



Наталья ГРЕЦКАЯ

*Институт экономики и прогнозирования НАН Украины,
Киев, Украина
e-mail:natagretska@gmail.com*

УДК 338.583
<https://doi.org/10.29235/1818-9806-2022-1-69-83>

Оценка состояния и проблем транспортно-логистической инфраструктуры Украины методом SWOT-анализа

Украина из года в год неуклонно наращивает производство зерновых культур. Растет и экспорт. Однако инфраструктура досталась Украине от плановой системы хозяйствования. Она проектировалась с учетом потребностей экономики СССР. В последние 30 лет модернизация инфраструктуры в Украине практически не проводилась. Вагонно-транспортный парк железной дороги полностью изношен. Большинство автодорог требует капитального ремонта. Судоходство на реках развито недостаточно. Лидирующие позиции при транспортировке зерновых занимает автотранспорт, который осуществляет их перевозку со значительным превышением допустимых норм веса. Эта практика приводит к уничтожению и без того изношенного дорожного покрытия. Железнодорожный транспорт не может в полной мере обеспечить перевалку всего объема зерновых в пиковые месяцы маркетингового года. Проблема транспортировки сельскохозяйственной продукции, в частности, зерновых и зернобобовых, актуальна не только для Украины, но и для большинства постсоветских стран – Беларуси, Казахстана, Российской Федерации и т. д. В статье проанализированы особенности функционирования железнодорожного, речного и автотранспорта в контексте перевозки зерновых и зернобобовых культур. Методом SWOT-анализа установлены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы всех 3 видов транспорта в Украине – железнодорожного, водного, автомобильного. Проанализирована ситуация, которая возникла на украинской железной дороге. Сформулированы пути решения проблем, связанных с работой всех 3 видов транспорта. Для украинской железной дороги рекомендовано усиление роли государства в ее деятельности.

Ключевые слова: аграрный рынок, инфраструктура, логистика, зерновые грузы, перевозка зерновых, SWOT-анализ.

© Грецкая Н., 2022

The assessment of the state and problems of the transport and logistics infrastructure of Ukraine using the SWOT analysis method

Ukraine is increasing the production of grain crops from year to year. The export is growing. The infrastructure went to Ukraine from the planned economic system. She has designed to meet the needs of the economy of the USSR. Fundamental modernization of infrastructure in Ukraine hasn't been carried out in the past 30 years. The railroad car fleet has completely worn out. Most of the roads require major repairs. River navigation has underdeveloped. The leading position in the transportation of grain belongs to road transport. He carries out the transportation of grain crops with a significant excess of the permissible weight norms. This practice leads to the destruction of the road surface. Railway transport cannot fully ensure the transshipment of the entire volume of grain during the peak months of the marketing year. The problem of transporting agricultural products, in particular grain and leguminous crops, is relevant not only for Ukraine, but also for most post-Soviet countries: Belarus, Kazakhstan, Russian Federation, etc. The features of the functioning of railway, road and river transport in the context of transportation of grain and leguminous crops have analyzed in the article. The strengths, weaknesses, opportunities and threats of all three modes of transport (railway, water transport, motor transport) in Ukraine have identified using the SWOT analysis method: The situation that has arisen on the Ukrainian Railways has analyzed. Ways to solve the problems associated with the operation of all three modes of transport have formulated. Strengthening the role of the state in the work of the Ukrainian railway has recommended.

Keywords: agricultural market, infrastructure, logistics, grain cargo, grain transportation, SWOT analysis.

Введение

Согласно прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития и Всемирной продовольственной организации, Украина в следующем десятилетии может войти в пятерку крупнейших экспортеров зерновых. С текущего года и по 2029 г. страна будет чрезвычайно успешной в экспорте зерновых культур. Прогнозируется, что она увеличит собственные экспортные возможности на 14%, что в количественном измерении означает рост экспорта минимум на 39 млн т. Это составляет 3% мирового производства зерновых. Украина может занять 7-е место в мировом рейтинге экспортеров. По экспорту кукурузы страна вообще может стать 4-й среди Топ-5 самых успешных стран мира. По оценкам мировых организаций, на конец 2029 г. урожайность кукурузы в Украине увеличится почти на 1 т и достигнет уровня 7,81 т/га. В этом году Украина будет иметь рекордный сбор зерновых, по прогнозам Минагрополитики, – 75,8 млн т. Экспорт зерновых культур в этом сезоне также ожидается на рекордном уровне – 56 млн т.

Однако вырастить и собрать большой урожай – только половина дела. Необходимо обеспечить его хранение и транспортировку, в т. ч. на экспорт. О проблеме транспортно-логистического обеспечения аграрной отрасли на постсоветском пространстве говорят десятилетиями [1–18]. Тем не менее она до сих пор остается неразрешенной, в частности, в Украине.

Основная часть

Почти ежегодно в Украине, во время транспортировки зерновых, имеет место транспортный коллапс. Так произошло и в этом году на юге страны, в Николаевской области. Во второй половине лета на подъездах к городу и в нем самом образовались огромные пробки из грузовиков с зерном.

