

## МІНІМІЗАЦІЯ ЕКСПОРТНИХ ВИТРАТ ЯК НАПРЯМ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО ЗЕРНА

Голомша Н.Є., Дзядикевич О.Я., Липницька Т.А.

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Досліджено напрями здешевлення операцій з експорту зерна в Україні для підвищення його конкурентоспроможності: оптимізація періоду продажу зерна, удосконалення умов зберігання зерна, модернізація логістичної системи та системи державного регулювання експорту. Методом SWOT-аналізу розглянуто сильні та слабкі сторони, а також можливості та небезпеки розвитку умов зберігання зерна та перевезення водним транспортом. Обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення інфраструктури перевезення зерна. Розроблено напрями підвищення конкурентоспроможності України при експорті зернових за рахунок вдосконалення зернової логістики.

**Ключові слова:** експорт зерна, експортні витрати, конкурентоспроможність, зернова логістика, зберігання та транспортування зерна.

**Постановка проблеми.** Зерновий сектор України є стратегічною галуззю економіки країни. Україна входить у десятку найбільших світових виробників зернових та в трійку найбільших експортерів зерна. Так, в 2016 році Україна експортувала рекордний обсяг зернових культур – 40,2 млн. тонн, що майже на 7,5% перевищив експорт 2015 року. Основними зерновими культурами, які експортує Україна, традиційно є пшениця (17,9 млн. т у 2016 році), кукурудза (17,3 млн. т) та ячмінь (4,8 млн. т). Однак із-за падіння світових цін на сировину, рекордні обсяги експорту зерна з України в 2016 році не принесли рекордної виручки. Вона залишилася майже на рівні 2015 року – близько 6,7 млрд. доларів США [10].

Україна має два варіанти виходу із ситуації:

– далі нарощувати експорт (при нижчій маржинальності);

– пошук внутрішніх резервів для мінімізації експортних витрат, зокрема зниження транспортної та логістичної складової у ціні експорту.

На наш погляд, особливу увагу слід приділити другому варіанту, що стане основою для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного зерна та подальшого зміцнення позицій України як однієї з лідерів світового експорту зернових культур.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання конкурентоспроможності сільськогосподарської продукції загалом та зернових зокрема стало предметом дослідження багатьох вітчизняних вчених, зокрема: С.М. Кваші [5], І.В. Камінського [4], І. Кузнецової [6]. Фактори формування цінкових тенденцій на зерновому ринку України розглядаються в дослідженнях Ю.Я. Лузана [7], О.В. Боднара [3], Ю.О. Лупенка, О.М. Шпичака, В.Я. Месель-Веселяка [1]. Поряд з цим назріла потреба подальшого аналізу та формування напрямів зменшення експортних витрат, що дозволить підвищити конкурентоспроможність вітчизняного зерна на світовому ринку.

**Мета дослідження.** Метою дослідження є обґрунтування напрямів зменшення витрат при експорті українського зерна, зокрема на зберігання, переробку зерна та внутрішню логістику, з метою підвищення його конкурентоспроможності.

**Виклад основного матеріалу.** Витрати українських аграріїв на логістичну і транспортну

складову перевищують аналогічні витрати європейських і американських компаній. Це знижує конкурентоспроможність української сільськогосподарської продукції на світових ринках.

За розрахунками компанії Noble Resources Ukraine доставка аграрної продукції з поля до внутрішнього елеватора порту з урахуванням всіх додаткових витрат (на державну сертифікацію, навантаження та інше) обходиться українським сільськогосподарським виробникам 32 долари за тонну. Таким чином, витрати на логістику при експорті з України в два рази вищі, ніж з ЄС, і в 1,7 рази – ніж з США (табл. 1). Одна з причин – складність процесів документального оформлення українського експорту, які вимагають значних грошових і часових витрат.

Таблиця 1

**Витрати на логістику аграрної продукції, дол. США/т [12]**

Витрати	США	ЄС	Україна
Вартість витрат на транспортування і сертифікування до порту	20	18	32
Вартість перевалки на FOB	8-10	6,2	18
Всього витрат:	29	24,2	50

Таким чином, аграрні виробники в Україні щороку втрачають прибутків як мінімум на суму 600 млн. дол. США, оскільки транспортування зернових обходиться їм в середньому на 20 дол. США за тонну дорожче, ніж конкурентам.

