

# ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 338.439.02:631.57

## ЕКСПОРТНА ЛОГІСТИКА ОЛІЙНО-ЖИРОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ЇЇ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

**Т.В. Стройко, доктор економічних наук.  
Миколаївський національний університет ім. В.О. Сухомлинського**

© Стройко, Т.В., 2014.

Стаття отримана редакцією 12.11.2014 р.

**Вступ.** В умовах складної економічної ситуації в нашій країні, зупинки низки підприємств металургійної галузі, які знаходяться на території Донбасу, основні надії на приток валютних надходжень до Державного бюджету України покладаються на аграрний сектор економіки, в експорті якого на продукцію олійно-жирової галузі припадає близько 27%. Олійно-жирова галузь – одна з небагатьох галузей національної економіки України, котра протягом останніх років демонструє високі темпи нарощування обсягів експорту рослинної олії, які за 2000 – 2013 рр. збільшилися в 5,7 разу – до 3353 тис. т з географією поставок більш, ніж до дев'яноста країн світу. Поставка рослинної олії в більшість із цих країн здійснюється морським транспортом, що на перший план висуває розв'язання проблем розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та визначення можливих механізмів її державної підтримки.

**Огляд останніх джерел досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку логістичної інфраструктури агропромислового комплексу України та її складових – транспортного та складового господарства присвячені праці таких науковців як І. Афанасьєва [1], І. Луніна [2], Н. Мазур [3], В. Позняк [4], О. Смілик [5], І. Смірнов, М. Мацера [6, 7], О. Яценко [8] й інші. Проте окремі питання розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та її державної підтримки в сучасних умовах господарювання, які характеризуються зміною торговельних правил у зв'язку зі вступом України до СОТ та спрощенням доступу олійно-жирової продукції на європейський ринок, залишаються поза увагою науковців і потребують подальшого дослідження.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є виявлення основних проблем розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та обґрунтування необхідності її державної підтримки.

**Основний матеріал і результати.** Олійно-жирова галузь України є беззаперечним світовим лідером з експорту соняшникової олії з часткою ринку 60% у 2013/2014 МР та тенденцією до її щорічного зростання. За оцінками аналітиків ІА «АПК-Інформ», загальна

потужність олійно-добувних підприємств олійно-жирової галузі України становить близько 13 млн т переробки насіння соняшнику на рік. За 2000 – 2013 рр. обсяг виробництва соняшникової олії збільшився в 3,7 разу і становив 3539 тис. т, 90% якого (3209 тис. т) у 2013 р. було спрямовано на експорт (табл. 1).

**Таблиця 1**

**Виробництво та експорт рослинної олії в Україні**

Показники	Роки								Темпи зростання, %	
	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/ 2012	2013/ 2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Виробництво олій рослинних, тис. т, у т.ч.:										
- соняшникова	973	2294	1966	2899	3101	3268	4067	3712	91,3	381,5
2. Внутрішнє споживання рослинної олії, тис. т	461	714	739	762	721	670	631	645	102,2	131,0
3. Частка внутрішнього споживання у виробництві рослинної олії, %	47,7	28,9	35,3	24,5	21,9	19,1	14,5	16,3	-	-
4. Імпорт, тис. т	39	410	480	316	319	249	231	296	128,1	759,0
5. Експорт, тис. т, у т.ч.:										
- соняшникова	590	2140	1590	2483	2850	2814	3742	3353	89,6	568,3
	583,4	1923	1340	2327	2701	2683	3614	3209	88,8	550,0

Основними країнами – експортерами соняшникової олії українського походження за підсумками 2012/13 МР є Індія, Єгипет, Туреччина, Китай, Іран, Європейський Союз, до яких було поставлено 95% експортного обсягу соняшникової олії. Слід зауважити, що в зазначені країни доставка соняшникової олії здійснюється виключно морським транспортом, що потребує розв’язання проблем розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та її найважливіших складових – транспортної інфраструктури, систем зберігання та відвантаження рослинної олії на експорт у перевантажувальних портових терміналах.

