

УДК 338.5.656

**БУХАРІНА ЛЮДМИЛА МИХАЙЛІВНА**, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри підприємництва, менеджменту організації та логістики, професор, Запорізький національний університет, м. Запоріжжя

**БІРЮКОВ ТИМУР РОМАНОВИЧ**, студент факультету менеджменту, Запорізький національний університет, м. Запоріжжя

[DOI 10.26661/2522-1566-2018-2/04-07](https://doi.org/10.26661/2522-1566-2018-2/04-07)

#### ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИКИ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ДЛЯ РОЗВИТКУ АГРОБІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

Сьогодні успіх у агробізнесі досягається лише впровадженням передових технологій та бізнес-ідей, використанням досвіду успішних компаній. Такими дієвими інструментами в агробізнесі виступають логістичні технології в управлінні матеріальними потоками. Разом з тим недостатній рівень розвитку агрологістики та відповідної інфраструктури стає на заваді товаровиробникам у виході на світовий аграрний ринок. Метою роботи є дослідження потенціалу використання логістики внутрішніх водних шляхів для зменшення витрат суб'єктів підприємництва аграрної сфери України. Предметом дослідження є аналіз ефективності використання логістики внутрішніх водних шляхів для розвитку агробізнесу України.

У роботі використано сукупність загальнонаукових методів пізнання і спеціальних методів економічних досліджень, а саме: узагальнення і порівняння, аналізу та синтезу, систематичний метод пізнання економічних процесів і явищ, системно-структурний і порівняльний аналіз, індексний метод і метод статистичних групувань для аналізу оцінки стану тенденцій розвитку агропромислового комплексу України. Наукова значимість роботи полягає у визначенні потенціалу логістики внутрішніх водних шляхів, який на даному етапі являє собою недооцінений ресурс в агробізнесі, потребує використання та інтегрування у ланцюги постачання в агропромисловому комплексі, що дозволить підвищити ефективність та утримувати лідируючі позиції на внутрішньому та зовнішньому ринках.

**Ключові слова:** потенціал, логістика внутрішніх водних шляхів, агробізнес, агрологістика.

**Постановка проблеми.** Останнім часом в Україні досить успішно розвивається сегмент аграрного бізнесу. Проте одним із основних викликів для аграрного сектору залишається необхідність поліпшення умов ведення бізнесу, забезпечення підвищення конкурентоспроможності сільськогосподарського виробництва на внутрішньому та зовнішньому ринках. Так, розвиток виробничого і розподільчого агрокомплексу потребує розвитку відповідної ринкової та логістичної інфраструктури. Зростання експорту агропродукції в Україні потерпає від великих фінансових та часових втрат, в тому числі і

через неефективне використання потенціалу логістики.

Сучасна концепція логістики є не тільки інструментом транспортування, зберігання та розподілу продукції, але й бізнес-філософією глобалізованого виробництва, в якому всі бізнес-процеси розглядаються через призму витрат, з метою їх управління, контролю й оптимізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методологічні засади логістичної діяльності є предметом вивчення у зарубіжних працях Д. Дж. Бауерсокса і Д. Дж. Клосса, М. Р. Ліндерса, а також у працях українських учених – Є. В. Крикавського [8]

та інших, що здійснили фундаментальні дослідження з управління логістичними системами та економіки логістики. Грунтовні дослідження проблем розвитку аграрної економіки і зернового господарства України здійснені В. Г. Андрійчуком, В. І. Бойком, М.П.Бутком, О.П.Величком, В.А. Колодійчуком [1].

Проте питання використання потенціалу логістики внутрішніх водних шляхів для зменшення витрат суб'єктів підприємництва аграрної сфери України потребує більш глибокого дослідження, враховуючи його актуалізацію.

**Постановка завдання.** Метою роботи є дослідження потенціалу використання логістики внутрішніх водних шляхів для зменшення витрат суб'єктів підприємництва аграрної сфери України, у ході аналізу стану та перспектив розвитку агробізнесу та відповідних логістичних процесів, їх структурно-функціонального забезпечення.

**Виклад основних результатів.** Агропромисловий комплекс є одним з основних бюджетоформуючих секторів національної економіки, а агробізнес одним з найбільш прибуткових видів господарської діяльності та найбільш вигідних сфер для інвестування в Україні. Щороку перспективність аграрного бізнесу тільки підвищується, адже через постійне зростання населення у глобальному вимірі,

збільшується і потреба в продуктах харчування. З причин обмеженості земельних ресурсів, агросектор представляє величезний потенціал для України, а агробізнес стає одним із найбільш перспективних секторів ринкової економіки.[2]

Для галузей, що пов'язані з виробництвом засобів праці й з процесами переробки, а власне й для сільського господарства особливо актуальне застосування концепції агрологістики, – ефективного управління товарорухом аграрної продукції від місця її безпосереднього збору до кінцевого споживача.