Інфраструктура експорту зерна в Україні включає в себе три основні складові: зберігання, портові потужності для переробки та перевалки та внутрішню логістику. Якщо перші дві сьогодні інтенсивно розвиваються (приватні компанії будують власні зернохранилища та портові перевалочні майданчики), то розвиток внутрішньої логістики значно відстає.

Для здешевлення операцій з експорту зерна в Україні необхідно:

1. Оптимізувати період продажу зерна. Традиційно ціни на зернову продукцію коливаються протягом року за чітким графіком: мінімальна ціна на новий урожай – одразу після збирання зерна, з її поступовим підвищенням до максимальної величини у лютому – березні і знову

з поступовим зниженням до моменту наступного збирання. При продажу зерна одразу після збирання зводяться до мінімуму витрати на зберігання зерна, його перевалку, доочистку, досушку, однак є втрати в ціні. У випадку ж наявних можливостей зберігання зернових (наявності елеваторів, складів, зернових терміналів) можна деякий час зберігати зерно до установаження максимальної ціни. Але, відповідно, зростають затрати на зберігання та перевалку, які є на сьогоднішній день мають високу вартість.

2. Удосконалення умов зберігання зерна. Загальна ємність елеваторів в Україні становить 45 млн. т; у найближчі роки планується довести її до 55 млн. т [9].

Таблиця 2

**SWOT-аналіз сучасних умов зберігання зерна**

<b>S</b> (сильні сторони)	<b>W</b> (слабкі сторони)
· Наявність більш як 1200 складів, розподілених по всій території країни	· Ємність зберігання може охопити лише половину річного обсягу виробництва
· 27% з них є незалежними	· 46% елеваторів-лежаків, які, у сучасних умовах, неефективні
· Надання конкурентоспроможного (якісного) обслуговування на нових складах	· Застарілі додатки інфраструктури: для завантаження/розвантаження, сушки, тестування, зважування, тощо
· Високий оборот на приватних елеваторах	· Низький оборот на державних елеваторах
<b>О</b> (можливості)	<b>Т</b> (загрози)
· Збільшення виробництва буде стимулювати розвиток якісного зберігання зерна	· Обмежені інвестиційні можливості приватного сектора
· Високий рівень прибутку в портах буде стимулювати розвитку портової інфраструктури	· Низький рівень відшкодування ПДВ, особливо галузей, близьких до виробництва

Джерело: розроблено автором на основі [13]

Проаналізувавши методом SWOT-аналізу сильні та слабкі сторони умов зберігання зерна в Україні, а також можливості та загрози (табл. 2), вважаємо, що процес зберігання зерна повинен включати фактори, які безпосередньо впливатимуть на мінімізацію витрат:

- тестування зерна;
- станції зважування, які не можуть впоратися транспортом більшим ніж 30 тонн, в той час як сучасні вантажівки можуть сягати 60 тонн;
- сушка, неефективне застаріле обладнання якої приносить великі збитки (наприклад, при сушці кукурудзи може втрачатися до 12% вартості);
- вантажно-розвантажувальна техніка, сучасне обладнання якої може завантажити до 54 бункерів за день, та елеватори-лежаки, які на ту саму процедуру витрачають до 10 днів.

3. Вдосконалення логістичної системи. Оптимізація логістичних витрат у період сезонного підвищення попиту сприяє забезпеченню максимальних обсягів продажів за рахунок налагодженої системи доставки продукції; у періоди спаду оптимізує витрати на підтримку товарного запасу, забезпечення збереження продукції за

рахунок надання спеціально адаптованих умов зберігання [2].

Управління зерновим потоком на основі логістичної системи передбачає розробку й реалізацію на практиці комплексу заходів профілактичного характеру, які забезпечують скорочення загальних витрат за рахунок:

- 1) оптимізації маршрутів транспортування продукції;
- 2) узгодження потужностей (пропускної спроможності) ланок зернопродуктового потоку;
- 3) оптимізації рівня виробничих запасів;
- 4) оперативного маневрування матеріально – технічними та зерновими ресурсами;
- 5) збереження та підтримання товарного виду продукції;
- 6) скорочення транспортно-заготівельних витрат;
- 7) підвищення надійності поставок;
- 8) виконання комплексу супутніх послуг.

