

УДК 65.012: 338.47

ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

А. В. КОВАЛЕНКО, аспірант¹,
Національний науковий центр “Інститут аграрної економіки”, м. Київ
<https://orcid.org/0009-0008-6395-1360>

Згідно Указу Президента України “Питання Національної ради з відновлення України від наслідків війни” від 21.04.2022 № 266/2022 була створена Національна рада з відновлення України від наслідків війни [1]. Робочою групою “Нова аграрна політика” цієї ради розроблено ряд проектів [2] щодо відновлення України від наслідків війни, зокрема ряд логістичних проектів.

Група визначила ризики, що негативно впливають на розвиток інфраструктури та ефективне функціонування логістичних ланцюгів, основними з яких є:

- поширення військового конфлікту на нові території та його загострення;
- знищення логістичних ланцюгів;
- згорання кредитування інфраструктурних та логістичних проектів;
- різке погіршення інвестиційного клімату, недосконалість правового захисту інтересів інвесторів;
- недостатня підтримка державою розвитку інфраструктури та логістики [2].

Критично оцінюючи запропоновані проекти вважаємо за потрібне зробити ряд зауважень.

Проект будівництва нового транспортного коридору до портів Польщі та Литви на базі широкої залізничної колії викликає сумніви в доцільності та ефективності його реалізації. Оскільки реалізація цього проекту запланована у період 2023-2025 років то в результаті можливого закінчення війни, розблокування чорноморських портів (з 1 серпня 2022 року вони вже розблоковані на 120 днів з можливістю продовження цього терміну) потреба у ширококоліїному транспортному коридорі відпаде. У випадку реалізації цього проекту додатково виникає необхідність оплати транзиту вантажів через

¹ Науковий керівник д.е.н., професор, член-кореспондент Захарчук Олександр Васильович

територію наших партнерів Польщі та Литви. При розблокуванні власних портів їх термінали будуть незавантажені, що призведе до скорочення робочих місць та втрати митних платежів. Крім цього існує ризик зростання вартості проекту через необхідність виплати компенсації власникам земельних угідь через які пролягатиме колія. Такі значні інвестиції розраховані на довгострокову перспективу окупності, а у випадку спрямування вантажів до вітчизняних портів найближчим часом знівелює значення транспортного коридору, на обслуговування якого необхідно буде витратити так необхідну для української економіки валюту.

Проект розвитку річкової логістичної системи для експорту продукції сільського господарства має довгострокову перспективу та є цілком ефективним для експорту аграрної продукції не лише під час війни але й після її закінчення. Адже на сьогодні через дунайські порти здійснюється значна частина українського експорту. З них продукція доставляється річкою до порту Констанци в Румунії і далі прямує морем до інших країн світу. Товарообіг річкового транспорту поступово зростає. Тому, інвестування в проект 242 млн дол. США цілком виправдане.

Проект збереження аграрного сектору в умовах блокади портів, що передбачає допомогу сільськогосподарським підприємствам у забезпеченні їх виробництва необхідними ресурсами для посівної кампанії та збору урожаю. Проектом передбачено також придбання та/або будівництво тимчасових потужностей для збереження врожаю. Очевидно, що реалізація проекту необхідна для економіки країни але, на нашу думку, висока його вартість (2910 млн дол. США вимагає більшої деталізації, крім цього завдання проекту дещо перекликаються із завданнями проекту з будівництва перевалочних комплексів на заході України.

На сьогодні, у світі, найбільш ефективним є морський та залізничний транспорт [3]. Поняття “інтермодального транспорту” (поєднання кількох видів транспорту при перевезення товару) цілком доречно було застосовувати і щодо транспортної логістики в Україні.

Автомобільним транспортом здійснюється перевезення аграрної продукції з поля до складів господарства або до найближчого елеватора, на підприємства переробної промисловості. Залізничний транспорт забезпечує перевезення сільськогосподарської продукції до морських портових терміналів для подальшого її експорту. Морський транспорт здійснює перевезення великих партій продовольчої продукції на експорт на великі відстані. Річковий транспорт як ланка інтермодальної системи почав розвиватися порівняно недавно. До початку війни перевезення здійснювалися здебільшого у вітчизняні морські порти. Через блокування чорноморських портів збільшився обсяг перевезень з дунайських терміналів до найближчих румунських морських або іноземних дунайських портів.

На сьогодні інтермодальна система досить практично працює безперебійно. Обсяги перевезень аграрної продукції морським транспортом у 2024 році практично досягли довоєнного рівня.