Таким чином, одним із завдань ефективного функціонування агрологістики – є зменшення частки логістичних витрат у вартості матеріального потоку аграрної продукції, оскільки логістична складова у вартості, наприклад зерна, в Європейських країнах становить 12-16%, у США – 9%, а в Україні цей показник - близько 35% [1]. Такі співвідношення фокусують увагу на реальному і потенційно можливому стані розвитку логістичної інфраструктури у агросекторі.

Тренд динамічного зростання виробничих і експортних обсягів розвитку українського агробізнесу обумовлений багатьма факторами (табл. 1).

Таблиця 1

Фактори розвитку агробізнесу України

Фактор	Характеристика
налагоджені ринки збуту та лідируючі позиції на окремих сегментах світового ринку продовольства	лідер з експорту соняшникової олії, входить до трійки найбільших світових експортерів зерна, займає лідируючі позиції в Європі за виробництвом овочів та ягід
природно-кліматичні умови, якість ґрунтів	можливість вирощувати усі зернові культури та отримують високоякісне продовольче зерно, в об'ємах, достатніх для забезпечення потреб внутрішнього ринку і розвитку експортного потенціалу
відносно прийнятний інвестиційний клімат	низький вхідний бар'єр, достатній рівень рентабельності інвестицій
діяльність великих аграрних холдингів	холдинги, які об'єднують від 150 тис. га земель; переваги: - істотно спрощені логістичні процеси - об'єднання за принципом технологічного ланцюга: сировина – переробка – торговельні мережі - диверсифіковане виробництво та висока ринкова стійкість учасників холдингу

Продовження таблиці 1

	- висока концентрація сільськогосподарських земель - спрощені логістичні процеси (здебільшого вертикально-інтегровані структури).
--	--

Складено за [3].

Яскравим прикладом активного розвитку виробничих і експортних обсягів в українському агробізнесі є динаміка

обсягів виробництва продукції сільського господарства (табл.2).

Таблиця 2

Структура та динаміка обсягів аграрної продукції(2010- 2016 рр.)

% роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Продукція рослинництва	63,9	69,5	66,8	69,6	70,7	70,3	72,8
Культури зернові та зернобобові	21,4	25,9	22,1	26,5	26,9	26,5	27,4
Культури технічні	16,9	17,8	18,2	19,4	20,1	21,0	22,8
Картопля, культури овочеві та баштанні продовольчі	19,5	20,1	20,8	18,1	18,5	18,1	17,7
Культури плодові, ягідні та виноград	3,6	3,3	3,4	3,6	3,1	3,4	3,0
Культури кормові	2,1	2,0	1,9	1,7	1,7	1,6	1,5
Інша продукція та зміна обсягів незавершеного виробництва	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	-0,3	0,4

Складено за [4].

Отже, наведені дані свідчать про позитивну динаміку зростання обсягів рослинництва, вирощування зернових, зернобобових та технічних культур, але зменшення обсягів вирощування картоплі, кукурудзи, овочевих, баштанних, продовольчих, плодових, ягідних та

кормових культур, а також винограду. Більшу частину виробленої аграрної продукції становлять зернові та зернобобові культури, тому доцільно навести основні дані щодо урожайності зернових культур, експорту та витрат (табл. 3).

Таблиця 3

Виробництво зернових культур (2011-2017 рр.)

Баланс зернових, тис. т	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Збиральні площі, тис. га	15 076	14 507	15 384	14 531	14 489	14 145	14 057
Урожайність, ц/га	3,63	3,15	4,04	4,37	4,13	4,61	4,56
Експорт, тис. т	22 691	22 179	32 515	35 277	38 506	43 790	40 513
Втрати, тис. т	2 285	1 664	1 749	1 678	1 017	847	998

Отже, зростання всіх показників демонструє 2016 р., проте далі маємо зниження по всім позиціям. Так позитивний тренд розвитку агробізнесу відбувається на

фоні багатьох перепонів, що перешкоджають розвитку й реалізації його економічного потенціалу (табл. 4).

*Перешкоди розвитку агропромислового сектору України*

Негативні тенденції	Проблеми
<ul style="list-style-type: none"> <li>- політична криза, нестабільність та недосконалість законодавчої бази;</li> <li>- мораторій на комерційне використання землі;</li> <li>- неузгодженість українських і світових стандартів, складність системи ліцензування і сертифікації;</li> <li>- відсутність ефективного механізму державної підтримки сільгоспвиробників;</li> <li>- низький рівень розвитку логістичної інфраструктури ринку, відсутність достатньої кількості елеваторів, сховищ, транспортних засобів;</li> <li>- відсутність вітчизняної конкурентоздатної сільськогосподарської техніки;</li> <li>- нестача інноваційних технологій.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- недостатнє матеріально-технічне забезпечення і слабка інвестиційна привабливість сільського господарства;</li> <li>- зниження мотивації до праці серед сільського населення, що спричиняє значний рівень міграції;</li> <li>- нерозвиненість та неефективність ринкової інфраструктури;</li> <li>- низьку якість життя в сільській місцевості, особливо у віддалених від великих міст районах.</li> </ul>

Економічний потенціал окреслює наявні та приховані можливості, кількісний і якісний склад ресурсів, визначає стан підприємства в перспективі, шлях подальшого розвитку.