В Украине работают более 2 тыс. экспортеров зерновых. Только в Николаеве (Николаевская область, Украина) функционирует 15 терминалов, принимающих и перегружающих зерновые и масличные культуры. Цены на железнодорожные грузовые перевозки выросли. Стоимость речных перевозок еще выше, чем железнодорожных. В результате весь грузовой автотранспорт Украины (из Полтавской, Черкасской, Херсонской и Николаевской областей) направился в Николаев. Еще больше направилось в Одессу транзитом через Николаев через николаевские Ингульский и Варваровский мосты. В пик экспортного сезона ежедневно транзитом через Николаев проходят 2–3 тыс. грузовиков с зерном. Из них непосредственно в город направляются всего 500–600 автомобилей. Все остальные едут в одесский морской торговый порт.

Автотрассы юга Украины не выдерживают такой нагрузки. Автотранспорт, как правило, перевозит грузы со значительным превышением разрешенных норм веса. Во второй половине лета 2021 г. на автодорогах Государственная патрульная служба активно проводила процедуру взвешивания крупногабаритного транспорта [19, 20, 21, 22]. Однако иногда водители перегруженных грузовиков с зерном отказываются проходить данную процедуру, объезжая габаритно-весовые комплексы проселочными дорогами и полями.

Украина оказалась в ситуации, когда, с одной стороны, транспортно-логистическая инфраструктура Украины не обеспечивает потребностей производителей и экспортеров. С другой – доходы от экспорта зерновых составляют существенную долю бюджета страны. Модернизация только одной железной дороги или развитие речных перевозок не могут удовлетворить потребности экспортеров. В случае удешевления топлива львиная доля зерновых перевозится автомобильным транспортом. Отечественные дороги, сама система перевозок к этому не готовы. Транспортно-логистические компании не могут пойти на выполнение требований по ограничению веса крупногабаритных автомобилей. В результате введения весового контроля автотранспорта часть автоперевозчиков прекратили предоставлять свои услуги полностью или частично [23].

В разгар сезона (в пиковые месяцы маркетингового года) отечественные элеваторы способны отгружать не более чем 700 тыс. т зерна в сутки. При этом перевозки зерна вагонами-хопперами осуществляются на максимальной мощности – не выше 120–130 тыс. т. Таким образом, несколько десятилетий подряд в Украине наблюдается диссонанс между растущей производительностью сельского хозяйства (в первую очередь производства зерновых и зернобобовых), логистикой и необходимостью производителей и трейдеров вовремя выполнять экспортные соглашения по поставкам продукции зарубежным партнерам.

География экспортных поставок украинских зерновых достаточно широка. Украина сотрудничает с более чем 180 странами мира. На первых местах по объемам транспортировки зерна (экспорта зерновых) находятся отдаленные Китай (9%) и Индия (7,4%). Активно закупают зерновые в Украине также Египет, Саудовская Аравия и Иран. Значительную долю экспорта занимают Турция и страны Европейского Союза.

Сейчас в Украине перевозки зерновых осуществляются 3 видами транспорта – железнодорожным, водным и автомобильным. Еще несколько лет назад ведущая роль в перевозке зерновых принадлежала железнодорожному транспорту. В последние годы производители и трейдеры предпочитают автомобильный. Наименьшая доля в структуре перевозки зерновых принадлежит речному транспорту.

Железнодорожный транспорт

Эксплуатационная сеть железных дорог Украины составляет почти 19,8 тыс. км (без учета оккупированных территорий), из которых более 47,2% электрифицировано. По объемам грузовых перевозок железные дороги Украины занимают 4-е место на Евразийском континенте, уступая только железным дорогам Китая, России и Индии. Грузонапряженность украинских железных дорог (годовой объем перевозок на 1 км) в 3–5 раз превышает соответствующий показатель развитых европейских стран (табл. 1).

Через территорию Украины пролегают основные транспортные трансъевропейские коридоры: Восток – Запад, Балтика – Черное море.

Украинские железные дороги непосредственно граничат и взаимодействуют с таковыми России, Беларуси, Молдовы, Польши, Румынии, Словакии, Венгрии и обеспечивают работу с 40 международными железнодорожными переходами, а также обслуживают 18 украинских морских портов Черноморско-Азовского бассейна.

Крупнейшим и единственным предприятием отрасли является Частное акционерное общество «Укрзалізниця», которое осуществляет централизованное управление процессом перевозок во внутреннем и межгосударственном сообщении. 100% акций «Укрзалізниця» принадлежат государству.

Т а б л и ц а 1. **Обобщенная информация о состоянии железнодорожного транспорта в Украине**

№	Показатель	Значение
1	Эксплуатационная длина главных путей	19 787 км, электрифицированных путей – 9319 км, ширина колеи – 1520 мм
2	Количество железнодорожных станций	1402 ед.
3	Количество железнодорожных переездов	105 ед.
4	Количество переездов на главных и станционных узлах	4198 ед.
5	Инвентарный парк грузовых вагонов	85,2 тыс. ед.
6	Инвентарный парк пассажирских вагонов	4,32 тыс. ед.
7	Инвентарный парк тепловозов	1944 ед.
8	Инвентарный парк электровозов	1627 ед.
9	Инвентарный парк дизель-поездов	301 секция
10	Среднее количество работников	266,3 тыс. чел.