Зросли також обсяги перевезень за межі держави залізничним транспортом. Але, в ситуації, що склалася виник ряд проблем:

1. недостатня кількість прикордонних переходів, низька пропускна здатність існуючих, внаслідок чого виникають значні черги;
2. через відмінності у ширині колії та дефіцит рухомого складу неможливо значно наростити обсяги перевезень зернової продукції;
3. мала кількість суден, які пристосовані для роботи в дунайських портах стримує збільшення вантажообігу через них;
4. недосконала система управління логістичними потоками призводить до сповільнення вантажних перевезень;
5. високі тарифи на внутрішні залізничні перевезення і транзит, зростання цін на паливо значно знижують ефективність автомобільного та залізничного транспорту.

Доцільним є реалізація більш дешевих та ефективних проектів, спрямованих на розвиток інфраструктури:

1. будівництво модульних зерносховищ, які легко можна змонтувати та демонтувати, впровадження технологій зберігання зерна в полімерних рукавах;
2. будівництво нової та реконструкція існуючої прикордонної логістичної інфраструктури з високою пропускною спроможністю;
3. ремонт та реконструкція єдиної в Україні європейської колії з Ковеля до Польщі, будівництво в Ковелі зернового терміналу, реконструкції на базі Ковельського депо вагонів під європейський стандарт;
4. перепрофілювання потужностей ІНТЕРПАЙП НТЗ для виробництва колісних пар візків вантажних вагонів під європейську колію;
5. удосконалення системи керування інформаційними потоками, створення умов для ефективного узгодження руху вантажів з Європейськими партнерами, підготовка управлінських кадрів у сфері логістики.

Ці заходи дозволять значною мірою нівелювати негативні наслідки від втрати та блокування морських портів та збільшити обсяги експорту зерна з мінімальними витратами та сприятимуть збереженню робочих місць та створенню нових.

Список використаних джерел

1. Питання Національної ради з відновлення України від наслідків війни : Указ Президента України від 21.04.2022 № 266/2022. Дата оновлення 17.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/266/2022#Text>

2. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи “Нова аграрна політика”

URL: https://uploads-ssl.webflow.com/625d81ec8313622a52e2f031/62dea34c6639ce60b482c39c_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%B0%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0.pdf

3. Andr'ea Leda Ramos de Oliveira, Karina Braga Marsola, Ana Paula Milanez, Sandra Lieg'e Renner Faretto. Performance evaluation of agricultural commodity logistics from a sustainability perspective. Case Studies on Transport Policy. 2022. Vol.10. Pp. 674-685 URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22000335?via%3Dihub>

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***XII Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
118-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
віцепрезидента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***20-21 лютого 2025 року
м. Київ***

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
NATIONAL UNIVERSITY OF LIFE AND ENVIRONMENTAL
SCIENCES OF UKRAINE
INSTITUTE OF MECHANICS AND AUTOMATICS OF
AGROINDUSTRIAL PRODUCTION OF THE NATIONAL
ACADEMY OF AGRARIAN SCIENCES OF UKRAINE STATE
BIOTECHNOLOGICAL UNIVERSITY



PROCEEDINGS

*XII International Scientific and Technical Conference dedicated
to the 118th anniversary of the birth of
Doctor of Technical Sciences, Professor,
Vice President of the UAAS
KRAMAROV
Volodymyr Savovych
(1906-1987)*

«KRAMAROV'S READINGS»

*February 20-21, 2025
Kyiv*

УДК 631.17+62-52-631.3

Збірник тез доповідей XII Міжнародної науково-технічної конференції «Крамаровські читання» з нагоди 118-ї річниці від дня народження доктора технічних наук, професора, віцепрезидента УАСГН Крамарова Володимира Савовича (1906-1987) 20-21 лют. 2025 р., м. Київ / МОН України, Національний університет біоресурсів і природокористування України. К.: Видавничий центр НУБіП України, 2025. 662 с.

Proceedings of the XII International Scientific and Technical Conference dedicated to the 118th anniversary of the birth of Doctor of Technical Sciences, Professor, Vice President of the UAAS Kramarov Volodymyr Savovych (1906–1987), February 20–21, 2025, Kyiv / MES of Ukraine, National University of Life And Environmental Sciences of Ukraine. Kyiv: Publishing center of NULES of Ukraine, 2025. 662 p.

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, аспірантів та студентів НУБіП України, провідних вітчизняних і закордонних вищих навчальних закладів та наукових установ, в яких розглядаються завершені етапи розробок.

The Proceedings presents abstracts of reports of scientific and pedagogical workers, research staff, graduate students and students of the NULES of Ukraine, leading domestic and foreign higher educational institutions and scientific institutions, in which completed stages of development are considered.