Базова структура потенціалу залежить від: рівня втілення (наявний потенціал та потенціал розвитку); рівня використання (реалізований, нереалізований); рівня невикористаного потенціалу (резерв та надлишок).

Невід’ємною складовою загального потенціалу суб’єкта підприємницької діяльності є логістичний потенціал. Грунтуючись на системному підході щодо визначення логістичного потенціалу, його поняття слід розкривати як сукупну спроможність логістичної системи забезпечити довгострокове функціонування і досягнення стратегічних цілей підприємства з урахуванням мінімізації загальних логістичних витрат.

Концепція логістики може генерувати певні корисні результати як на рівні інтеграції логістичних функцій, так і на рівні інтеграції логістичних процесів, сфер діяльності тощо.

Синергічний ефект логістичної інтеграції підприємств у ланцюгу поставок може виявитися в тому, що не тільки споживачі отримають пряму та опосередковану користь (покращення якості; зниження витрат;

скорочення терміну поставок; еластичність реалізації замовлення), але і постачальники (покращення збуту; довгостроковість угоди; поліпшення якості, зменшення витрат, скорочення тривалості циклу; надійність прогнозування; завчасне отримання інформації; зростання прибутку), і виробники, і дистриб’ютори (збільшення лояльності споживача; краща ринкова орієнтація; покращення торгівельних стосунків з постачальниками), і логістичні оператори (можливість стратегічного розвитку; довгостроковість відносин; поглиблення спеціалізації; оптимізація запасів і процесів) [8, с. 215-216].

З теоретичного боку, агрологістика використовує такі ж самі принципи загальної логістики – мінімізація витрат, мінімізація товарних запасів в товаророзподільчій системі, побудову оптимальних маршрутів перевезення тощо.

Але сучасне українське ринкове середовище має ряд перешкод для повноцінної побудови інфраструктурної мережі – це й відсутність під’їзних шляхів безпосередньо на поля, незадовільний стан магістральних доріг й шляхів, тотальний дефіцит транспортних засобів.

Критеріальний вибір виду транспортного засобу передбачає врахування таких чинників, як: відстань перевезення вантажу; необхідний час доставки, що є

ключовим параметром функціонування логістичних систем; технічно можлива частота відправлень вантажу в умовах дискретності зернових потоків у логістичній системі; територіальна доступність для доставки вантажу відповідним видом транспорту, що визначається відповідною транспортною інфраструктурою; вартість перевезення.

Сільськогосподарську продукцію в межах України сьогодні транспортують залізницею, автомобільними та річковими шляхами (табл. 5 та рис.1).

Щодо зернових потоків, то близько 67% доставляється в порти залізничними шляхами, 30% - автомобільними перевезеннями і лише 3% – внутрішніми водними шляхами [9].

Таблиця 5

*Порівняльна характеристика варіантів перевезення агропродукції*

Переваги	Недоліки
<b>Автомобільний транспорт</b>	
висока доступність; велика маневреність і гнучкість; висока швидкість доставки; можливість використання різних маршрутів; високе збереження вантажу; широкий вибір найбільш придатного перевізника;	низька продуктивність; залежність від дорожніх та погодних умов; відносно висока собівартість перевезень на далекі відстані; екологічна несприятливість;
<b>Залізничний транспорт</b>	
можливість перевезення різних партій вантажу за будь-яких погодних умов; регулярність перевезення, швидка доставка на великі відстані, ефективна організація навантажувально-розвантажувальних робіт;	ускладнення доставки до пунктів споживання; потреба у автомобільному транспорті для доставки до кінцевого споживача;
<b>Водний (морський)</b>	
низькі вантажні тарифи та висока пропускна здатність;	низька швидкість, жорсткі вимоги до упаковки і кріпленню вантажів; мала частота відправок; залежність від погодних умов; створення складної портової інфраструктури;
<b>Водний (річковий)</b>	
висока пропускна здатність на глибоководних ріках і водоймах; низька собівартість перевезення; низька капіталомісткість, екологічність ;	обмеженість перевезень, низька швидкість доставки, сезонність роботи; недостатня надійність перевезень і збереження вантажу; низька доступність в географічному плані