Поставка рослинної олії на експорт від заводу-виробника до морського порту здійснюється автомобільними або залізничними цистернами наливом. За собівартістю перевезень такий вид транспортування рослинної олії є найбільш ефективним та економічним. Вибір виду транспортного засобу залежить від кількості рослинної олії, яку необхідно перевезти, територіального розташування підприємства-виробника, а також транспортної розв’язки постачальника продукції.

Якщо до 2003 року доставка соняшникової олії в порти здійснювалася виключно залізничним транспортом, то в наступні роки у зв’язку зі збільшенням обсягів її експорту в доставку активно включилися автоперевізники. На сьогоднішній день близько 40% соняшникової олії поставляється в порти автомобільним транспортом [10].

Автоперевезення є найбільш гнучким і зручним способом доставки рослинної олії. Слід відзначити, що в останні роки пропозиція на ринку автоперевезень наливних вантажів значно зросла. Такі транспортні компанії, як «Транссервіс» (м. Харків) та ТОВ «Белтранс» (м. Біляївка, Одеська обл.) здійснюють доставку соняшникової олії до морських портів сучасними сертифікованими транспортними засобами та автоцистернами об’ємом від 36 до 52 м<sup>3</sup>, що повністю відповідають міжнародним стандартам систем менеджменту безпеки харчових продуктів. Крім того, доставка вантажу автотранспортом на невеликі відстані (до 400 км) значно дешевше, ніж залізничним транспортом. Перерозподіл транспортних потоків на користь автоперевезень відбувається внаслідок дефіциту залізничних цистерн, високої вартості доставки, особливо невеликих партій соняшникової олії на коротку відстань.

Основними проблемами при транспортуванні рослинної олії в цистернах є вимоги до її чистоти, що потребує наявності розгалуженої мережі мийно-пропарювальних станцій. Однак у деяких регіонах України такі станції відсутні, а існуючі не можуть надати якісний сервіс, що потребує додаткових затрат на пошук відповідних мийних станцій. Зрозуміло, що подібна ситуація відбивається на ціні перевезення, а згодом і на кінцевій вартості олії. Отже, розвиток цієї інфраструктури сприятиме підвищенню конкурентоспроможності української соняшникової олії на світовому ринку.

Територіальне розташування олійно-добувних підприємств також впливає на вибір способу доставки соняшникової олії до морських портів. Основні виробничі потужності олійно-жирової галузі, які спеціалізуються на переробці насіння соняшнику, зосереджені в південних, східних і центральних областях України. Соняшникова олія, що добувається на потужностях Харківської, Донецької та Полтавської областей, доставляється в порти виключно залізничним транспортом. А та олія, яка добувається на потужностях південного регіону (Запорізька, Дніпропетровська й Кіровоградська області), доставляється автомобільним транспортом до найближчого порту, розташованого у м. Миколаєві.

Таким чином, термінали Миколаєва знаходяться у більш вигідному географічному положенні, ніж порти Одеси, Іллічівська і Південного. Різниця в ціні доставки однієї тонни соняшникової олії автотранспортом між Миколаєвом та Іллічівськом доходять до 4 дол. США.

Отже, можна зробити висновок, що термінали Миколаєва й Херсона займають більш вигідне географічне положення для доставки вантажу наземним транспортом. Про це свідчать обсяги перевалки рослинної олії через термінали Миколаївського морського порту, які лише за 11 місяців 2014 р. збільшилися на 40% – до 1,43 млн т порівняно з аналогічним періодом минулого року, відтягнувши на себе частину вантажопотоку з Іллічівська та Одеси. Наочним прикладом є компанія «Каргілл», яка до 2012 року завозила автотранспортом соняшникову олію, вироблену на потужностях Каховського ОЕЗ, на термінал СП ТОВ «Рісо термінал» (м. Іллічівськ). А у 2012 році цією компанією було укладено договір про надання послуг з перевалки рослинних олій з терміналом ТОВ «ЕВЕРІ» (м. Миколаїв) з метою скорочення витрат на автоперевезення та спрямування вантажопотоку з Каховки до Миколаєва.

Слід зауважити, що обмежуючим фактором у збільшенні частки автоперевезень у ланцюжку доставки соняшникової олії в порти, є незадовільний стан вітчизняних доріг. За наявності більш якісного покриття вдалося б збільшити не тільки відстань доставки вантажу в порт, але й знизити час і вартість самої доставки, оскільки значну частину в її вартості становлять витрати на утримання та ремонт автотранспорту.