П р и м е ч а н и е. Данные приведены без учета временно оккупированной территории Автономной республики Крым и г. Севастополь, а также части зоны проведения антитеррористической операции.

До последнего времени перевозки зерновых в Украине характеризовались стабильным дефицитом вагонов-зерновозов, особенно в периоды пиковой нагрузки – второй половины лета – начала осени [24].

Периодически «Укрзализныця» декларирует свою способность перевезти 47 млн т зерновых. Это касается как поставки их в морские и речные порты, так и перевозок в соседние страны. Однако эта отрасль находится в жестком цейтноте вследствие высокой загруженности направлений. Поэтому многие компании-агропроизводители и зернотрейдеры сталкиваются с очевидными проблемами при выполнении собственных экспортных обязательств, поскольку значительная часть парка отечественных вагонов-зерновозов устарела и нуждается или в капитальном ремонте, или списании.

В последние годы все больше участников рынка пытаются решить проблему кардинальным образом, создавая собственный парк вагонов-зерновозов и приобретая их десятками единиц. Такой подход весьма перспективен, однако и он имеет ряд «узких» мест. Приобретение вагонов-хопперов – достаточно капиталоемкая инвестиция. При этом следует учесть тот факт, что мощности украинских предприятий по производству вагонов-зерновозов не безграничны. Нередко необходимо длительное время для выполнения заказа и его доставки клиенту.

В Украине приобретает распространение практика загрузки зерна на железнодорожные платформы контейнерным способом, т. е. транспортировка зерновых культур в специальных, как правило, 20-тонных контейнерах. Такой подход имеет ряд преимуществ и недостатков. С одной стороны, перевозки зерновых

в контейнерах зарубежным покупателям гарантируют качество, обеспечивают удобство в обращении и позволяют четко отделять различные партии продукции. Использование контейнеров для перевозки зерновых также позволяет частично нивелировать дефицит вагонов-хопперов и существующую проблему перевозки урожая автомобильным автотранспортом. Но, с другой стороны, далеко не на всех элеваторах имеются технические возможности загрузки зерновых в контейнеры.

Украине необходимо транспортировать зерновые в объемах десятков и сотен тысяч тонн. Практика использования 20-тонных контейнеров также не в состоянии решить проблему перевозки зерна. Это, скорее, технология для экспорта «нишевых культур» или переработанной продукции с добавленной стоимостью, например масла или муки. Как свидетельствует официальная статистика, в контейнерах с сельхозпродукцией, направляемых на экспорт, содержится лишь 20% зерновых. Другая номенклатура – специфическая продукция, требующая строгого контроля и имеющая повышенные требования к качеству и безопасности.

Следовательно, не существует решения, внедрение которого способно быстро исправить положение в области железнодорожных перевозок зерна с целью дальнейшей его реализации на экспорт. Украинский рынок будет постепенно развиваться в плане накопления частными компаниями собственного парка вагонов-зерновозов. Этот процесс может затянуться на 6–7 лет.

Ситуацию могла бы улучшить реализация масштабного проекта с участием государства и крупных международных игроков, который предусматривал бы собственное обеспечение отрасли достаточным количеством вагонов-зерновозов, например путем расширения мощностей по их производству. Однако такие проекты требуют больших инвестиционных ресурсов и политической воли.

В конце концов крупные зерновые и логистические компании постепенно формируют собственный парк вагонов-зерновозов (табл. 2, 3).

Следует учитывать тот факт, что большинство вагонов-зерновозов, которые приобретают частные компании – это бывшие в употреблении вагоны. Фактически это металлолом. Большая часть таких вагонов закупается в Российской Федерации.

Т а б л и ц а 2. Парк вагонов-зерновозов в Украине (по состоянию на 01.09.2020)

№	Владелец	Общий парк		Рабочий парк	
		единиц	%	единиц	%
1	ЧАО «Укрзалізниця»	11 600	57	10 400	56
2	Операторы подвижного железнодорожного состава	8600	43	8300	44
3	Всего	20 200	100	18 700	100

П р и м е ч а н и е. На вагоностроительных заводах Украины также временно находятся на учете зерновозы: ПАО «КВСЗ» – 584 вагона; ЗАО «Днепровагонмаш» – 489 вагонов.

Т а б л и ц а 3. Частный парк вагонов-зерновозов в Украине

№	Корпорация-владелец	Количество, ед.
1	ООО «Кернел-Трейд» + ООО РТК	3500
2	ООО «Смарт Рейл Логистик» + ТОВ «Крейсерская скорость»	2400
3	ООО «МТК»	650
4	ООО «ОТП Лизинг»	897
5	ООО «ТАС-логистик»	560
6	ЗАО «Укртранслизинг»	495
7	ООО «Каргис», (ОТК соевый завод)	400
8	ООО «Промвагонтранс»	400
9	ООО «АП Марин», (NCH; Агропросперис)	400
10	ООО «ЛДК Украина», (Луи Дрейфус)	383

Однако наличие вагонов-зерновозов не означает возможности своевременной перевозки зерновых. Не менее важным является доступ к локомотивному парку. На «Укрзалізниця» нередко возникают ситуации, когда на путях стоят вагоны-зерновозы, но отсутствует локомотив. Или наоборот: есть локомотив, но нет укомплектованной локомотивной бригады, которая готова отправиться в дорогу (табл. 4).