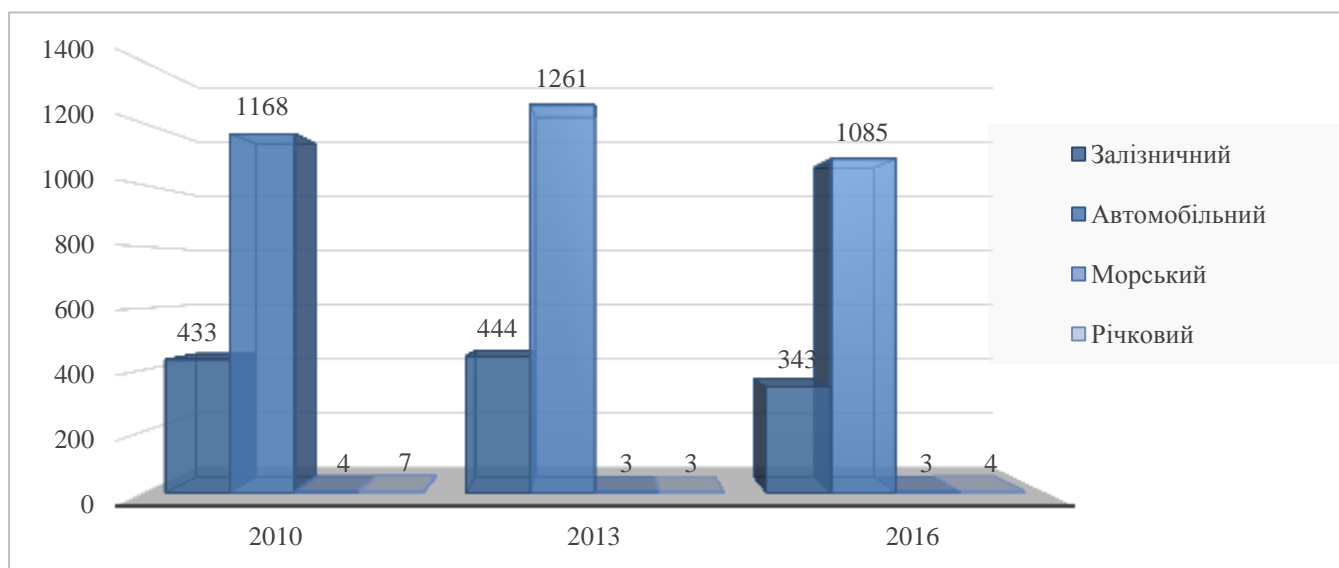


Рис. 1. Перевезення агропродукції за видами транспорту, млн. т

Сьогодні ключову роль в успішній реалізації запасів зерна відіграє спроможність підприємства в найкоротші терміни відвантажувати великі партії. Тому ще одним показником, що дає змогу оцінити ефективність і доцільність функціонування зерносховищ, є можливість відвантаження зерна на різні види транспорту. Якщо на автотранспорт забезпечується стовідсоткове відвантаження зерна із зерносховищ, то переважна відсутність колій до елеваторних потужностей забезпечує лише 15 % відвантаження зерна у залізничні вагони. Така ситуація ускладнює логістику зернопотоків і вимагає використання витратніших мультимодальних схем перевезення. Це характерно і для водного

транспорту, який забезпечує лише 1 % інтермодального завантаження зерна [1, с. 125].

Морський та річковий транспорт мають найнижчі показники з перевезення агропродукції, що в свою чергу свідчить про низький рівень розвитку та ефективності логістики внутрішніх водних шляхів в Україні, в той час як у більшості країн Європи вже давно оцінили усі переваги використання річкового транспорту в агробізнесі.

З огляду на низьку вартість транспортування водним шляхом, у Франції та Німеччині внутрішніми водними шляхами перевозиться від 40% до 50% зернових (табл.6).

Таблиця 6

Порівняльна таблиця вартості перевезень вантажів

Вид транспорту	Франція (м. Ножан-сюр-Сен – м. Руан)	Україна (м.Кременчук – м. Миколаїв)
залізничний	260 км – 16,5 євро/т	334 км – 7,3 євро/т
автомобільний	250 км – 14 євро/т	425 км – 22,8 євро/т
водний	390км – 10 євро/т	636 км – 8,8 євро/т

За даними [12]

В Німеччині, як і в Україні, обмеження максимальної повної маси автомобілів – 40 т., на автошляхах створено соціальні контрольні пункти, які фіксують понаднормоване завантаження, ці операції автоматизовано.

Автотранспорт рентабельний на відстані до 200 км – найчастіше використовується для доставки продукції від фермерських господарств до річкових терміналів. Об'єкти логістичної інфраструктури – переробні заводи і елеватори будуються переважно на березі каналів і річок, що є величезною перевагою для мінімізації фінансових та часових витрат при транспортуванні агропродукції.

Аналіз показав, що різниця в логістичних витратах є перепоною для зміцнення позицій української агропродукції на світових ринках. Як приклад, в українських портах вартість логістичних витрат приблизно на 40% вища, ніж на такі ж послуги в Німеччині, і на 30% вища, ніж витрати в США, що має прямий негативний вплив на конкурентоспроможність української агропродукції. [10]

За судноплавним каналом Рейн-Майн-Дунай і розгалуженій системі внутрішніх водних шляхів та гирлових портів Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца вантаж може бути доставлений внутрішнім водним транспортом практично

по всій Європі. Для України перспективні внутрішні водні маршрути Одер-Вісла-Прип'ять-Дніпро і Західна Двіна-Прип'ять-Дніпро з гирлового порту Рига-Херсон. [11]

Отже, враховуючи іноземний досвід використання логістики внутрішніх водних шляхів в агробізнесі, необхідно переоцінити можливості національної агрологістики для транспортування агропродукції, і зокрема зерна.

