

В.А. Єфанов, канд. екон. наук, доцент
Сумський національний аграрний університет

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИКИ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ ЗЕРНА

Розглянуто специфіку процесів логістики на національному зерновому ринку в відповідності до реалій розвитку економіки України в сучасних умовах. Оцінено роль логістики в забезпеченні ефективності діяльності сільськогосподарських підприємств на ринку зерна. Визначено основні проблемні моменти формування логістики при зберіганні та перевезенні продукції в умовах української транспортної системи. Оцінено основні особливості використання різних видів транспортування зерна. Визначено можливі варіанти формування логістичних ланцюгів з позиції можливостей перевезення.

***Ключові слова:** сільське господарство, логістика, збут, постачання, транспорт, перевалка, тариф, сезонність, виробництво, ефективність, прибуток.*

Постановка проблеми. Реалії розвитку національної економіки вимагають від аграрних виробників постійних змін в стратегії взаємодії з зовнішнім середовищем господарської діяльності. Важливим фактором розвитку для сільськогосподарського виробництва є постійне запровадження змін в організації та формуванні стратегії взаємодії внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства. До інноваційних факторів розвитку в сучасних умовах можна віднести такий специфічний інструментарій стратегічного планування як логістика. Розглядаючи логістику, як систему оптимізації постачання та збуту, аграрні підприємства отримують можливість оптимізувати вхідні та вихідні товарні потоки, підвищуючи свою прибутковість в відповідності до змінюваних зовнішніх і внутрішніх умов ринку.

З вступом України до СОТ роль аграрного сектору, як експортної галузі економіки, значно зросла[3,5]. Відповідно до даних Держкомстату України експорт товарів галузі сільського господарства в 2016 р. збільшився на 1,47 млрд долл., досягнувши рівня 15,2 млрд долл. Загальна частка аграрної продукції в експорті країни склала 42 %. Зернові культури основним елементом експорту сільськогосподарської продукції, за статистичними даними в 2016 р. саме вони забезпечили виручку в 6 млрд

долл [4]. За умов постійного зростання виробництва та збуту сільськогосподарськими підприємствами зернових, формування умов її виробництва, та продажу на основі використання логістичного інструментарію стає одним з важливих елементів реалізації принципів ефективного господарського механізму роботи аграрних підприємств, що вимагає значного обсягу наукових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку логістики в тесті сучасної системи економічної діяльності в теоретичному та практичному аспекті приділяли багато зарубіжних та вітчизняних вчених, найвідоміші з-поміж яких: Анікін Б., Божидарнік Т., Вордлоу Д., Вуд Д., Даниленко А., Косарева Т., Кравцов А., Міротін Л., Москвітіна Т., Орліскі Дж., В. Сергеев, Уайт, А. та ін.. [1-11]. В дослідженнях більшості вчених увага концентрується на реалізацію логістичних принципів в контексті функціонуванні різних типів підприємств ринкового типу. Специфіка формування логістики відповідно до окремих груп аграрних товарів в сільському господарстві секторі за динамічних змін економіки потребують додаткового розширеного дослідження, що й зумовило наш вибір напряму наукового дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є оцінка та систематизація специфіки використання логістики в на українському ринку зерна за сучасних реалій економіки України.

Виклад основного матеріалу досліджень. Розвиток відносин національної економіки з світовим ринком ставить перед аграрним сектором особливі завдання не лише з виробництва продукції галузі, але й з питань її збуту, ключове місце в якому починає відігравати постачання продукції покупцеві. За розвитку інтеграції національного виробництва в світову економіку, українські товаровиробники все більше орієнтуються на вирощування зерна як важливої категорії експортних товарів. За сучасних умов виробництва зернова галузь в Україні знаходиться в стадії інтенсивного росту, протягом останніх 12 років урожайність зернових зростає щорічно в середньому на 18 %, що може забезпечити (за умови зберігання умов зростання) до 2022 р. збільшення урожайності до рівня 4 тон з гектара [3].

На 2016-2017 маркетинговий рік внутрішнє споживання зерна складає 23,5 млн тон, тоді як обсяги зерна на експорт оцінюються на рівні 39,8 млн. тон. За 2015-2016 маркетинговий рік обсяги експорту зернових зросли в порівнянні з 2014-2015 маркетинговим роком на 13,5 %. З зернових найбільше реалізується експорт кукурудзи – 17,412 млн тон, пшениці – 17,4 млн тон та ячменю – 4,41 млн тон [3]. За таких умов логістика переміщення зернових культур від виробника до кінцевого

споживача починає відігравати ключову роль в зовнішніх зв'язках підприємства.

Оцінюючи розподіл вироблюваної зернової продукції, відмітимо, що основна його частина все більше орієнтована на експорт, що до 2022 року експерти прогнозують збільшення виробництва зерна до 91,7 млн тон, та зростання обсягів експорту до 60,5 млн тон за самих песимістичних варіантів розвитку галузі [6,8,11].