Т а б л и ц а 4. SWOT-анализ железнодорожной инфраструктуры в Украине

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Ведущая роль отрасли в транспортной системе страны, обеспечивающей около 80% грузовых и 50% пассажирских перевозок;</p> <p>развитая железнодорожная сеть протяженностью 22 тыс. км, 45% маршрутов электрифицированы;</p> <p>крайне низкая зависимость от погодных условий и колебаний температуры;</p> <p>сравнительно стабильный товаропоток;</p> <p>относительно низкая себестоимость перевозок, в том числе за счет низкой энергоемкости;</p> <p>доходность грузовых перевозок</p>	<p>Недостаточная пропускная способность «Укрзалізниця», особенно что касается перевозки зерновых культур во времена пиковой нагрузки;</p> <p>отсутствие отработанного механизма участия частного партнера в построении железнодорожной инфраструктуры;</p> <p>запрет на концессию магистральных путей;</p> <p>отсутствие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок;</p> <p>убыточность пассажирских перевозок и перекрестное их субсидирование за счет грузовых;</p> <p>несоответствие развития сети пограничных пунктов и логистических центров условиям роста объемов торговли;</p> <p>бюрократичность процедур оформления грузов при международных перевозках;</p> <p>техническое и технологическое отставание украинских железных дорог от магистралей европейских стран;</p> <p>недостаточность собственных источников для обновления основных фондов;</p>

Сильные стороны	Слабые стороны
	<p>недостаточный уровень конкуренции на рынке предоставления транспортных услуг и несоответствие европейским требованиям доступа к рынку транспортных услуг;</p> <p>выполнение железными дорогами государственных и социальных функций (перевозки льготных категорий пассажиров, содержание малодеятельных убыточных линий) в сочетании с регулируемым правительством низкими тарифами на перевозки пассажиров и отсутствием действенного механизма компенсации убытков от предоставления общественно значимых услуг</p>
Возможности	Угрозы
<p>Процесс либерализации рынка железнодорожных перевозок и планы либерализации системы тарифообразования;</p> <p>наличие производственных мощностей для восстановления железнодорожного парка;</p> <p>значительное количество незадействованной железнодорожной инфраструктуры;</p> <p>развитие интермодальных перевозок;</p> <p>наличие у частного партнера опыта эффективного управления, гибкости и оперативности в принятии решений, прогрессивных методов работы, современной техники и новейших технологий для оптимизации железнодорожной инфраструктуры</p>	<p>Передача частному партнеру (или концессионеру) наиболее привлекательных объектов инфраструктуры;</p> <p>продолжение перекрестного субсидирования государством пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок;</p> <p>государственное регулирование цен на перевозки и отсутствие компенсации убытков от снижения тарифов частному партнеру;</p> <p>неудовлетворительное качество предоставления услуг частным партнером;</p> <p>технические аварии из-за неудовлетворительного состояния инфраструктуры общего пользования;</p> <p>снижение безопасности перевозок за счет участников рынка</p>

За последние 3 года парк зерновозов в Украине пополнился на 13 тыс. единиц, из них только 7,5 тыс. – новые вагоны отечественного производства. Из-за рубежа ввезли 5,5 тыс. единиц. Преимущественно это бывшие в употреблении вагоны из Российской Федерации.

В 2021 г. «Укрзалізниця» планирует отремонтировать 20 тыс. вагонов и построить 3 тыс. вагонов на собственных производственных мощностях. Железная дорога Украины требует существенной модернизации. Поэтому в августе 2021 г. было принято решение поднять тарифы на перевозку зерновых культур.

Автотранспорт

Сеть автомобильных магистралей общего пользования Украины делится на дороги государственного – 52,0 тыс. км и местного значения – 117,6 тыс. км.

В связи с ограниченным финансированием около 90% автомобильных дорог общего пользования не ремонтировались более 30 лет. Поэтому последние

(169,6 тыс. км) не отвечают современным требованиям как по прочности (39,2%), так и по качеству покрытия (51,1%). Особого внимания требуют искусственные сооружения и мостовые переходы.

Автомобильная перевозка зерновых пока остается наиболее проблемной. Состояние дорог, особенно в центральных и южных областях, превратилось в проблему общенационального, если не континентального, значения. Украина несет большие потери в результате плохого состояния дорожного покрытия. Одной из причин этого является несоблюдение агропроизводителями правил по ограничению веса при перевозке зерна автотранспортом, а также, конечно, недостаток финансовых ресурсов на строительство и ремонт автодорог.

