

Формування стійкої логістичної інфраструктури в аспекті сталого розвитку України

Олександр Сумець,

*д-р екон. наук, професор кафедри управлінських технологій,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: sumets.alexander@gmail.com,
ORCID: 0000-0002-7116-3857*

Актуальність. У вересні 2015 року у Нью-Йорку відбувся Саміт ООН зі сталого розвитку. Підсумковим документом Саміту «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» було затверджено 17 Цілей [1]. У своєму виступі я торкнувся реалізації дев'ятої Цілі – створення стійкої інфраструктури, сприяння інклюзивній та стійкій індустріалізації та стимулювання інновацій. Для нашої країни, а це безапеляційно підтвердила війна, формування стійкої логістичної інфраструктури є особливо актуальним завданням. Потужна логістична інфраструктура здатна оперативно реагувати на зміни глобалізаційних процесів та сприятиме стійкій індустріалізації країни.

Мета дослідження: визначити річкові порти, які є найбільш придатними для організації логістичних зон.

Результати дослідження. На цей момент часу чисельна кількість дослідників і експертів єдина в думці про те, що формування логістичної інфраструктури має базуватися на створенні логістичних кластерів і, перш за все, регіональних. Така гіпотеза має право на життя. Тим паче, що в Україні вже є приклади створення різного роду кластерів, наприклад фармацевтичних, аграрних і т. ін. Проте, якщо вести мову про створення стійкої інфраструктури нашої країни, то вельми цікавим орієнтиром тут є організація логістичних зон на територіях, що є привабливими з точки зору наявної транспортної інфраструктури і «географічним портретом». Найбільш вигідними територіями (або ж місцями) у цьому сенсі для умов України є річкові порти. І це є дуже важливим фактором, який матиме вагомий вплив на формування стійкої логістичної інфраструктури і, зокрема річкової логістики, що є одним із наріжних каменів сталого розвитку нашої країни. Це нагальна потреба, яка за роки війни стала досить відчутною.

В розвитку річкової логістичної інфраструктури, яка сприятиме збільшенню обсягів річкових перевезень, на цей момент часу є багато зацікавлених суб'єктів – це насамперед виробники сільськогосподарської продукції, трейдери, держава. У чому ж їх інтерес?

Сільгоспвиробникам це надасть можливість істотно заощадити на перевезеннях (реалізація продукції на річковому терміналі, поставки до морського порту, прямий експорт кораблями типу «ріка-море»). Трейдери зможуть оперативніше поставляти більшу кількість продукції на зовнішні ринки. Держава зможе ширше розкрити експортний потенціал сільгосппродукції, отримати додаткові джерела прибутку від транзиту річковими шляхами («Е40», «Новий шовковий шлях»), а також податків, адже розвиток річкових перевезень

надасть поштовх до зростання суміжних галузей, наприклад, виробництво сталі й чавуну, суднобудування тощо.

Розвитку річкової логістики в Україні сприяє ціла низка факторів. Але основними є такі:

1) Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км;

2) наявність ресурсного потенціалу річкового транспорту України, що сформувався на цей момент часу;

3) угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, відповідно до якої річковий транспорт включено в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів;

4) нагальна необхідність оновлення інфраструктури річкових портів у цілому чи окремих її елементів.

І, насамкінець, ще у Стратегічному плані розвитку річкового транспорту на період до 2020 року зазначалося, що «розвиток внутрішнього водного транспорту України має бути скоординований з відповідною Європейською політикою щодо внутрішнього водного транспорту і охоплювати основні сегменти: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця і кваліфікація» [2]. Як бачимо третім елементом у Стратегічному плані виділено саме інфраструктуру, в якій логістичні зони повинні стати ядроформуючим елементом.

Необхідність розвитку річкової логістики витікає також і з переліку задач, що сформульовані профільним міністерством в рамках галузі морського та річкового транспорту [3]. Підґрунтям для успішного вирішення більшості сформульованих завдань є організація логістичних зон у межах річкових портів. Однак для здійснення вказаного попередньо необхідно визначити ті річкові порти, які у найбільшій мірі задовольнятимуть вимогам до організації логістичних зон.

Для України на відміну від кластерів організація логістичних зон є дещо новим напрямом «модернізації» логістичної інфраструктури, у тому числі й річкових портів.