Зернова галузь потребує вирішення багатьох питань, які стосуються модернізації технологічного обладнання, виробництва й впровадження сучасної тари й пакувальних матеріалів, будівництва необхідних сучасних елеваторів, зернохочиць і розподільних центрів, а також застосування ефективних засобів транспортування продукції по всьому логістичному ланцюгу.

Також необхідним є удосконалення вибору транспорту для перевезення, а саме урахування можливостей заощадження на тонні продукції в залежності від його вибору.

Основним видом перевезення зерна територією України є залізничний транспорт (60% доставки зерна). Основним перевізником зерна є «Укрзалізниця». Однак зношеність парку вагонів даної компанії становить близько 90%, а зношеність парків зерновозів – 95%. Даний вид транспорту є найбільш дешевим, однак за термінами доставки часто виявляється довшим, ніж автомобільна доставка.

Другим актуальним видом перевезення зерна територією України є автотранспорт (35% доставки зерна). На сьогоднішній день підприємства вибирають автомобільний транспорт для перевезення зерна, якщо відстань до пункту призначення не перевищує 300 км (до 2014 року – якщо не перевищувало 200 км). Якщо ж відстань до пункту призначення більша за 300 км, то вигіднішим транспортом є залізничний. Основна проблема автотранспорту – його нестача у сезон і подальший простій у несе зон. Крім того, зерновози з перевантаженням можуть пошкодити дорожнє полотно.

Лише 5% перевезення зерна територією України здійснюється водним транспортом, при тому що даний вид транспортування економічніший у 2 рази, ніж залізничний та у 4 рази, ніж перевезення автотранспортом. Для порівняння у Франції даним видом транспорту здійснюється 25% внутрішніх перевезень, а у США – 55% [11]. Даний вид перевезення мав би успіх і в Україні (судноплавні річки Дніпро, Дністер та Південний Буг проходять через всю країну), однак на даний момент існують певні обмеження, а саме:

- мала глибина;
- застарілі, неефективні і низькі мости, що не дають проходу суднам;

- високі витрати на проводку суден по річці і використання інфраструктури;
- заборонена навігація, коли є ризик криги (перемерзання річки);
- мала кількість водних елеваторів.

Виходячи з того, що весь експорт зерна реалізується через Чорне море, можна зробити висновок про необхідність раціонального вибору портів та удосконалення митної системи. Відомо, що портів збори в Україні в 1,7 рази вище, ніж у Німеччині чи Франції, і в 2,3 рази вище, ніж в США. В останні роки даний вид транспортування зерна активно розвивається і в Україні Окремі великі компанії створюють власну флотилію і поглиблюють свої термінальні причали. З врахуванням наявності у країні багатих водних шляхів – це і є альтернатива доставці автотранспортом.

Експортна логістика зерна здійснюється в основному водним транспортом – 91%, залізничним – 7% та автомобільним – 2%.

Переважно експорт зерна здійснюється Чорним морем. Даний вид транспортування має як переваги (низька вартість перевезення, мобільність, велика вантажопідйомність), так і недоліки (обмежена пропускна спроможність портів та каналів, залежність від роботи портів, невелика швидкість перевезення та сезонність у північних районах) (табл. 3).

Таблиця 3

#### SWOT-аналіз перевезення зерна водним транспортом

S (сильні сторони)	W (слабкі сторони)
· Найнижча сумарна вартість	· Непрозора державна політика/приватні ролі
· Сформована вікова традиція	· Застаріла інфраструктура та управління
· Велика вантажопідйомність вантажів	· Складна організація, що потребує зусиль
· Мобільність (легка зміна маршруту)	· При піку попиту та в зимовий період заборонена навігація
O (можливості)	T (загрози)
· Технічно легко поліпшити тарифи (при політичній згоді)	· Застаріла інфраструктура потребує значних інвестицій
· Навіть без значних інвестицій, дерегуляція може поліпшити якість послуг	· Тарифи та операції створюють перешкоди для приватного сектора

Джерело: узагальнено автором на основі [13]

Вибір порту має ґрунтуватися на місці розташування елеватора для того, аби зменшити витрати на логістику. Найбільше аграрної продукції експортується через Миколаївський порт, а також Одеський, Південний та Іллічівський. Як вже було сказано, частка річкових портів є дуже незначною порівняно з морськими портами.