Рынку автоперевозок зерновых культур в Украине присущи следующие черты: демпинг ставок, превышение допустимого веса машин-зерновозов и отсутствие крупных игроков, которые бы взяли на себя функцию маркетмейкеров (табл. 5).

Т а б л и ц а 5. SWOT-анализ дорожной инфраструктуры в Украине

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Приоритетная политика государства в отношении дорожного фонда и привлечения инвестиций в отрасль;</p> <p>разветвленная сеть автомобильных дорог;</p> <p>развитая отрасль автомобильных перевозок, обеспечивает до 40% пассажирских и до 25% грузовых перевозок;</p> <p>существующие наработки и опыт подготовки концессионных проектов в сфере автомобильных дорог (Львов – Краковец, кольцевая дорога вокруг Киева)</p>	<p>Нерешенные вопросы функционирования платных автомобильных дорог;</p> <p>неудовлетворительное состояние подавляющего большинства дорожного фонда и высокая стоимость технического обслуживания;</p> <p>дефицит водителей для зерновозов;</p> <p>рост расходов на содержание автотранспорта;</p> <p>наличие в Украине теневых рынков автоуслуг и топлива;</p> <p>распространенная практика превышения максимальной нагрузки при грузовых перевозках;</p> <p>недостаточное дорожное сообщение с другими видами транспортной инфраструктуры</p>
Возможности	Угрозы
<p>Создание дорожного фонда как одного из возможных источников финансирования ГЧП;</p> <p>обеспеченность автомобильными дорогами с твердым покрытием в несколько раз ниже по сравнению с европейскими странами (в 6,5 раза ниже, чем в Германии, в 3,3 раза ниже, чем в Польше);</p> <p>необходимость ремонта 90% существующих автомобильных дорог;</p> <p>необходимость строительства скоростных дорог и автобанов</p>	<p>Отсутствие гарантий со стороны государства по загрузке частных автодорог;</p> <p>сложность получения земельных участков под строительство;</p> <p>отсутствие долгосрочных гарантий со стороны государства в связи с краткосрочным бюджетированием;</p> <p>неспособность обеспечить надлежащий весовой контроль на дорогах: процесс весового контроля только начал претворяться в жизнь;</p> <p>недостаточность сопроводительной инфраструктуры вдоль дорог</p>

В попытке снизить себестоимость перевозок и в связи со сложностью преодоления ходовых маршрутов дорогами с плохим покрытием большинство агропроизводителей сознательно нарушают правила перевозки зерновых культур – перегружают транспорт. Часть таких машин едет на элеваторы, однако многие – непосредственно к портам. Доля таких перевозок постоянно растет вследствие того, что все больше владельцев средних и даже малых аграрных хозяйств предпочитают самостоятельно экспортировать зерно. Соответственно, они вынуждены позаботиться о его поставках в порты или на большие узловые элеваторы.

За последние несколько лет в Украине были введены жесткие ограничения массы грузового автотранспорта. Однако эти меры дали лишь частичный эффект. Перегруженные автопоезда с зерном прорываются к перевалочным комплексам объездными дорогами или же срывает коррупционная составляющая.

Еще 5–6 лет назад в агрокомпаниях ощущалась острая нехватка автомобилей-зерновозов. Сегодня эта проблема частично решена. Владельцы хозяйств осознали, что наличие своего парка зерновозов существенно расширяет их возможности, снижая зависимость от сторонних компаний и удешевляя перевозки зерновых автотранспортом.

Вместе с тем не все хозяйства имеют возможность приобрести необходимое количество автомобилей-зерновозов. Тем не менее в этой области наметились очевидные сдвиги. В частности, это касается развития отечественных предприятий – производителей платформ и прицепов, а также переориентации рынка на выпуск и приобретение оборудования с облегченной конструкцией для перевозки зерна.

Основные проблемы перевозки зерновых грузов автомобильным транспортом в Украине следующие: плохое состояние автомобильных дорог в стране, рост расходов на содержание автотранспорта вследствие внеплановых ремонтов, дефицит водителей для зерновозов (по приблизительным оценкам, около 10% парка автозерновозов простаивает из-за отсутствия профессиональных водителей, дефицит – 3–5 тыс. человек); наличие в Украине теневых рынков автоуслуг и топлива (более трети рынка перевозок зерна автотранспортом находится в тени (оплачивается за «кэш»). Кроме того, в Украине процветает черный и серый рынок топлива, который позволяет заправлять автотранспорт дешевле за наличный расчет; неравномерное действие габаритно-весового контроля (ГВК) на территории Украины (это дает возможность некоторым компаниям перевозить грузы с нарушением норм ГВК), коррупция в органах «Укртрансбезпеки» способствует этому явлению; низкие тарифы на перевозку зерновых грузов и ценовой демпинг. Компании-автоперевозчики, которые работают в теневом режиме, предлагают низкие тарифы и занимаются ценовым демпингом. Это явление сдерживает общее развитие рынка автоуслуг в Украине, порождает систематические простои на погрузке и выгрузке, что приводит к низкому обороту автотранспорта. Из-за слабой организации автомобильной логистики автозерновозы систематически простаивают в ожидании грузовых операций.