Останнім часом набуло поширення транспортування соняшникової олії у флексітанках. Флексітанк – це гнучкий контейнер, який використовується для перевезення і зберігання рідких харчових, сипучих, а також наливних небезпечних вантажів промислового призначення. Матеріал контейнера не взаємодіє з вантажем навіть при тривалому перевезенні та високих температурах. Ця транспортувальна тара використовується тільки один раз і після вивантаження рослинної олії підлягає утилізації.

Транспортування соняшникової олії у флексітанках має низку переваг порівняно з вищевказаними способами доставки, а саме:

- вантаж не потребує попереднього пакування, наприклад у бочки, каністри або іншу тару для наливних вантажів;
- при перевезенні у флексітанках обсяг вантажу може бути збільшений на 30% порівняно з перевезенням упакованого вантажу;
- перевезення здійснюється за ставкою 20-футового суховантажного контейнера, а не танк-контейнера, що дозволяє економити від 500 до 1000 дол. США за контейнер;
- відправник або одержувач вантажу звільняється від витрат, пов'язаних з поверненням та очищенням обладнання, наприклад, як у випадку з перевезенням у танк-контейнерах і цистернах, тобто оплачуються тільки витрати з доставки вантажу [9].

Найбільш важливою складовою логістичного ланцюжка при поставках рослинної олії на експорт від виробника до покупця є олійно-наливні перевалочні термінали. Сектор припортових інфраструктурних потужностей з перевалки наливних вантажів диверсифікований за основними українськими портами. На сьогоднішній день в Україні у цьому секторі

працюють 13 терміналів загальною пропускною спроможністю близько 800 тис. тонн на місяць, що забезпечує безперебійну роботу підприємств crush-сектора олійно-жирової галузі.

Основними лідерами з перевалки та експорту рослинної олії є термінали Іллічівська і Миколаєва, на частку яких припадає близько 90% її експорту [10]. Найпотужнішими терміналами з перевалки рослинних олій за підсумками роботи у 2014 р. є ТОВ «Рісоіл-Південь» (Одеська обл., ДП МТП «Південний»), ТОВ ВКФ «Олір» (Одеська обл., м. Іллічівськ), ДП «Іллічівський морський порт» (Одеська обл., м. Іллічівськ), ТОВ «ЕВЕРІ» (м. Миколаїв), ТОВ «Термінал-Укрхарчзбутсировина» (м. Миколаїв), технічну характеристику яких наведено у табл. 2.

ТОВ «ЕВЕРІ» було створено у 2006 році, до його структури входить морський термінал з перевалки рослинних олій і бурякової меляси. Активна перевалка через термінал ТОВ «ЕВЕРІ» почалася у березні 2010 року, коли було здано в експлуатацію першу чергу будівництва. Морський перевантажувальний термінал «ЕВЕРІ» за характером операційної діяльності є спеціалізованим комплексом, що забезпечує прийом, зберігання, супровід і відвантаження рослинної олії та меляси на суміжні види транспорту. Загальний тоннаж одноразового зберігання морського терміналу ТОВ «ЕВЕРІ» становить 93 тис. т, з них 28 тис. т для зберігання бурякової меляси та 65 тис. т – рослинної олії. Цей обсяг зберігання дозволяє перевантажити 750 тис. т рослинної олії на рік [11].

**Таблиця 2**

**Характеристика найпотужніших портових терміналів України з перевалки та експорту рослинних олій**

Показники	ТОВ «Рісоіл-Південь»	ТОВ ВКФ «Олір»	ДП «ІМП»	ТОВ «ЕВЕРІ»	ТОВ «Термінал УХЗС»
1. Потужність одночасного зберігання рослинної олії в резервуарах, тис. т	105	д/н	90	65	120
2. Потужність розвантаження рослинної олії, од./добу, у т. ч.:					
- залізничні цистерни	80	50	88	16	12
- автоцистерни	150	80	100	12	д/н
3. Швидкість завантаження на морські судна, м <sup>3</sup> /год	д/н	1000	700	д/н	250
4. Обсяг перевалки рослинної олії, тис. т/рік	1500	1000	1500	1585	730
5. Наявність інтегрованої системи менеджменту за міжнародними стандартами	ISO 22000 (харчова безпека та HACCP)	HACCP ISO 22000: 2005	д/н	ISO 22000, ISO 9001	д/н