Слід зазначити, що протягом останніх років виникли як проблеми, що потребують аналізу та відповідних заходів для удосконалення інфраструктури перевезення зерна (табл. 4) так і нові можливості, що підсилюють конкурентні позиції України.

На нашу думку, невідкладне та своєчасне виконання наведених рекомендацій виведе експорт зерна на новий рівень, цим самим прива-

блюючи до вкладання капіталу в зернову галузь у майбутньому як національних, так і іноземних інвесторів.

Таблиця 4

#### Пропозиції щодо удосконалення інфраструктури перевезення зерна

Вид транспорту		
Автомобільний	Залізничний	Водний
⇒ Ефективне управління наявними дорожніми активами (дотримання дозволених обсягів навантаження та контролем за цим процесом)	⇒ Капітальний ремонт зернових бункерів для того, щоб продовжити їхній термін служіння від 30 до 45 років	⇒ Провести днопоглиблювальні роботи річки Дніпро
⇒ Інвестиції в будівництво під'їзних доріг і споруд в портах	⇒ Диференціальна ставка залізничних тарифів для стимулювання приватного сектора до власності бункерів	⇒ Удосконалення операцій річкової інфраструктури
⇒ Інвестиції в ключові дорожні сполучення	⇒ Впровадження сезонних залізничних тарифів для стимулювання інвестицій в зберігання та зменшення сезонності	⇒ Розширення річкового флоту (в тому числі шляхом полегшення в'їзду іноземних судів)
	⇒ Застосування ІСТ (Tracking and tracing system)	⇒ Застосування криголаму для гнучкості в календарному розкладі

Джерело: узагальнено автором на основі [13]

4. Вдосконалення державного регулювання експорту зернових, зокрема:

- митниці та лабораторії мають працювати 24/7 протягом пікового сезону;
- запровадження електронних декларацій, що робить можливим подання документів on-line;
- ліквідація дубльованих сертифікатів (карантинного, ветеринарного та на генетично модифіковану продукцію).

Якби окрім виключно логістики вітчизняні аграрії могли мати таку ж частку від світової ціни, як, наприклад, фермери в США (98% проти 60-68% в Україні), будучи більш конкурентними з точки зору якості продукції і умов поставки, то їх додатковий дохід міг би становити вже 1600 млн. дол. США. Це стало б значною підтримкою для вітчизняного агросектору [8].

Для підвищення конкурентоспроможності України при експорті зернових слід переймати досвід основних світових гравців цього ринку, зокрема впроваджувати інновації, які були вже успішно впроваджені у цих країнах:

- розробити гнучку цінову політику залізничного оператора при впровадженні схеми маршрутизації (на сьогоднішній день рівень маршрутизації залізничних перевезень становить близько 10-15%) і одночасно розвивати напрям створення опорних вантажних пунктів з великою пропускною потужністю;

– зменшити «плече» перевезення зерна автотранспортом у місця перевантаження на залізницю, збільшити швидкість завантаження, що спричинить зростання оборотності вагонів;

– використовувати досвід провідних країн в області «біомодальних» перевезень, заснованих на використанні напівпричепів, оснащених і автомобільними, і залізничними колісними парами. Для руху автомобільними дорогами рейкові колісні пари піднімаються, а автомобільні – опускаються, залізницею – навпаки.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, неефективність в організації логістичних маршрутів доставки та додаткові витрати на неї стають

важливим фактором для українських виробників зерна. Це знижує їх конкурентоспроможність на світовому ринку, особливо на фоні останніх тенденцій падіння світових цін на зерно.

З другого боку, неефективна логістика стає бар'єром для майбутнього зростання експорту зернових з України. Оскільки наявних потужностей з транспортування зерна сьогодні ледве вистачає для покриття потреб у експорті, то в майбутньому експортери не зможуть вивезти певну частину експорту зерна за межі країни. Тому необхідне проведення реформ у секторі та залучення значних інвестицій у зернову галузь та розвиток інфраструктури зернового ринку.

