

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ СКЛАДОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РИНКУ СИРОВИНИ ХЛІБОПЕКАРСЬКОЇ ТА БОРОШНОМЕЛЬНО-КРУП'ЯНОЇ ГАЛУЗІ

Функціонування продовольчого ринку в значній мірі залежить від ефективності дії та взаємодії складових його інфраструктури на всіх етапах – від виробництва сировини до реалізації готової продукції. Продукція хлібопекарської та борошномельно-круп'яної галузі займає вагоме місце у споживанні харчових продуктів населенням, частка хліба і хлібопродуктів в загальній структурі харчування у 2012 р. становила 16,4% [1]. Крім того, ціна на хліб має велике значення для підтримання соціальної стабільності в суспільстві. Водночас на ринку борошняної продукції спостерігається погіршення фінансового стану підприємств-виробників. Впродовж 2011-2012 рр. збільшилася кількість збиткових підприємств: в борошномельно-круп'яній галузі – з 37,5% до 38,5%, в хлібопекарській – з 38,2% до 39,9%, знизилася рівень рентабельності хлібопекарської галузі (з -1,9% до -2,5%) та обсяги виробництва борошна і хліба [2]. Через низький рівень розвитку інфраструктури підприємства несуть додаткові витрати, зокрема, на транспортування та зберігання зерна та готової продукції. Борошняна продукція має високу матеріалоємність: у загальній структурі витрат на борошно вартість сировини становить більш ніж 70%, відповідно на хліб – 40-50%. При цьому вагому частку мають витрати, пов'язані з логістикою продукту. Враховуючи збільшення експортного потенціалу зернових в Україні і підвищення вимог до безпечності та якості переробки, транспортування та зберігання зернових, проблема логістичної складової інфраструктури ринку сировини для продукції борошномельно-круп'яної та хлібопекарської галузі, зокрема її транспортно-складського ланцюжку є актуальною і потребує подальшого розвитку.

Основні аспекти продовольчого ринку та його інфраструктури висвітлено в працях В. Федько, Н. Федько [3], С. Сонько та М. Скринько [4], Б. Супіханова [5] та інших.

В роботах досліджено основні види інфраструктури, їх вплив на процеси виробництва та реалізації продукції. Проблеми розвитку інфраструктури ринку зерна проаналізовано Г. Татаренко та Д. Владіміровим, питання логістичної інфраструктури досліджено В. Даниленко [6], Т. Стройко [7] та іншими вченими. Проблема дефіциту елеваторних потужностей в Україні розглянуто Є. Шаповалом [8], транспортну інфраструктуру як елемент економічної безпеки досліджено Н. Іксаровою [9]. Ученими відмічено нерозвиненість інфраструктури в Україні, необхідність подальшого її дослідження та вдосконалення. Водночас стан і тенденції логістичної інфраструктури ринку з точки зору впливу її чинників на кількісні та якісні показники продукції та ринку досліджено недостатньо.

Метою досліджень є оцінка сучасного стану логістичної (зокрема, транспортно-складської) складової інфраструктури ринку зерна, як основної сировини для продукції борошномельно-круп'яної та хлібопекарської галузі, визначення чинників впливу на формування кількісних та якісних показників продукції та ринку. Важливим аспектом досліджень є визначення пріоритетних напрямів розвитку логістичної складової інфраструктури ринку сировини.

Розвиток інфраструктури визначає ефективність взаємодії суб'єктів ринкових відносин. Єдиного поняття інфраструктури ринку на сьогодні не існує. На думку В. Федько і Н. Федько [3, с. 43], інфраструктура сучасного ринку є його невід'ємною і складовою часткою, що визначає результативність функціонування всіх елементів ринку. На погляд С. Сонько та М. Скринько [4, с. 78], дана сфера економіки суттєво відстає в своєму розвитку, як за своїми обсягами, так і якісно від вимог вітчизняної економіки.