Основними факторами нарощування виробництва і збуту зернових виступають постійне збільшення світового попиту та зростаючі світові ціни на зерно та зернову продукцію. В основному, експорт зернових зорієнтовано на ринок ЄС, але важливими покупцями є країни інших регіонів, такі як Єгипет, Бангладеш, Індонезія, Індія, Ізраїль [3,10]. В останні роки все більше уваги зміщується по рівневі споживання на постійно зростаючий азіатський ринок, де для українських зернових розкриваються значні перспективи збуту.

Перевезення зерна займає значні обсяги в транспортуванні вантажів, як в внутрішніх, так і в зовнішніх перевезеннях. Відмітимо, що основна частка перевезень зерна припадає на автомобільний та залізничний, відповідно 14 % та 22 % від всіх перевезень даними видами транспорту. У 2016 р. залізничним транспортом перевезення зерна та продуктів перемелу у внутрішньому сполученні та на експорт збільшилось – на 10,8 %. В порівнянні з 2015 р. обсяги закордонних перевезень вантажів збільшилися на 2,1 % [9]. Характерним є те, що значна частка перевезень зерна припадає на міжнародні перевезення - 18,8%, тобто, логістичну діяльність потрібно орієнтувати не лише на організацію внутрішньої, аде й на створення ефективного міжнародного логістичного інструментарію.

Розглядаючи логістику зернових, як важливу складову як розвитку транспортної системи України, так і як фактор забезпечення зростання прибутковості аграрного сектору, відзначимо, що вона потребує значного удосконалення як в організаційному аспекті, так і в аспектах ефективності та конкурентоздатності. Специфікою для експорту зернових є значний ступінь монополізації цього ринку, п'ять найбільших експортерів (ГПЗКУ, Кернел, Нибулон, Каргилл, Укрлендфармінг) реалізують більше 50 % зерна, практично визначаючи логістичну культуру, способи вивезення зерна та їх основні умови [1, 9].

За нинішньої не простої ситуації в українській економіці логістика, як інструментарій розвитку ринку зернових, натикається на цілий ряд проблем формування логістичних ланцюжків при реалізації товару від виробника до споживача.

Логістичні проблеми для сільськогосподарських виробників зерна починаються з самого вивозу виробленого зерна з поля. Зберігання зерна, його якісні сушіння та очистка натикаються на брак елеваторних потужностей. Всього в країні працює близько 790 елеваторів, якість роботи яких відповідає сертифікаційним вимогам, але їх місткість складає близько 33,5 млн т. за потреби в 60 млн т. при прогнозованих темпах росту виробництва[6]. Наявні і інші підприємства з доробки та зберігання продукції рослинництва, але вони або не надають необхідного пакету послуг, або надають їх з низькими якістю та оперативністю. Як результат-замість рівномірного розподілу виробленої продукції по різних місяцях для збуту, значна кількість виробників зерна змушена продавати врожай з поля, не зважаючи на цінову кон'юнктуру, що веде до значного недоотримання прибутків.

Специфічним фактором формування логістичного інструментарію є й постійна потреба враховувати не відповідність між обсягами виробництва та пропускнуою здатністю транспортних комунікацій.

Процес транспортування товару до споживача в українському варіанті набуває особливих рис, що впливають національну логістику ринку зернових. Враховуючи, що ринок підпадає під вплив сезонності, питання розміщення вирощеного зерна та розподіл часу його збуту на пряму формує прибутки агропідприємств. При цьому обмежені можливості транспортної логістики, вже на 2017 рік призводять до виникнення ряду проблем збуту продукції. Так, на 2016-2017 маркетинговий рік виникли перепопи з вивозом на експорт близько 7 млн тон зерна в результаті через наявність логістичних проблем, а першу чергу - в сфері забезпечення транспортом та складнощі автодорожнього перевезення [7].

Перевезення автомобільним транспортом стикається з значними проблемами в якості доріг та відсутності їх розділення на пасажирські та вантажні. Формально існує заборона на рух автомобільними дорогами загального використання державного значення для вантажівок вагою понад 40 тон, та на дорогах місцевого значення на - для транспорту з масою понад 24 тони. Фактично практично по всій країні відсутні спеціалізовані дороги для перевезення крупногабаритним транспортом вантажів, в результаті чого вантажні потоки формуються з орієнтацією лише на якість доріг, котра все більше погіршується.

Перевезення залізничним транспортом в умовах низької якості автомобільних доріг стало основним способом транспортування, останні 5 років питома вага даного виду перевезень складає близько 65 % в загальній масі переміщення зерна, котре відправляють на експорт.