За даними Державної служби статистики України, експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування скоротилася з 4000 км до 1569 км [13]. Річковий транспорт України представлений судноплавною компанією ПрАТ «Укррічфлот», яка складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць. Навігація на них триває у середньому 290 днів/ рік. На основних водних шляхах України сьогодні розташовано 20 портів і терміналів, а річковий флот нараховує 635 суден усіх класів: буксири, баржі-майданчики, суховантажні судна тощо. З 1990 року вантажообіг річковими судноплавними шляхами скоротився з 60 млн т вантажів до 7 млн. т вантажів у 2016 р.

На рис. 2 зображено обсяг перевезення вантажів річками України у період 2000-2015рр.

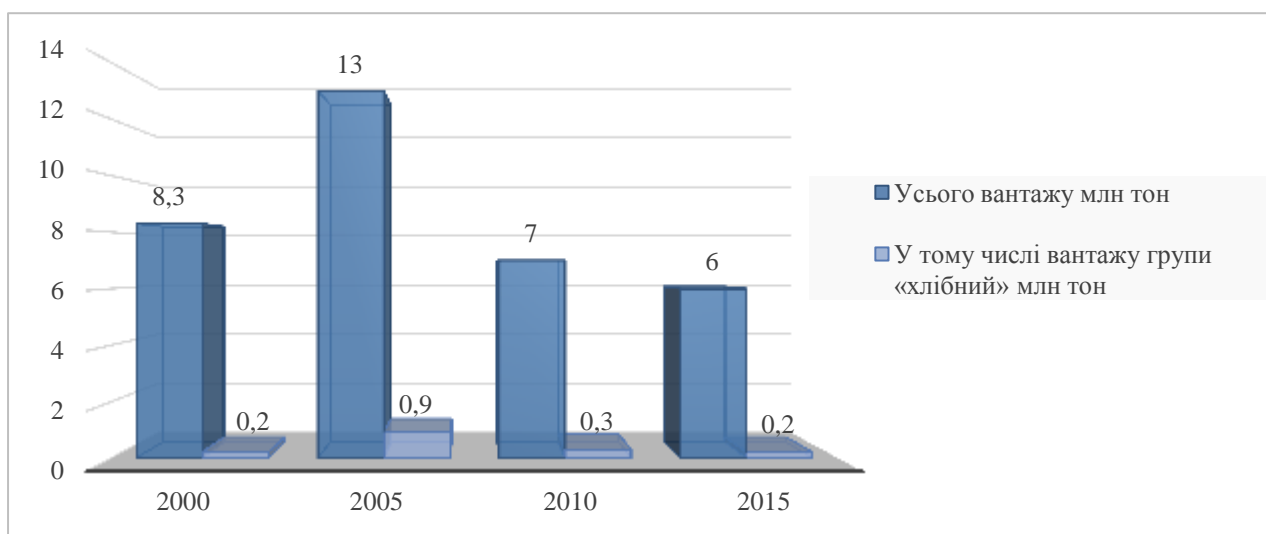


Рис. 2. Обсяг перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами України (2000 - 2011р.)

[Складено за 11]

Недоліки розвитку перевезень річковим транспортом пов'язані з цілим комплексом проблем. Серед них, основними стримуючими факторами інтенсивного розвитку річкового транспорту є: застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт,

значний фізичний і моральний знос річкових суден, недостатні обсяги перевезень з використанням системи «буксир-штовхач / баржа», необґрунтовано завищені портові, каналні, корабельні та інші збори (табл.7).

Таблиця 7

Перепони розвитку логістики внутрішніх водних шляхів України [13]

Проблема	Характеристика
Зношений рухомий склад	рухомий склад, який налічує 635 одиниць, що становить близько 22% від тієї кількості, яка використовувалась у 1990 році. зношеність основних фондів ввт України становить 75,4 %; хронічне (більше ніж 20 років) недофінансування державних компаній та недостатні інвестиції від приватних інвесторів; кількість технічно застарілих суден складає 81,9%
Висока вартість транспортування	недосконалий механізм формування тарифів на перевезення, шлюзування, розведення мостів; всі витрати: портові та каналні збори, лоцманська проводка, шлюзування, розведення мостів, акцизний податок (збор) з палива, рентна плата за спеціальне використання водних ресурсів забезпечує перевізник; фактична відсутність закону, який регулює використання внутрішніх водних шляхів.
Наявність складного рельєфу дна	глибини та підводні скелі ускладнюють проходження суден на певних ділянках (наприклад дніпродзержинський переказ)
Зношеність інфраструктурних об'єктів та обмеженість перевантажень на терміналах	технічний механізм розрахований на відвантаження без можливості перевантаження