На нашу думку, найбільш повно відповідає суті поняття інфраструктури ринку, до якої відноситься і її логістична складова, визначення Б. Супіханова [5, с. 62]: «багатогранна система сервісу для забезпечення безперервного та ефективного функціонування ринку». З нашої точки зору, інфраструктура ринку продовольства – це механізм взаємодії товарів, послуг та зовнішніх інституцій, що забезпечують ефективне функціонування виробничо-збутового ланцюжку на ринку продовольчої продукції.

Основними складовими інфраструктури ринку продовольства можна визначити інвестиційно-інноваційну, логістичну, інституційну, а також фінансово-кредитний механізм (рис. 1).

Чинниками впливу інвестиційно-інноваційної складової є продуктивність виробництва, енергоємність та матеріаломісткість продукції, якість та асортимент в результаті впровадження інвестиційно-інноваційних розробок.

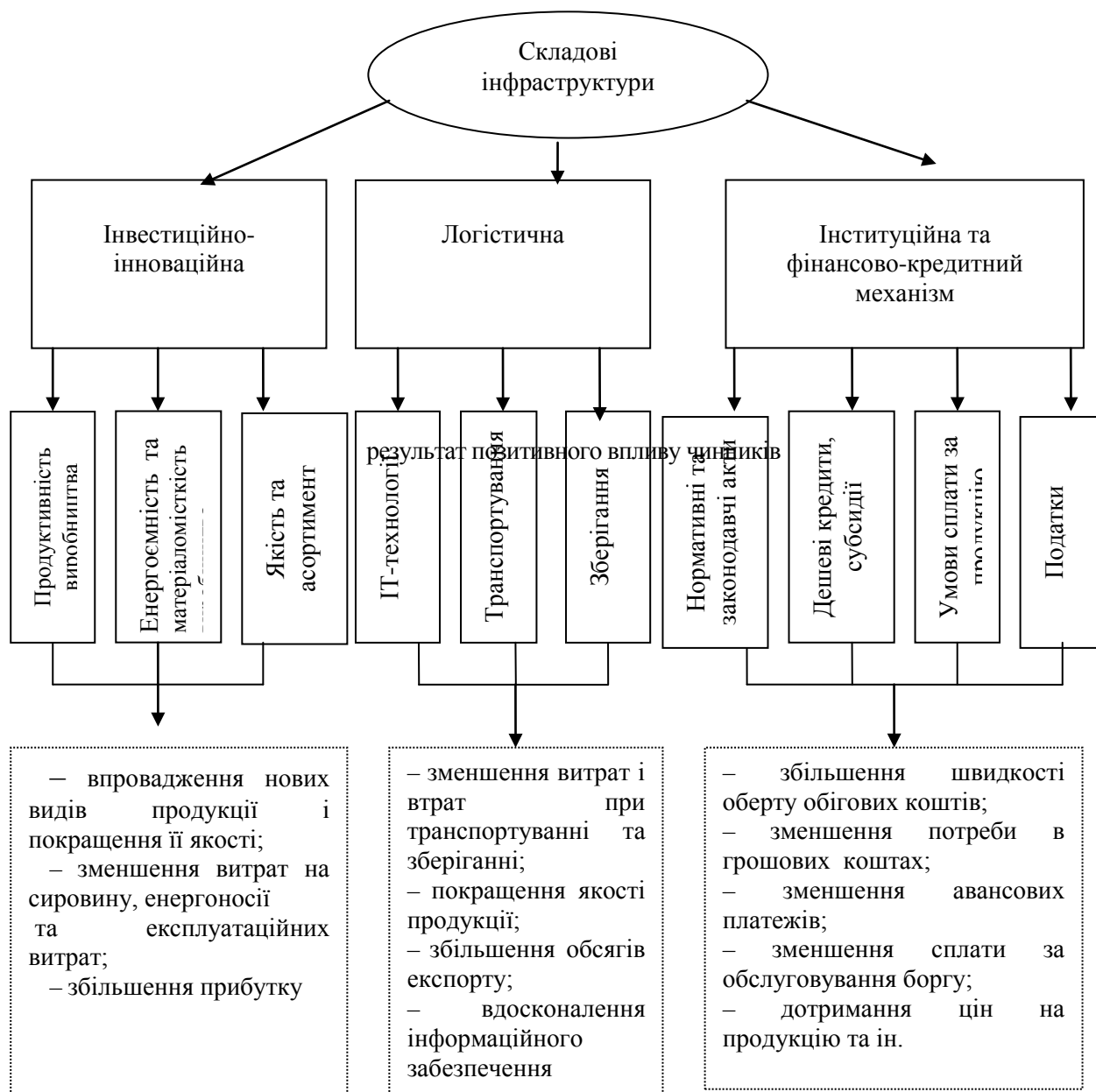


Рис. 1. Основні складові інфраструктури ринку продовольства*

*Джерело: розробка автора

Інституційна складова інфраструктури та фінансово-кредитний механізм впливають на показники ринку та продукції шляхом дії нормативних та законодавчих актів, що регулюють діяльність підприємств та галузі, а також чинників: податки, дешеві кредити, сплата за послуги за фактом їх постачання та ін.

Логістична складова інфраструктури ринку, на нашу думку, являє собою взаємозв'язок послуг по переміщенню, зберіганню товару та інформації шляхом дії чинників: транспортування, зберігання, впровадження ІТ-технологій (рис. 1) і також впливає на кількісні та якісні показники ринку та продукції. Зокрема, в результаті позитивного впливу цих чинників зменшуються витрати та втрати при транспортуванні та зберіганні, покращуються якість сировини і готової продукції, у структурі ціни збільшується обсяг прибутку, збільшуються обсяги експорту.

Досвід провідних країн підтверджує, що в результаті вдосконалення логістичної складової її загальні витрати зменшуються майже на 12-35%. При цьому зменшення транспортних витрат становить 7-20%, витрат на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального

потоків-15-30%. Прискорюється також швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40% та скорочуються їх запаси більш ніж на 50% [6, с.140-141].

За даними матеріалів Світового банку, який вивчає питання логістичної діяльності, визначається показник ефективності логістики (LPI). Складовими елементами показника являються діяльність митної служби, компетентність логістики, рівень міжнародних перевезень, можливість відстеження вантажів, розвиток інфраструктури, своєчасність постачання. За цим показником Україна в 2010 році зайняла 102 місце [7].

Стан розвитку ринків продукції переробки зерна- продукції борошномельно-круп'яної та хлібопекарської галузі потребує подальшого вдосконалення всіх ланок ланцюжку «виробництво – переробка – реалізація», зокрема, логістичної інфраструктури її сировинної складової.

Підвищений попит на продукцію рослинництва на світових ринках і зростання врожаїв зернових, необхідність створення сприятливих умов для виробництва хліба на всіх його етапах, починаючи з виробництва сировини, сприяють розвитку інфраструктури зернових господарств в Україні, створенню вертикально інтегрованих холдингів. У найближчі роки вирішальним фактором підвищення конкурентоздатності зернових господарств стане будівництво власних елеваторів, що дозволить знизити ризики при реалізації продукції, її собівартість при зберіганні. Сукупна потужність елеваторів в Україні оцінюється в 46-47 млн. т, в тому числі сертифікованих – 31 млн. т. [8].

При збиранні врожаю в обсягах 50-55 млн. т існуючі в Україні потужності достатні для збереження продукції, однак потребують модернізації. Зокрема, в 2012 році збір урожаю зернових становив 46,2 млн. т. В 2013 році, з урахуванням перехідних залишків, очікується наявність 60 млн. т. зернових. Протягом 2012-2013 рр. Україна експортувала 26 млн. т зернових, за оцінками Міністерства аграрної політики, зростання експорту порівняно до попереднього періоду становить 14%.