## Список літератури:

1. Баланси сільськогосподарської продукції та продовольства / Наукове видання [Лупенко Ю.О., Шпичак О.М., Месель-Веселяк В.Я. та ін.]. – К.: ННЦ ІАЕ, 2013. – 74 с.
2. Байгужина М. Развитие логистических систем в АПК: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/10\\_DN\\_2013/Informatica](http://www.rusnauka.com/10_DN_2013/Informatica)
3. Боднар О.В. Формування цінкових тенденцій на зерновому ринку України / О.В. Боднар // Науковий вісник Національного університету біоресурсів та природокористування України. – 2010. – Випуск 154.1. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua>
4. Камінський І.В. Стан виробництва та кон'юнктури ринку зернових культур в Україні [Електронний ресурс] / І.В. Камінський. – Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/agroin/2010](http://archive.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/agroin/2010)
5. Кваша С.М. Світові тенденції розвитку ринку зерна та напрями диверсифікації його використання [Електронний ресурс] / С.М. Кваша. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnu/2009](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnu/2009)
6. Кузнецова І. Яка ж роль відведена Україні в світовому виробництві та експорті пшениці? / І. Кузнецова // Зерно і хліб. – 2008. – № 2. – С. 3-6.
7. Лузан Ю.Я. Збалансованість попиту та пропозиції на продовольчому ринку України / Ю.Я. Лузан // Економіка АПК. – 2011. – № 8. – С. 27-36.
8. Науменко Д. Логістика зернових в Україні: бар'єри для росту експорту / Д. Науменко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [ukr.ib.ua/economics/2016/08/15/342521](http://ukr.ib.ua/economics/2016/08/15/342521) I...
9. Рустамов Р.Ш. Оцінка перспектив розвитку зернової логістики в Україні / Р.Ш. Рустамов // Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. – 2014. – № 8. – С. 127-133.
10. Украина. Рекордный экспорт зерна не принес рекордной валютной выручки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukragroconsult.com/news/ukraine-re...](http://www.ukragroconsult.com/news/ukraine-re...)
11. Як не згноїти урожай – прогноз розвитку логістичного ринку для зернотрейдерів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [agropolit.com/blog/104-yak-ne-zgnoi/ur...](http://agropolit.com/blog/104-yak-ne-zgnoi/ur...)
12. Як погана логістика заважає українським аграріям вийти на міжнародні ринки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://persona.pumb.ua/ua/club/digest/detail.ph>
13. «UKRAINE – GRAIN LOGISTICS» Maurizio Guadagni, Maria Claudia Pachon, March 24, 2015.

**Голомша Н.Е., Дзядыкевич О.Я., Липницкая Т.А.**

Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины

## МИНИМИЗАЦИЯ ЭКСПОРТНЫХ ИЗДЕЖЕК КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКОГО ЗЕРНА

### Аннотация

Исследованы направления удешевления операций по экспорту зерна в Украине для повышения его конкурентоспособности: оптимизация периода продажи зерна, усовершенствование условий хранения зерна, усовершенствование логистической системы и системы государственного регулирования экспорта. Методом SWOT-анализа рассмотрены сильные и слабые стороны, возможности и опасности развития условий хранения зерна и перевозки водным транспортом. Обосновано предложения по усовершенствованию инфраструктуры перевозки зерна. Разработано направления повышения конкурентоспособности Украины при экспорте зерна за счёт усовершенствования зерновой логистики.

**Ключевые слова:** экспорт зерна, экспортные издержки, конкурентоспособность, зерновая логистика, хранение и транспортировка зерна.

**Golomsha N.E., Dzyadykevych O.Y., Lypnytska T.A.**

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

## **MINIMIZATION OF EXPORT COSTS AS A WAY OF IMPROVING OF UKRAINIAN GRAIN COMPETITIVENESS**

### **Summary**

This article examines the ways of cheapening the grain export operations in Ukraine to increase its competitiveness: optimization of grain sales period, improvement of grain storage conditions, modernization of logistics system and system of state export regulation. SWOT analysis considers the strengths and weaknesses, as well as the opportunities and risks of grain storage and water transportation. This research determines the proposals for improving the grain transportation infrastructure. It justifies the directions of competitiveness increasing of Ukraine through grain export by the improvement of grain logistics.

**Keywords:** grain export, export costs, competitiveness, grain logistics, storage and transportation.