Водный транспорт

В течение нескольких лет в Украине наблюдалось значительное развитие перевозок зерновых грузов речным транспортом. Потенциально это самый дешевый способ транспортировки грузов, который является более выгодным по сравнению с железнодорожным примерно на 10%. Речная перевозка зерна в Украине имеет большой потенциал. В стране речным транспортом можно доставлять более 15 млн т, фактически перевозится гораздо меньше. Причинами неполной реализации возможностей этого логистического направления являются необходимость осуществления масштабных работ по дноуглублению рек, в первую очередь Днепра, нехватка грузовых судов, необходимость развития речной портовой инфраструктуры в целом (табл. 6). Конечно, нужны немалые средства, так же как и стратегическое стремление государства к развитию этой отрасли. В последние 2 года объем речных перевозок зерна в Украине сократился на треть. В январе–июле 2021 г. внутренним водным транспортом было перевезено менее 1 млн 600 тыс. т зерновых. Отрицательная динамика наблюдалась и по большинству других видов грузов. По информации Администрации морских портов Украины со ссылкой на оперативные данные филиала «Дельта-лоцман» (входящей в состав Государственного предприятия «Администрация морских портов Украины»), объем перевозок зерна внутренним водным транспортом за первые 7 месяцев текущего года снизился по сравнению с аналогичным прошлогодним периодом на 28,9%.

Т а б л и ц а 6. SWOT-анализ водного транспорта в Украине

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Выход к Черному и Азовскому морям, наличие 3 судоходных рек;</p> <p>хорошо развитая сеть морских портов (13 портов различного размера и специализации);</p> <p>почти круглогодичная навигация и природные глубины во многих морских портах;</p> <p>администрация морских портов Украины периодически проводит дноуглубление (преимущественно в портах);</p> <p>внедрение свободных тарифов в морских портах с 2013 г.;</p> <p>доходность морских портов;</p> <p>квалифицированная рабочая сила и управленческий персонал с многолетним опытом</p>	<p>Климатически ограниченное время прохода по Днепру;</p> <p>малые глубины для прохода крупных судов в большинстве портов;</p> <p>существующие договоры с частными партнерами, которые не позволяют осуществлять масштабные инвестиции;</p> <p>низкая скорость обработки грузов в портах;</p> <p>высокий уровень износа инфраструктуры общего пользования, недостаточность инвестиций в обновление портовой инфраструктуры и отсутствие гарантий поддержки глубин;</p> <p>необоснованно высокие ставки портовых сборов и негибкость тарифной политики;</p> <p>дефицит речного флота;</p> <p>неудовлетворительное техническое состояние шлюзов днепровского каскада: предельная изношенность оборудования и конструкций</p>

Возможности	Угрозы
<p>Повышение загруженности морских портов и реализация транзитного потенциала;</p> <p>Дерегуляция в морских портах и ускорение таможенного и иного вида контроля;</p> <p>стабилизация ситуации на международных товарных рынках и рост цен на основные экспортные товары Украины;</p> <p>внедрение новой методики расчета портовых сборов и перспектива уменьшения их размеров;</p> <p>наличие маркетингового опыта и репутации частного партнера среди перевозчиков и грузовладельцев для увеличения грузового оборота</p>	<p>Монополизация рынка отдельными портовыми операторами;</p> <p>государственное регулирование ставок портовых сборов и тарифов на доступ оператора к причалу;</p> <p>тенденция к уменьшению грузопотоков в портах;</p> <p>дискриминация отдельных перевозчиков или грузовладельцев;</p> <p>конфликты с существующими партнерами, имеющими договоры аренды, совместной деятельности;</p> <p>отставание развития смежной инфраструктуры;</p> <p>невыполнение государством своих обязательств по дноуглублению;</p> <p>технологические и экологические аварии из-за неудовлетворительного технического состояния объектов инфраструктуры;</p> <p>конкуренция со стороны морских портов других стран черноморского бассейна</p>

По обнародованным данным, в январе–июле 2021 г. речным грузовым транспортом в Украине было перевезено 1562,4 тыс. т зерновых, в то время как за 7 месяцев 2020 г. – 2200 тыс. т.

Отрицательная динамика отмечается на речном транспорте с самого начала текущего года. Так, объем перевозки зерна в первом полугодии был на 30,2% меньше, чем в январе–июне прошлого года и составил 1201,3 тыс. т. При этом за 2021 г. внутренними водными путями было транспортировано 4852,3 тыс. т зерновых грузов, что значительно превышает показатель 2020 г. – 3145,3 тыс. т.

По итогам января–июля 2021 г. на 8,6% также уменьшился и общий грузооборот речного транспорта: было перевезено 4756 тыс. т грузов против 5429,6 тыс. т в 2020 г. Снизилось и само количество суднопроходов (рейсов). За 7 месяцев 2021 г. было осуществлено 4943 рейса, в то время как за аналогичный период прошлого года – 5775 рейсов.

Падение цен на нефть и снижение стоимости горючего привели к росту спроса на автомобильные перевозки зерновых. Речной транспорт в Украине стал самым дорогим вариантом доставки зерна и уступает как автомобильному, так и железнодорожному.