Важливе значення при експорті соняшникової олії має контроль її якісних показників при надходженні на термінал, у процесі її зберігання, а також при відвантаженні на судно. Слід зауважити, що нерозуміння постачальниками вимог нормативної та технічної документації щодо умов транспортування й зберігання соняшникової олії є основними причинами зниження її якості.

Якість соняшникової олії залежить від такого показника, як пероксидне число, яке із часом зростає. При відвантаженні соняшникової олії з підприємства-виробника його величина дорівнює 7,0½ Оммоль/кг, а після її зберігання воно збільшується до 10½ Оммоль/кг для 1-го сорту. Тобто термінал має межу зберігання від 7 до 10½ Оммоль/кг. При переробці якісного насіння соняшникова олія має так званий період індукції, коли вона стійка до зберігання і має природний антиоксидант. Але деякі виробники, не дотримуючись вимог нормативної документації, випускають продукцію із завищеними показниками, тим самим обмежуючи час зберігання олії, що згодом позначається на якості цієї продукції. Крім показника індукції, потрібно відзначити ще й кислотне число, яке безпосередньо пов'язане з вологістю олії: при завищеній вологості кислотне число зростає, тобто починається гідроліз олії – обмінна реакція

між олією та водою. У зв'язку з вищевикладеним, такі показники, як вологість і леткі речовини слід ураховувати при прийомі олії соняшникової на зберігання [9].

Під час контролю якості соняшникової олії слід ураховувати також додаткові вимоги окремих країн-імпортерів, зокрема Європейського Союзу, який, крім стандартної процедури досліджень на вміст масової частки мінеральних олій (С10-С56) мг/кг, додатково висуває вимогу контролю трьох груп сполук: бензо[а]пірену, діоксинів, фуранів і поліхлорованих біфенілів.

Отже, головним завданням терміналу в цьому напрямі є забезпечення належного рівня вхідного контролю якості та збереження соняшникової олії на момент її відвантаження на судно. Це потребує оснащення лабораторій перевантажувальних терміналів відповідним високоточним обладнанням, їх акредитації, а також упровадження систем контролю якості НАССР, міжнародного стандарту ISO 22000:2005 «Система управління безпекою харчових продуктів. Вимоги до будь-яких організацій харчового ланцюга» тощо.

**Висновки.** Таким чином, подальший розвиток експортної інфраструктури олійно-жирової галузі з метою збільшення обсягів експорту рослинної олії потребує розв'язання проблем щодо:

- скорочення часу доставки та витрат на транспортування рослинної олії до портових перевантажувальних терміналів;
- підвищення якості покриття автомобільних доріг;
- збільшення парку залізничних цистерн для транспортування рослинної олії;
- створення розгалуженої мережі мийно-пропарювальних станцій;
- вдосконалення методів контролю якості соняшникової олії;
- акредитації контрольно-випробувальних лабораторій перевантажувальних терміналів відповідно до вимог ДСТУ ISO 17025 та їх оснащення високоточним обладнанням для вхідного та вихідного контролю рослинної олії;
- модернізації існуючих і будівництва нових потужностей перевантажувальних морських терміналів рослинної олії та ін.

Нездатність механізму ринкового саморегулювання оптимально й швидко концентрувати ресурси на розв'язанні зазначеного спектра проблем розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі, виконанні нею функцій щодо транспортування, зберігання та відвантаження на експорт рослинної олії в умовах складної економічної ситуації й дефіциту валютних надходжень до бюджету країни зумовлюють необхідність її державної підтримки. Це визначає коло завдань дослідження в цьому напрямі, а саме: удосконалення існуючих та пошук нових теоретико-методологічних і практичних аспектів форм та методів державної підтримки розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі з урахуванням передового світового й вітчизняного досвіду.