Зростання врожаїв та сезонність надходження зерна без наявності достатніх потужностей для його виробництва призводять до переповнення вантажного потоку та значного дефіциту вагонів для перевезення при використанні даного виду транспортування. Аналітики прогнозують, що за росту обсягу виробництва зерна до 60 млн. т., потреба в вагонах складе 19,7 тис. вагонів за умови що автотранспорт буде перевозити близько 13 млн. т. зерна (на нинішньому рівні)[2]. На даний момент, за офіційними даними, їх в Україні близько 13 тисяч, при цьому на ходу знаходяться не більше 8-9 тисяч, тобто дефіцит вагонів досягає 5,5 тис. одиниць як мінімум. За таких умов транспортування або розтягується в часі через зростання витрат на зберігання або підпадає під підвищений ризик втрат зерна при перевезення в не відповідних вантажних вагонах-зерновозах[4].

Перевезення зерна водним транспортом (морським та річковим), також натикається як на проблему сезонності, так і на проблему застарілості інфраструктури портів. Всього і Україні працює 33 зернових термінали, їх максимальна потужність перевалки близько 50 млн т. зерна в рік (тобто, при прогнозованому зростанні урожаю до 60 млн т. недостача в потужності складає 10 млн т.) На період 2015-2016 маркетингового року порти України експортували 39 млн т. зерна та його переробки, що свідчить про те, що на даний момент вони досить якісно справляються з проблемами перевезення[11]. Однак, в майбутньому, необхідне розширення потужностей, їх модернізація. Окрім того, з втратою кримських портів потужності з перевалки зернових в Україні скоротилися приблизно на 10 %. За наявного зростання експорту зерна збільшення завантаження потужностей зернових терміналів в портах є об'єктивною причиною розтягнення строків постачання продукції покупцеві. Не значна кількість перевезення зерна річковим транспортом, що є результатом ним низького розвитку галузі.

В процесі формування логістики транспортування та зберігання болючим питанням для аграріїв залишається вартість перевезень. Орієнтуючись на крупних реалізаторів зерна з значним рівнем платоспроможності, фірми, що надають послуги транспортування, формують тарифи за принципом максимальної віддачі. Як результат - вартість перевезень є досить високою в порівнянні з показниками інших країн. Ціна перевезення автомобілями внутрішніх вантажів складає 14,77-25,74 грн за тонно-кілометр, тоді як на зовнішні транспортні коливається від 0,70 до 11,39 євро за тонно-кілометр. В українських портах вартість перевалки складає 15 доларів за тонну, тоді як 10 років назад вона складала 10 доларів, при цьому величина логістичних витрат приблизно на 40 %

вища в порівнянні з їх вартістю в Німеччині та на 30 % вища даного показника в США.

Для вирішення проблем розвитку всіх видів транспортної інфраструктури необхідні значні інвестиції з чималим терміном окупності. Великі корпорації не поспішають їх здійснювати, а держава не має ресурсу через кризу національної економіки. Більше всього, що з метою реалізації інфраструктурних проектів необхідно об'єднувати інтереси великих сільгоспвиробників та трейдерів, які так зможуть залучити в проекти міжнародні фінансові організації, такі як Європейський банк реконструкції і розвитку, Світовий банк, Міжнародна фінансова корпорація та інші.

Висновки. В процесі збуту постійно відчувається проблема якості транспортних магістралей, нестача вагонів-зерновозів, низька якість та не достатність площ елеваторних потужностей та складів, постійні проблеми виникають в процесі перевалки в портах, що негативно формує імідж українських продавців-експортерів на світовому ринку. Отже, логістична діяльність на українському ринку зернових стикається з низкою проблем від зберігання виробленої продукції, до якості його транспортування, але, навіть з врахуванням даних проблем експорт зростає, прибутковість реалізації зерна залишається стабільно високою. На перспективу зернова логістика вимагає нових підходів в реалізації продукції на зовнішньому та внутрішньому ринках, спираючись на потребу в оновленні транспортної інфраструктури та колективну взаємодію виробників та продавців зерна.

Бібліографічний список: 1. Бага Л.Г., Кондратюк Н.В. Глобалізаційні виклики управління агрохолдингами в Україні / Л.Г. Бага, Н.В. Кондратюк / «Глобальні та національні проблеми економіки» – електронне наукове фахове видання, Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського Випуску № 14. Грудень 2016 р / - С. 130-141. 2. Баженов М. Логістика експорту зерна України: взгляд Soufflet Group / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ports.com.ua/articles/logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>. 3. Божидарнік Т.В. Основні шляхи застосування логістики в агропромисловому комплексі України / Т.В. Божидарнік, Н.В. Божидарнік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/Portal/soc_gum/ekfor/2011_1/5.pdf; 4. Державний комітет статистики України. Офіційний сайт / [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. 5. Кравцов А.Г. Аналіз перспектив впровадження логістичних підходів у сфері АПК / А.Г. Кравцов// Вісн. Харк. нац. ун-ту сільського господарства ім. Петра Василенка «Системотехніка і технології лісового комплексу. Транспортні технології». –Вип. 136. –Х.: ХНТУСГ ім.