К основным проблемам перевозки зерновых грузов речным транспортом в Украине относятся: неконтролируемый сброс воды ГЭС, значительное изменение ее уровня в водохранилищах, уменьшение глубин судоходных путей (на некоторых участках Днепра их глубина снизилась с 3,6 м до 2,5 м); общий дефицит каботажного флота, ограниченное количество участников украинского

рынка перевозок зерновых грузов речным транспортом, общий флот которых не превышает 130–150 судов (недостаток оценивается в 80–100 судов); необходимость проведения дноуглубительных работ на некоторых участках судоходных путей и увеличения общей протяженности последних Украины (за время независимости общая протяженность судоходных путей сократилась с 4,6 тыс. км до 1,8 тыс. км); задача капитального ремонта шлюзов на Днестре [25].

Выводы

1. На украинской железной дороге продолжится монополизация рынка перевозок зерна крупными товаропроизводителями. Из-за действий «Укрзалізниця» по оптимизации собственной железнодорожной инфраструктуры (закрытие малых станций, полная маршрутизация отправок зерна) основные потоки зерновых грузов сосредотачиваются в руках крупных компаний и холдингов, обладающих собственной инфраструктурой и собственным парком вагонов-зерновозов. Доступ к инфраструктуре представителей малого и среднего бизнеса сильно ограничен. Последние предпочитают использовать автомобильный транспорт. Практика резервирования вагонов-зерновозов через систему «Прозоро» («Прозначно» – рус.) «Укрзалізниця» начала претворяться в жизнь в 2020–2021 гг. и пока не дала ощутимых результатов и не расширила возможности малого и среднего бизнеса. В стране неуклонно растет парк частных вагонов-зерновозов. Однако наращивание и концентрация их парка в частных руках не сможет решить проблему перевалки зерновых по железной дороге. Отсутствие или недостаток локомотивной тяги, особенно в пиковые месяцы маркетингового года, сводят на нет все усилия частного бизнеса по решению проблемы перевозки зерна. Повышение тарифов на транспортировку зерновых культур по железной дороге существенно не изменит ситуацию и не улучшит ее работу. Наоборот, необходимо фиксировать тариф на перевозки зерновых в преддверии маркетингового года (особенно пиковых месяцев последнего). Это позволит всем операторам рынка применять средне- и долгосрочное планирование в своей работе. В целом, только системный контроль и развитие железной дороги под патронатом государства сможет увеличить объемы перевалки зерновых.

2. Перевозки зерна автомобильным транспортом пока остаются высококонкурентным и слабо организованным рынком. Падение рентабельности производства у аграриев и наличие теневого рынка сдерживает рост цен на перевозки и инвестиции в автомобильную логистику. Однако в автологистике активно внедряется диджитализация. На рынке появляются современные программные продукты и инструменты, например программы Jit + и Zernovoz. Автомобильный транспорт остается наиболее доступным средством перевозки зерна для разрозненных мелких товаропроизводителей. Ужесточение весового контроля заставит операторов автоперевозок пересмотреть тарифы и обновить парк машин, что, в свою очередь, также приведет к росту цен.

3. На речном транспорте сохранится олигополия, ведь перевозкой зерновых грузов по рекам в Украине занимается лишь 6–8 компаний. Этот рынок остается низкоконкурентным из-за малого количества операторов каботажного флота. Речные перевозки имеют значительный потенциал для роста в Украине, в частности, относительно транспортировки зерновых культур.