Логістична зона дещо споріднена у конструктивному плані і змістовно з логістичним вузлом, логістичним містечком. Проте логістична зона, як вище вже відзначено, найчастіше утворюється поблизу або у межах річкових портів. То ж для міста чи регіону в цілому логістична зона являє собою інструмент, який надасть можливість поповнити бюджет і разом із тим розвинути регіональну інфраструктуру.

Логістичні зони показали себе успішними інфраструктурними об'єктами у країнах Європейського Союзу. І це зумовлено тим, що саме такі логістичні утворення допомагають перенести значні обсяги вантажопотоків із доріг суходолу на водний транспорт, надають можливість доставляти різні вантажі на більш далекі відстані з незначними витратами. При цьому істотними факторами успіху європейських країн є правильне розміщення логістичних зон у межах

їх території і відповідна державна підтримка разом із залученням приватних інвесторів.

Які ж переваги організації логістичних зон в аспекті формування стійкої логістичної інфраструктури? Тут слід звернути увагу на таке [4; 5]:

- 1) логістичні зони є відкритими та публічними;
- 2) логістичні зони є дієвим інструментом консолідації як однорідних, так і різнорідних видів вантажів та розвитку регіональної дистрибуції;
- 3) логістичні зони пропонують додаткові послуги та створюють так звану економічну синергію для потенційних інвесторів;
- 4) у великих містах вони виступають місцем перетину товаропотоків (таким собі інтерфейсом) та сприяють зменшенню числа заторів на дорогах, особливо у мегаполісах. У такому разі логістичні зони є дієвим інструментом розвантаження транспортних шляхів;
- 5) модальний перехід від автомобільних доріг на водні шляхи (і разом із тим на залізницю);
- 6) скорочення загального обсягу шкідливих викидів від автомобілів, що здійснюють перевезення вантажів;
- 7) скорочення витрат на розширення та утримання інфраструктури через переваги концентрації;
- 8) створення нових робочих місць та підвищення рівня добробуту населення в регіоні;
- 9) додаткові податкові надходження до муніципалітетів;
- 10) економічне зростання та підвищення конкурентоспроможності регіону.

Вказані переваги організації логістичних зон формують їх досить широкі можливості. Так, наприклад, типова логістична зона площею 40 гектарів у межах річкового порту формує на визначеній території (регіон, область) [5]:

1) у разі переорієнтації товаропотоків «породжується» від 300 до 500 000 тонн вантажів на водних шляхах;

2) створює у середньому 3 600 реальних робочих місць, а також 7 200 додаткових непрямих робочих місць;

3) приносить додатковий дохід громаді, регіону, державі через оренду землі.

В організаційному аспекті логістична зона не є складною структурою. У собі вона поєднує три таких компонента:

1) інфраструктуру загального користування – це дороги, водні шляхи, причали, залізниця, об'єкти постачання електроенергії;

2) надбудову приватно-державної взаємодії (це як правило вантажний термінал або комплекс обробки вантажів, склади загального користування);

3) приватну надбудову: це склади (сировинні, товарні, для зберігання напівфабрикатів), приватна нерухомість, комплекси обслуговування, невеликі промислові об'єкти.

У функціональному розрізі логістична зона у собі поєднує щонайменше вісім об'єктів:

1) торговельно-складський комплекс;

- 2) припортове господарство зі складами;
- 3) вантажний термінал для перевантаження вантажів із морських суден на залізничний і автомобільний транспорт;
- 4) мультимодальний контейнерний термінал;
- 5) операційні портові склади;
- 6) операційна зона паркування вантажного транспорту;
- 7) контейнерне депо;
- 8) приміщення служби охорони.

Саме такій структурі відповідає логістична зона, що організована в Берліні (Німеччина). У подальшому вона може бути прийнята за взірець для організації логістичних зон на території України.

З огляду на структуру вказаного інфраструктурного об'єкту і склад його елементів можна стверджувати, що господарство річкових портів з технічного і організаційного боків без великих фінансових втрат може досить безболісно трансформуватися в потрібний формат, тобто в логістичні зони.