У поточному році, станом на липень 2013 р., було зібрано майже 26 млн т ранніх зернових. Водночас, склади, що є в наявності, не завжди дозволяють якісно зберігати врожай. Майже в усіх областях відмічено відсутність складів довготривалого зберігання зерна (більш ніж 4-5 місяців) [8]. Крім того, існуюча інфраструктура не передбачає якісного зберігання продукції, призначеної на експорт, а також збільшення асортиментного ряду продукції, зберігання якої потребує окремі площі.

Станом на липень 2013 р., за даними Державної інспекції сільського господарства України, на зернозберігаючих підприємствах і портових зерноперевантажувальних комплексах знаходилося 8,1 млн. т зернових, олійних та бобових культур, основну частку складають зернові культури – більше 80%.

З урахуванням тенденцій зміни щомісячних обсягів зберігання продукції в сільськогосподарських формуваннях та підприємствах, що займалися їх зберіганням та переробкою, найбільші обсяги продукції, що надходять на зберігання, зосереджуються на початку року (у січні-березні) і в період збору урожаю, у ці періоди обсяги залишків збільшуються в 2-2,7 разів, проти липня поточного року.

Найбільша кількість складів розташована в Харківській, Вінницькій та Дніпропетровській областях, найбільші потужності зберігання – в Одеській (8% загальної потужності), що зумовлено наявністю порту, а також у Вінницькій та Харківській областях. Водночас найбільші обсяги зерна в Україні станом на 01.07.2013 р. зосереджені в Одеській (14,9%), Миколаївській (10,1%) та Запорізькій (9,2%) областях, тобто в регіонах морських та річкових портів (табл. 1) [2].

Борошна найбільше виробляється в Харківській (13,1%), Київській, Донецькій (8,2%) областях та АР Крим (6,3%).

За оцінками експертів [8], із загальної кількості зернозберігаючих підприємств діють лише 25% сертифікованих елеваторів, які дозволяють одночасно зберігати близько 7 млн. т зерна, побудовано за сучасними технологіями. Інші потужності мають низький рівень технічної оснащеності і високу енергоємність, що призводить до збільшення витрат на зберігання і, відповідно, зниження конкурентоспроможності продукції. Сукупна потужність несертифікованих зернових складів становить близько 16 млн. т і використовується для власних потреб. Переважна більшість цих елеваторів має низький рівень механізації і була побудована більше 20 років тому.

Однією з основних проблем логістичної інфраструктури ринку зернових та борошна є відсутність транспортних засобів для перевезення. В умовах недостатності кредитних ресурсів розвиток окремих видів транспорту незбалансований, що призводить до їх нерационального співвідношення у транспортному балансі країни [9].

Наявність зернових і борошна на підприємствах, що займаються переробкою та зберіганням зерна в Україні*