Вартість доставки зернових культур від сільгоспвиробника в порт в Україні вища, ніж у США і більшості країн Європи. Близько 18% логістичних витрат в Україні пов'язані з доставкою пшениці безпосередньо з поля в порти, тоді як у Франції та Німеччині, наприклад, цей показник становить лише 8%, в США — близько 6%. Близько 20% припадає на доставку зерна з елеватора в порт, тоді як у Франції та Німеччині витрати становлять 13-14%. У США на них припадає до 22% всіх логістичних витрат. Досвід США та Європи доводить необхідність та економічність використання річкової логістики для транспортування зерна в морські порти для подальшого експорту, що в Україні може здійснюватися за рахунок використання гирла Дніпра та Південного Буга. [9]

Отже, враховуючи іноземний досвід використання логістики внутрішніх водних шляхів у агробізнесі, для підвищення конкурентоспроможності української

агропродукції на світовому ринку є доцільним використання саме водного транспорту, що в свою чергу відкриє більше можливостей для зменшення логістичних витрат в агрологістиці України.

Шляхами покращення стану логістики внутрішніх водних шляхів для розвитку агробізнесу України можуть стати:

- активні роботи з днопоглиблення р. Дніпро, в Дністровському лимані та роботи з приведення в належний стан української ділянки р. Дунай;
- переналаштування терміналів на перевантаження вантажів всередині країни, а не тільки на їх відвантаження;
- ліквідація платежів за проходження шлюзів і розведення мостів;
- зниження портових, каналних, корабельних та інших зборів;
- запровадження єдиного закону, який регулює внутрішні водні шляхи;
- зниження вартості транспортно-логістичних операцій водним транспортом;



– збільшення фінансування державними компаніями та залучення інвестицій від приватних інвесторів у рухомий склад;

– відновлення зношених шлюзів та інших інфраструктурних об'єктів; [14]

– акцентування уваги на розвитку перспективних внутрішніх водних маршрутів (Одер-Вісла-Прип'ять-Дніпро і Західна Двіна-Прип'ять-Дніпро з гирлового порту Рига-Херсон).

– зменшення вартості логістичних витрат в українських портах на 30 - 40%, адже різниця в логістичних витратах є перепорою для зміцнення позицій агропродукції на світових ринках;

– розбудова інфраструктури на березі каналів і річок, що є перевагою для мінімізації фінансових та часових витрат при транспортуванні агропродукції;

– збільшення обсягів перевезення зернових до 40-50% річками України;

– розбудова розгалуженої системи судноплавних каналів;

– приєднання України до Європейської угоди «Про створення мережі внутрішніх водних шляхів для полегшення й розвитку в Європі міжнародних перевезень внутрішнім водним транспортом»;

– зниження тарифів на збори для пересування внутрішніми водними шляхами суден під іноземними прапорами.

**Висновки.** Враховуючи значну частку транспортної складової у структурі логістичних витрат, управління переміщенням вантажів набуває актуального значення і є одним із резервмістких напрямів удосконалення логістичних систем аграрного сектору національної економіки.

Використання потенційно існуючих можливостей, а саме логістики внутрішніх водних шляхів дасть істотний поштовх для подальшого ефективного логістичного забезпечення агропромислового комплексу та розвитку агробізнесу. Розбудова логістичної інфраструктури внутрішніх водних шляхів України дозволить оптимізувати логістичні витрати у ланцюгу постачання агропродукції. Стейкхолдери

агробізнесу отримають економічні та соціальні вигоди, а саме можливість: заощадити на перевезеннях (реалізація продукції на річковому терміналі, поставки до морського порту, прямий експорт кораблями типу «ріка-море»); оперативніше поставляти більшу кількість продукції на зовнішні ринки; ширше розкрити експортний потенціал сільгосппродукції, отримати додаткові джерела прибутку від транзиту внутрішніми водними шляхами, а також збільшиться надходження податків, адже розвиток річкових перевезень дасть поштовх до зростання суміжних галузей (виробництво сталі, суднобудування тощо).

### Список використаних джерел.

1. Колодійчук В. А. Інтегральна оцінка економічної ефективності регіональних логістичних систем підприємств зернопродуктового підкомплексу АПК України. *Регіональна економіка*. 2016. № 2. С.121-128. URL:

[http://nbuv.gov.ua/UJRN/regek\\_2016\\_2\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/regek_2016_2_16).

(дата звернення: 19.05.2018).

2. Аграрний центр «Innovation». Стратегія: як вивести Україну на 2 місце у світовому експорті зернових. URL: <http://agroinnovation.in.ua/uastatti2.html>. (дата звернення: 20.05.2018).

3. Платформа Geograf.com. Агропромисловий комплекс України. URL: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/412-agropromislovij-kompleks-ukrajini>. (дата звернення: 20.05.2018).

4. Стародубцева Т. В., Самоєнкова О. В. Аналіз динаміки та структури продукції сільського господарства. *Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень*: збірник наукових студентських праць. Випуск 3. Частина I (ОНЕУ). Одеса, 2017. С. 114 – 119.

5. Інформаційний портал «Агробізнес сьогодні». Як ефективно організувати логістичний сервіс. URL: <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/9211-valovij-zbir-zerna-v-ukrajini-u-2017-18-mr>

sklav-61-3-mln-tonn.html. (дата звернення: 21.05.2018).