#### **ЛІТЕРАТУРА:**

1. Афанасьєва И.И. Развитие институциональной инфраструктуры логистической системы экспортоориентированного зернового производства / И.И. Афанасьєва // Вестник Брянского госуниверситета. – 2011. – № 3. – С. 68 – 71.
2. Луніна І. Державні фінанси та інфраструктурні проблеми розвитку економіки / І. Луніна // Економіка України. – 2011. – № 8. – С. 46 – 56.
3. Мазур Н.А. Розвиток логістики в АПК України: передумови та тенденції / Н.А. Мазур [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik\\_113/20.pdf](http://www.khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik_113/20.pdf)
4. Позняк В. Зберігання врожаю / В. Позняк // Агробізнес сьогодні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agro-business.com.ua/agrobusiness/technology/158-2010-12-17-09-51-23.html>
5. Смілик О. Світ навколо України, або Україна в центрі світу / О. Смілик // Агробізнес сьогодні. – 2014. – № 3(274) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agro-business.com.ua/2012-12-28-14-20-29/2021-2014-02-14-12-01-08.html>
6. Смірнов І.Г. Логістична інфраструктура АПК: теорія та практика / І.Г. Смірнов, М.О. Мацера // Агроінком. – 2005. – № 5 – 6. – С. 24 – 27.
7. Смірнов І.Г. Європейський досвід аграрної логістики (на прикладі Нідерландів) / І.Г. Смірнов, Т.В. Косарева, М.О. Мацера [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal>
8. Яценко О. Інфраструктура внешнеэкономической деятельности аграрного сектора Украины / О. Яценко [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vadyba.asu.lt/7/268.pdf>

9. Горожанкін А. Якість та безпека транспортування рослинних олій / А. Горожанкін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1023856#.VQ6Y89zGC3w>

10. Лістров М. Логістика рослинної олії в Україні / М. Лістров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/>

11. Офіційний сайт ТОВ «ЕВЕРІ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.everi.com.ua/#ch1>

УДК 338.439.02:631.57

**Стройко Тетяна Володимирівна**, доктор економічних наук, завідувач кафедри міжнародної економіки. Миколаївський національний університет ім. В.О. Сухомлинського. **Експортна логістика олійно-жирової галузі України та необхідність її державної підтримки.** Розглянуто сучасний стан і основні тенденції розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та її складових – транспортної інфраструктури, систем зберігання й відвантаження рослинної олії на експорт в перевантажувальних портових терміналах. Виділено основні проблеми розвитку експортної інфраструктури олійно-жирової галузі та обґрунтовано необхідність її державної підтримки.

**Ключові слова:** олійно-жирова галузь, рослинна олія, експорт, експортна логістика, транспортна інфраструктура, перевантажувальні портові термінали, державна підтримка.

УДК 338.439.02:631.57

**Стройко Татьяна Владимировна**, доктор экономических наук, заведующая кафедрой международной экономики. Николаевский национальный университет им. В.А. Сухомлинского. **Экспортная логистика масложировой отрасли Украины и необходимость ее государственной поддержки.** Рассмотрено современное состояние и основные тенденции развития экспортной инфраструктуры масложировой отрасли и ее составляющих – транспортной инфраструктуры, систем хранения и отгрузки растительного масла на экспорт в перевалочных портовых терминалах. Выделены основные проблемы развития экспортной инфраструктуры масложировой отрасли и обоснована необходимость ее государственной поддержки.

**Ключевые слова:** масложировая отрасль, растительное масло, экспорт, экспортная логистика, транспортная инфраструктура, перевалочные портовые терминалы, государственная поддержка.

UDC 338.439.02:631.57

**Tetiana V. Stroiko**, PhD, Head of the International Economics Department, V.O. Sukhomlynsky National University of Mykolaiv. **Export logistics of fat-and-oil industry of Ukraine and the need for its government support.** The article deals with the current state and development trends in the export infrastructure of oil-and-fat- industry and its components: - transport infrastructure, storage and shipment of oil for export to the trans-shipment port terminals. The basic problems of export infrastructure development in oil-and-fat industry are identified, and the necessity of the government support has been substantiated.

**Key words:** oil-and-fat industry, vegetable oil, export, export logistics, transport infrastructure, trans-shipment port terminals, government support.