| Область, регіон | Загальна наявність зерна на підприємствах, що займаються його переробкою та зберіганням, тис.т. (станом на 01.07.13) | % В Україні | В тому числі | | Виробництво борошна за 6 міс. 2013 р. | %в Україні | Залишки борошна на борошномельних підприємства | % від виробництва за 6 міс.2013р. |
|-------------------|--|-------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------------|------------|--|-----------------------------------|
| | | | у сільгоспвиробника | на переробних підприємствах | | | | |
| АР Крим | 240,6 | 2,7 | 168,8 | 71,8 | 11,3 | 6,3 | 2,1 | 18,6 |
| Вінницька | 220,7 | 2,5 | 128,5 | 92,2 | 10,9 | 6,0 | 2,2 | 20,2 |
| Волинська | 101,3 | 1,1 | 38,8 | 62,5 | 2,3 | 1,3 | 1,4 | 60,9 |
| Дніпропетровська | 813,7 | 9,1 | 552,6 | 261,1 | 9,7 | 5,4 | 2,4 | 24,7 |
| Донецька | 344,7 | 3,9 | 263,9 | 80,8 | 14,8 | 8,2 | 0,7 | 4,7 |
| Житомирська | 92,3 | 1,0 | 51,9 | 40,4 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 33,3 |
| Закарпатська | 17,0 | 0,2 | 5,1 | 11,9 | 1,3 | 0,7 | * | * |
| Запорізька | 813,7 | 9,1 | 601,6 | 212,1 | 3,8 | 2,1 | 1,6 | 42,1 |
| Івано-Франківська | 67,7 | 0,8 | 35,4 | 32,3 | 5,3 | 2,9 | 0,9 | |
| Київська | 341,5 | 3,8 | 191,3 | 150,2 | 10,4 | 5,8 | 1,9 | 18,3 |
| м. Київ | 316,5 | 3,5 | 283,5 | 33,0 | * | * | * | * |
| Кіровоградська | 490,0 | 3,3 | 278,7 | 211,3 | 4,5 | 2,5 | 1,1 | 24,4 |
| Луганська | 295,2 | 3,3 | 135,8 | 159,4 | 9,5 | 5,3 | 1,8 | 18,9 |
| Львівська | 68,0 | 0,8 | 39,2 | 28,8 | 4,5 | 2,5 | * | * |
| Миколаївська | 906,9 | 10,1 | 504,0 | 402,9 | 6,5 | 3,6 | 4,3 | 66,2 |
| Одеська | 1335,4 | 14,9 | 697,4 | 638,0 | 8,7 | 4,8 | 2,8 | 32,2 |
| Полтавська | 419,0 | 4,7 | 254,1 | 164,9 | 4,6 | 2,5 | 0,5 | 10,9 |
| Рівненська | 71,9 | 0,8 | 24,9 | 47,0 | 3,9 | 2,2 | 1,8 | 46,2 |
| Сумська | 168,1 | 1,9 | 77,8 | 90,3 | 3,8 | 2,1 | 1,1 | 28,9 |
| Тернопільська | 123,4 | 1,4 | 76,6 | 46,8 | 3,7 | 2,0 | 1,5 | 40,5 |
| Харківська | 442,1 | 4,9 | 258,9 | 183,2 | 23,7 | 13,1 | 4,2 | 17,7 |
| Херсонська | 489,0 | 5,5 | 330,6 | 158,4 | 6,2 | 3,4 | 2,2 | 35,5 |
| Хмельницька | 291,3 | 3,3 | 102,6 | 188,7 | 3,7 | 2,0 | 0,3 | 8,1 |
| Черкаська | 287,9 | 3,2 | 153,9 | 134,0 | 11,8 | 6,5 | 5 | 42,4 |
| Чернівецька | 26,7 | 0,3 | 16,7 | 10,0 | * | * | * | * |
| Чернігівська | 165,4 | 1,8 | 85,6 | 79,8 | 2,3 | 1,3 | 1,0 | 43,5 |
| Разом | 8950 | 100 | 5358 | 3591,8 | 180,7 | 100 | 46,3 | 25,6 |

* інформація конфіденційна

Зокрема, потужності Укрзалізниці не готові до перевезення зерна і мають низьку пропускну спроможність. Так, в четвертому кварталі 2012 р., в тому числі і через недостатність зерновозів, було експортовано менше зерна, ніж передбачалося. Однією з причин обмеження експорту були великі тарифи на постачання продукції від елеватору до порту (300 грн. за 1 т з урахуванням перевалки на елеваторі) [10]. Фахівці також відмічають, що весь інфраструктурний ланцюжок логістичної інфраструктури потребує вдосконалення. Ускладнює проблематику нещодавнє введення обмежень на

вагове навантаження автопоїздів. При можливості одночасного перевезення 40 т вантажу, автопоїзди, згідно до нових вимог, перевозять по 20 т вантажу [10, с. 59].