4. Цены на перевозку зерна в Украине всеми видами транспорта будут повышаться.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Зюкин, Д. А. Модель экономического и государственного регулирования развития инфраструктуры зернового рынка / Д. А. Зюкин // *Международ. с.-х. журн.* – 2020. – № 1 (373). – С. 47–50.
2. Зюкин, Д. А. Улучшение транспортно-логистической инфраструктуры как основа повышения эффективности и диверсификации экспорта российского зерна / Д. А. Зюкин, Р. В. Солощенко // *Вестн. Курской гос. с.-х. акад.* – 2019. – № 2. – С. 141–147.
3. Колодийчук, В. А. Инфраструктурное обеспечение логистики экспорта украинского зерна / В. А. Колодийчук, И. А. Колодийчук, М. О. Погорецкий // *Новый университет. Сер. «Экономика и право».* – 2013. – № 11 (33). – С. 4–8.
4. Митько, О. А. О развитии транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка России / О. А. Митько // *Вестн. Ростов. гос. экон. ун-та (РИНХ).* – 2012. – № 1. – С. 198–203.
5. Рустамов, Р. Ш. Оценка перспектив развития зерновой логистики в Украине / Р. Ш. Рустамов // *Транспортные системы и технологии перевозок: зб. наук. праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна.* – 2014. – Вип. 8. – С. 127–133.
6. Совершенствование зерновой логистики за счет внедрения бимодальных технологий / С. В. Мямлин [и др.] // *Транспортні системи та технології перевезень: зб. наук. праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна.* – 2017. – Вип. 14. – С. 69–76.
7. Коробйова, Р. Г. Внедрение бимодальных технологий перевозки зерновых грузов в Украине / Р. Г. Коробйова, Р. Ш. Рустамов, С. В. Гревцов // *Транспортні системи та технології перевезень: зб. наук. праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна.* – 2015. – Вип. 9. – С. 29–34.
8. Алтухов, А. В. Развитие инфраструктуры логистического обеспечения экспортных поставок российского зерна / А. В. Алтухов // *Экономика с.-х. и перераб. предприятий.* – 2020. – № 8. – С. 2–9.
9. Зюкин, Д. А. Улучшение транспортно-логистической инфраструктуры как основа повышения эффективности и диверсификации экспорта российского зерна / Д. А. Зюкин, Р. В. Солощенко // *Вестн. Курской гос. с.-х. акад.* – 2019. – С. 141–147.
10. Российский экспорт зерна и его инфраструктурное обеспечение / А. В. Алпатов [и др.] // *Экономика сел. хозяйства России.* – 2017. – № 1. – С. 18–25.
11. Shramenko, N. Analysis of the grain market in Ukraine and the directions of the development of grain cargo transportation logistics / N. Shramenko, D. Muzylyov, A. Manukian // *Технічний сервіс агропромислового, лісового та транспортного комплексів.* – 2019. – № 18. – С. 70–79.
12. Алтухов, А. И. Зерновой рынок Евразийского экономического союза: проблемы и основные пути их решения / А. И. Алтухов // *Вестн. Курской гос. с.-х. акад.* – 2017. – № 4. – С. 44–51.
13. Мямлин, С. В. Проблемы и перспективы перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом в Украине / С. В. Мямлин, Д. М. Козаченко // *Техніка та технології.* – 2013. – № 2. – С. 32–34.
14. Козаченко, Д. Підвищення ефективності перевезень зернових вантажів залізничним транспортом / Д. Козаченко, Р. Вернигора, Р. Рустамов // *Українські залізниці.* – 2014. – № 7 (13). – С. 56–59.
15. Хан, Ю. А. Приоритеты зерновой политики Казахстана в условиях Евразийского экономического союза / Ю. А. Хан // *Проблемы агрорынка.* – 2015. – № 2. – С. 53–64.

16. Оценка эффективности технологии железнодорожных перевозок зерновых грузов с использованием имитационного моделирования / Д. Н. Козаченко [и др.] // Вестн. Белорус. гос. ун-та транспорта: наука и транспорт. – 2015. – № 2 (31). – С. 109–113.

17. Смагулова, Ш. А. Анализ и тенденции развития транспортно-логистической системы Казахстана / Ш. А. Смагулова, А. Ж. Адрахманова // Теория и практика корпоративного менеджмента: сб. науч. ст. / Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2014. – Вып. 11. – С. 269–277.

18. Тиреуов, К. Укрепление экспортного потенциала зернового рынка Казахстана / К. Тиреуов, С. Мизанбекова, И. Мизанбеков // Аграр. экономика. – 2020. – № 6. – С. 65–72.

19. На въезде в Николаев со стороны Одессы ввели обязательное взвешивание грузовиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://traffic.od.ua/news/dorogi/1213024>. – Дата доступа: 04.11.2021.

20. «Укравтодор» установит системы WiM на трассе Н-24 и на Варваровском мосту в Николаеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ports.ua/ukravtodor-ustanovit-sistemy-wim-na-trasse-n-24-i-na-varvarovskom-mostu-v-nikolaeve/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

21. «Укравтодор» показал монтаж системы WiM на Варваровском мосту в Николаеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cfts.org.ua/news/2021/09/14/ukravtodor-pokazal-montazh-sistemy-wim-na-varvarovskom-mostu-v-nikolaeve_foto_66686. – Дата доступа: 04.11.2021.

22. Доехать в порт: как и когда изменятся дороги в Одесской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://usm.media/doehat-v-port-intervyu-s-glavnym-dorozhnikom-odesskoj-oblasti-dmitriem-rybalkoj/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

23. Перевезення зерна автотранспортом подорожчало на 50%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://landlord.ua/news/kolyukrainaotrymaiepershuyitranshvidiesdliapidtrymkysilskohohospodarstva/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

24. В УЗ розраховували на інші обсяги перевезень зерна урожаю 2021 року [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.railinsider.com.ua/v-uz-rozrahovuvaly-na-inshi-obsyagy-perevezen-zerna-urozhayu-2021-roku/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

25. Редкое судно дойдет до середины Днепра, или Как выживают речные шлюзы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://usm.media/redkoe-sudno-dojdet-do-serediny-dnepra-ili-kak-vyzhivayut-rechnye-shlyuzy/>. – Дата доступа: 04.11.2021.

Поступила в редакцию 04.11.2021

Сведения об авторе

Грецкая Наталья Анатольевна – младший научный сотрудник отдела форм и методов хозяйствования в агропромышленном комплексе, кандидат экономических наук

Information about the author

Gretskaya Nataliya Anatolievna – Junior Researcher of the Department of Forms and Methods of Management in the Agroindustrial Complex, Candidate of Economic Sciences