6. Кравчук І.І., Швець Т. В., Левківська Л. М. та ін Агробізнес: проблеми, сучасний стан та перспективи розвитку : кол. моногр. / за ред. Г. Є. Жуйкова, В. С. Ніценка. Одеса: Лерадрук, 2013. Кн. 3. 577 с. URL: <http://ir.znau.edu.ua/handle/123456789/3791>(дата звернення: 22.05.2018).

7. Павленко О. Річкова інфраструктура повинна стати елементом аграрної логістики України /Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <http://minagro.gov.ua/node/16911>. (дата звернення: 22.05.2018).

8. Крикавський Є.В., Похильченко О.А. Економіка логістики: навчальний посібник, Львів: Національний університет «Львівська політехніка», Видавництво Львівської політехніки, 2014. 637 с.

9. Асоціація аграрних перевізників України. В пошуках виходу. URL: <http://aapu.com.ua/category/article/>. (дата звернення: 22.05.2018).

10. Шапран А., (2017), Річкова логістика в Західній Європі: чому можна повчитися? Онлайн-платформа LogisticsAgroBenchmark. URL: [http://cfts.org.ua/blogs/rechnaya\\_logistika\\_v\\_za\\_radnoy\\_evrope\\_chemu\\_mozhno\\_pouchitsya\\_\\_296](http://cfts.org.ua/blogs/rechnaya_logistika_v_za_radnoy_evrope_chemu_mozhno_pouchitsya__296). (дата звернення: 23.05.2018).

11. Вадатурський О., (2017) Як відродити річкову логістику. Онлайн-платформа Mind. Ua. URL: <https://mind.ua/openmind/20175991-yak-vidroditi-richkovu-logistiku>. (дата звернення: 23.05.2018).

12. Офіційний сайт компанії Nibulon.com. URL: <http://www.nibulon.com/data/pro-kompaniyu/istoriya-stvorennya-pidpriemstva.html>. (дата звернення: 24.05.2018).

13. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 24.05.2018).

14. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. URL:

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174>. (дата звернення: 25.05.2018).

## REFERENCES:

1. Kolodijchuk, V. A. (2016), “Integrated assessment of economic efficiency of regional logistics systems of enterprises in grain products sub-complex of AIC of Ukraine”, *Rehional'na ekonomika*, [Online], Vol.2, pp.121-128, available at [http://nbuv.gov.ua/UJRN/regek\\_2016\\_2\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/regek_2016_2_16), (Accessed 19 May 2018).

2. Agricultural Center of Innovation (2018), “Strategy: how to bring Ukraine to the 2nd place in world exports of cereals”, [Online], available at: <http://agroinnovation.in.ua/uastatti2.html>, (Accessed 20 May 2018).

3. Platform Geograf.com. (2018), “Agriculture of Ukraine”, [Online], available at: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/412-agropromislovij-kompleks-ukrajini>, (Accessed 20 May 2018).

4. Starodubtseva, T. V. and Samotoenkova, E. V. (2017), “Analysis of the dynamics and structure of agricultural production”, *Statystyka – instrument sotsial'no-ekonomichnykh doslidzhen'*, part 1, Issue 3, Odesa, Ukraine, pp. 114-119.

5. Information portal “Agrobusiness today” (2018), “How to organize logistics service effectively”, [Online], available at: <http://agrobusiness.com.ua/agrobusiness/item/9211-valovij-zbir-zerna-v-ukrajini-u-2017-18-mr-sklav-61-3-mln-tonn.html>, (Accessed 21 May 2018).

6. Shvets, T., Levkivska, L. and others (2013), *Ahrobiznes: problemy, suchasnyj stan ta perspektvy rozvytku* [Agribusiness: problems, current state and development prospects], Monograph, in Zhujkov H. Ye., Nitsenko V. S. (ed.), Leradruk, Odesa, Ukraine, 577 p., [Online], available at: <http://ir.znau.edu.ua/handle/123456789/3791>, (Accessed 22 May 2018).

7. Pavlenko, O. (2015), “River infrastructure should become an element of Ukrainian agrarian logistics”, *Ministry of*

*Agrarian Policy and Food of Ukraine*, [Online], available at: <http://minagro.gov.ua/node/16911>, (Accessed 22 May 2018).

8. Krykavs'kyj, Ye.V. and Pokhyl'chenko O.A. (2014), *Ekonomika lohistyky*, [The economy logistics], L'vivs'ka politehnika, L'viv, Ukraine, 637p.

9. Association of Agrarian Carriers of Ukraine, "Searching for an exit", [Online], available at: <http://aapu.com.ua/category/article/>, (Accessed 22 May 2018).

10. Shapran A. (2017), Online Platform LogisticsAgroBenchmark, "River Logistics in Western Europe: what you can learn?", [Online], available at: [http://cfts.org.ua/blogs/rechnaya\\_logistika\\_v\\_zapadnoy\\_evrope\\_chemu\\_mozhno\\_pouchitsya\\_\\_296](http://cfts.org.ua/blogs/rechnaya_logistika_v_zapadnoy_evrope_chemu_mozhno_pouchitsya__296), (Accessed 23 May 2018).