Таким чином, наявний стан логістичної інфраструктури ринку сировини для продукції борошномельної та хлібопекарської галузей не забезпечує задовільних умов для виробництва продукції. Через низький рівень інфраструктури збільшуються витрати на транспортування та зберігання зернових і борошна, обмежено експорт зернових, погіршується якість сировини та готової продукції, обмежуються можливості просування продукції.

Пріоритетними напрямками розвитку логістичної складової ринку сировини для хлібопекарської та борошномельно-круп'яної галузі визначено в розрізі її основних ланок - транспортування, зберігання та IT-технологій (рис. 2).

| Транспортування | Зберігання | IT-технології |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - інноваційний розвиток транспорту - будівництво трубопроводів - збільшення потужного складу транспорту - мережевий графік - раціоналізація маршрутів перевезень - збільшення швидкості постачання - економія паливно-мастильних матеріалів - прискорення навантажувально-розвантажувальних робіт - скорочення часу обробки рухомого складу залізниці | <ul style="list-style-type: none"> - впровадження нових технологій будівництва складських приміщень - створення єдиної інформаційної системи складських приміщень - мінімізація витрат на зберігання будівництво сучасних складів для окремого зберігання різних видів продукції - будівництво спеціалізованих приміщень для зберігання експортно орієнтованої продукції - наближення переробних потужностей до сировинної бази | <ul style="list-style-type: none"> - створення єдиної інформаційної мережі - вдосконалення документообігу скорочення часу оброблення замовлень - раціональна структуризація наявної інформації |

Рис. 2. Пріоритетні напрями розвитку логістичної інфраструктури*

*Джерело: розробка автора

Стан логістичної складової інфраструктури ринку сировини для борошномельно-круп'яної та хлібопекарської галузі має істотний вплив на розвиток ринку сировини та борошняної продукції, кількісні та якісні показники ринку та продукції. Для подолання негативної ситуації, що склалася (відсутність транспортних засобів для перевезення сировини, низька технічна оснащеність приміщень для зберігання зернових, недостатня налагодженість взаємодії підрозділів інфраструктури та ін.) необхідно забезпечити стан розвитку логістики, що випереджає розвиток виробничої інфраструктури шляхом залучення інвестицій та впровадження нових технологій, співпраці із спеціалізованими організаціями в галузі логістики. Пріоритетними напрямками розвитку логістичної складової інфраструктури ринку сировини є вдосконалення дії її основних ланок - транспортування, зберігання та IT-технологій. Перспективою подальших досліджень є факторний аналіз впливу кожного чинника логістичної складової на формування цін готової продукції, а також уточнення кількісних та якісних показників ринку та продукції.

Література

1. Вагова структура для розрахунку ІСЦ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Виробництво промислової продукції за видами в Україні: статистичний бюлетень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Федько В.П. Інфраструктура товарного ринка / В.П. Федько, Н.Г. Федько. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. – 511 с.
4. Сонько С.П. Інфраструктура в умовах транзитивної економіки / С.П. Сонько, М.М.Скринько. – Х.: Екограф, 2004. – 305 с.
5. Супіханов Б.К. Розвиток ринків аграрної продукції / Б. К. Супіханов. – К.: Інститут аграрної економіки УААН, 2009. – 528 с.
6. Даниленко В.І. Розвиток логістичної інфраструктури товарного ринку в трансформаційній економіці / В.І. Даниленко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/nppdaa/6.2/139.pdf>.
7. Стройко Т.В. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=684>.
8. Шаповал Е. Гуманитарная помощь / Е. Шаповал // Бизнес. – 2013. – № 24-25. – С. 50-53.
9. Іксарова Н.В. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки країни / Н.В. Ёксарова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf
10. Татаренко Г. Шпаклінка в світ / Г. Татаренко, Д. Владимиров // Бизнес. – 2013. – №29. – С.58-60.

Рецензент д.е.н., професор Михайлова Л.І.