То ж, з урахуванням тих можливостей, що надають логістичні зони для формування стійкої логістичної інфраструктури, стратегічно для забезпечення сталого розвитку країни є сенс у подальшому вибудувати струнку систему таких зон, пов'язаних між собою автозалізничними і річковими шляхами переміщення товаропотоків. Саме це надасть можливість здійснювати швидко і якісну доставку вантажів по всій території України, в тому числі й за технологією «від дверей до дверей» і «точно в строк», забезпечувати проходження транзитних вантажів, у тому числі контейнерів, у необхідні терміни і відповідно до світових вимог за якістю доставки і збереження вантажів.

Які ж річкові порти є найбільш придатними для організації логістичних зон? На цей момент часу з врахуванням окупованих територій інфраструктуру річкової логістики, крім плавучих засобів, формують 27 річкових об'єктів: зокрема, 16 річкових портів, розвантажувальних терміналів і причалів.

Для вибору річкових портів серед наявних з метою організації у межах їхньої території або ж поблизу них логістичних зон на основі проведеного експертного опитування фахівців-практиків і вчених було обрано п'ять оціночних критеріїв: потужність порту (обсяг вантажопереробки) (тонн/рік); площа території порту (Га або м²); довжина портової лінії (причалів) (м); глибина біля причалу (м); доступність до транспортної мережі суходолу (частках одиниці або у %).

Такі критерії як потужність порту, площа території порту, довжина портової лінії характеризують величину порту. То ж, для формування стійкої логістичної інфраструктури всі річкові порти доцільно розділити на три категорії: малі, середні й великі порти. Останні (великі порти) є найбільш придатними для організації логістичних зон або у межах їхньої території, або поблизу них.

До великих портів слід віднести такі, що мають площу не менше 8 Га, довжину портової лінії (причалів) більше ніж 1000 м і потужність не менш ніж 5,0 млн тонн на рік. Звичайно такі обмеження є умовними, але вони є достатньою умовою для вибору річкових портів з метою організації логістичних зон.

Найбільші порти побудовані на річках Дніпро, Дунай і Південний Буг. Це: Дніпровський річковий порт, Запорізький річковий порт, Київський річковий порт, Нікопольський річковий порт, Новокаховський річковий порт, Херсонський річковий порт, річковий порт Рені та Миколаївський річковий порт. Вказані порти мають достатню для організації роботи забезпеченість відповідними технічними засобами і мають певну спеціалізацію.

Висновки. В умовах переходу економіки на інноваційний шлях розвитку, вступу України на шлях інтеграції з європейським бізнес-простором логістичні зони у загальній системі логістичної інфраструктури повинні розглядатися як найважливіший фактор сталого соціально-економічного розвитку України, що забезпечує:

- 1) єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків;
- 2) раціоналізацію розміщення територіальних продуктивних сил;
- 3) підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу регіонів країни;
- 4) розширення міжнародного співробітництва в різних галузях економіки;
- 5) розвиток експорту транспортних послуг та реалізацію транзитного потенціалу країни в системі міжнародних транспортних коридорів та загальноєвропейського ринку.

Ключові слова: сталий розвиток, логістична інфраструктура, річкові порти, логістичні зони.

Список використаних джерел

1. Цілі сталого розвитку та Україна. URL : <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cili-stalogo-rozvitku-ta-ukrayina> (дата звернення : 18.11.2024).
2. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року : наказ Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL : <https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf> (дата звернення 18.11.2024).
3. Задачі міністерства в рамках галузі морського та річкового транспорту. URL : <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html> (дата звернення 18.11.2024).
4. Сумець О.М. Логістичні зони і інноваційні термінали – нові можливості розвитку регіонів. *Логістика: проблеми і рішення*. 2021. № 1 (92). С. 36-39.
5. Внутрішній водний транспорт: переваги та залученість областей і муніципалітетів. URL : <https://logistics-ukraine.com/2020/12/15/%d0%b2%d0%bd%d1%83%d1%82%d1%80%d1%96%d1%88%d0%bd%d1%96%d0%b9%d0%b2%d0%be%d0%b4%d0%bd%d0%b8%d0%b9%d1%82%d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82%d0%bf%d0%b5%d1%80%d0%b5%d0%b2%d0%b0%d0%b3/> (дата звернення 18.11.2024).