11. Vadaturs'kyj, O. (2017), "How to revive river logistics", Online Platform Mind. Ua, [Online], available at: <https://mind.ua/openmind/20175991-yak-vidrodity-richkovu-logistiku>, (Accessed 23 May 2018).

12. The official website of the company Nibulon.com., [Online], available at: <http://www.nibulon.com/data/pro-kompaniyu/istoriya-stvorennya-pidpriemstva.html>, (Accessed 24 May 2018).

13. Official State Statistics Committee of Ukraine, the official website, [Online], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>, (Accessed 24 May 2018).

14. The decree by Cabinet of Ministry of Ukraine, (October 10, 2010) No. 2174-p, "On Approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period till 2020", [Online], available at: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>, (Accessed 25 May 2018).

**БУХАРИНА ЛЮДМИЛА МИХАЙЛОВНА**, доктор економічних наук, доцент, завідувачка кафедрою підприємництва, менеджмента організацій і логістики, професор, Запорозький національний університет, г. Запоріжжя

**БИРЮКОВ ТИМУР РОМАНОВИЧ**, студент факультета менеджмента, Запорозький національний університет, г. Запоріжжя

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ЛОГИСТИКИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АГРОБИЗНЕСА В УКРАИНЕ

Сегодня успех в агробизнесе достигается за счет внедрения передовых технологий и бизнес-идей, использования опыта успешных компаний. В качестве действенных инструментов в агробизнесе используются логистические технологии в управление материальными потоками. Вместе с тем недостаточный уровень развития агрологистики и соответствующей инфраструктуры препятствует товаропроизводителям в выходе на мировой аграрный рынок. Целью работы является исследование потенциала использования логистики внутренних водных путей для снижения расходов субъектов предпринимательской деятельности в аграрном секторе Украины. Предметом исследования является анализ эффективности использования логистики внутренних водных путей для развития агробизнеса в Украине. В работе использована совокупность общенаучных методов познания и специальных методов экономических исследований, а именно: обобщение и сравнение, анализ и синтез, систематический метод познания процессов и явлений в сфере экономики, системно-структурный и сравнительный анализ, индексный метод и метод статистических группирований для анализа тенденций развития аграрной сферы Украины. Научная значимость работы заключается в определении потенциала логистики

внутренних водных путей, который на данном этапе представляет собой недооцененный ресурс для агробизнеса.

Данный потенциал необходимо использовать и интегрировать в цепи снабжения агропромышленного комплекса, что позволит повысить эффективность и удерживать лидирующие позиции на внутреннем и внешнем рынках.

**Ключевые слова:** потенциал, логистика внутренних водных путей, агробизнес, агрологистика.

**LIUDMYLA BUKHARINA**, *doctor science in Economics, associate professor, head of the Department of Entrepreneurship, Management of Organizations and Logistics, professor, Zaporizhzhzia National University, Zaporizhzhzia, Ukraine*

**TYMUR BIRIUKOV**, *student of faculty of management, Zaporizhzhzia National University, Zaporizhzhzia, Ukraine*

### USING OF THE POTENTIAL OF INLAND WATERWAYS LOGISTICS FOR DEVELOPMENT OF AGRIBUSINESS IN UKRAINE

#### **Purpose**

The paper purpose is to study the issues of the potential of using inland waterways logistics for cutting costs of businesses in agricultural sector of Ukraine.

#### **Design/methodology/approach**

The basic principles of the research are generalization and comparison, methods of analysis and synthesis, systematic and comparative, index and statistical grouping methods have been used.

#### **Findings**

The subject of the study is the efficiency analysis of using inland waterways logistics for development of agribusiness in Ukraine.

The relevance of the research is determined by the need to improve the logistical infrastructure and bolster support services, to strengthen agricultural products value chains, and increase global market access for Ukrainian agribusinesses. Experiences in several European countries have demonstrated that the use of inland waterways can be a viable alternative.

It also supports infrastructure that improves product delivery while minimizing loss, such as storage facilities, dedicated agriculture port terminals, and facilities for processing agriculture products. The right infrastructure can reduce transaction costs for agribusinesses, improve processing of agriculture products, and reduce post-harvest losses.

Furthermore, the article analyses the potential for increasing the modal share of inland waterway transport. Compared to other modes of transport which are often confronted with congestion and capacity problems, inland waterway transport system is characterized by its reliability, energy efficiency and major capacity for increased exploitation.

#### **Research limitations/implications**

The paper clearly provides determination of potential of inland waterways logistical solutions, which are underestimated for development of agribusinesses.

#### **Originality/value**

Such knowledge will help to promote and strengthen the competitive position of inland waterways in the transport system, and to facilitate its integration into the intermodal logistics chain, that will allow promoting efficiency and containing leading positions on agricultural internal and external markets.

**Keywords:** the potential, inland waterways logistics, agribusiness, agrologistics.