Петра Василенка, 2013. – С. 272–278. 6. Брензей Я. Экспорт зерна: логистика требует модернизации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economics.unian.net/agro/907705-eksport-zerna-logistika-trebuuet-modernizatsii.html>; 7. Из-за логистических проблем Украина может не вывезти пятую часть экспортного зерна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delo.ua/business/iz-za-logisticheskikh-problem-ukraina-mozhet-ne-vyvezti-pjatuju-c-324793>; 8. Маслак О., Логистика экспорта зерна в Украине // Пропозиція [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://propozitsiya.com/logistika-eksporta-zerna-v-ukraine>; 9. Підсумки роботи транспорту в 2016 році. Державна служба статистики України. Експрес випуск 20.01.2017 № 31/0/05.2вн-17. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ukrstat.gov.ua; 10. Рясна Т. Авторы рекорда. Топ-10 крупнейших экспортеров зерна из Украины по итогам сезона / Дело / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delo.ua/business/avtory-rekorda-top-10-krupnejshih-eksporterov-zerna-iz-ukrainy-319734>; 11. ТОП 5 фактов о логистике украинского зерна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://agroportal.ua/news/rastenievodstvo/top-5-faktov-o-logistike-ukrainskogo-zerna>.

Ефанов В.А. Проблемы и перспективы логистики на украинском рынке зерна. Рассмотрена специфика процессов логистики на национальном зерновом рынке в соответствии с реалиями развития экономики Украины в современных условиях. Оценена роль логистики в обеспечении эффективности деятельности сельскохозяйственных предприятий на рынке зерна. Определены основные проблемные моменты формирования логистики при хранении и перевозке продукции в условиях украинской транспортной системы. Оценены основные особенности использования различных видов транспортировки зерна. Определены возможные варианты формирования логистических цепей с позиции возможностей перевозки.

Ключевые слова: сельское хозяйство, логистика, сбыт, снабжение, транспорт, перевалка, тариф, сезонность, производство, эффективность, прибыль.

Yefanov V.A. Problems and prospects of logistics Ukrainian grain market. The specificity of logistics processes at the national grain market in accordance with the realities of the economic development of Ukraine in modern conditions. Considering the logistics of grain, as an important component of transport system of Ukraine, as well as a Factor of growth of profitability of the agricultural sector, we note that it requires a significant

improvement in the organizational aspect and in the aspects of efficiency and competitiveness. The specificity for grain exports is a significant degree of monopolization of the market, five major exporters (HPZKU, Kernel, Nybulon, Kargill, Uklendfarmynh) realize more than 50% of grain, almost defining logistics culture, how to export grain and basic conditions. With the current situation is not easy in the Ukrainian economy logistics, as instruments of the grain market, encounters a number of problems with the formation of logistics chains selling goods from producer to consumer.

Logistical problems for grain farmers begin from the export of grain produced from the field. Storage of grain, its quality and dry cleaning stumble upon the lack of elevator capacity. In total the country has about 790 elevators, the quality of which meets the certification requirements, but their capacity is about 33.5 million tons. Needed 60 mln. T. As Result- instead of a uniform distribution of products in different months for sales, a significant number of grain producers forced to sell the crop from the field, despite the pricing environment, leading to a significant shortfall in revenue.

A specific factor in the formation of logistics and equipment is a continuing need to consider not correspondence between production volume and capacity of transport communications. The process of transporting goods to the consumer in the Ukrainian version acquires special features that affect the national logistics market grain. Given that the market is influenced by seasonality, the placement and distribution of grain grown since its direct sales to profits ahropidpryyemtsiv forms. This limited offer trasportnoyi logistics already in 2017 led to a number of problems marketing. Thus, in the 2016-2017 marketing year arising from export barriers for export of about 7 mln. Tons of grain as a result because of logistical problems, and first of all - in the area of road transport and transport difficulties.

During sales continue to have a problem as highways, lack of grain wagons, low quality and not the sufficiency of space elevator and storage capacity, persistent problems arising during the port that creates a negative image Ukrainian sellers exporters in the world market. So logistics activities on Ukrainian grain market faces a number of problems of storage of products, the quality of transportation, but even taking into account these problems exports growing grain sales profitability remains high. In the future logistics Grain requires new approaches in sales on the foreign and domestic markets, based on the need to upgrade transport infrastructure and collective cooperation of manufacturers and sellers of grain.

Keywords: agriculture, logistics, sales, delivery, transport, handling, tariff seasonality, production, efficiency, profit.

Стаття надійшла до редакції: 07.05.2017 р