

УДК [339.564 : 633.1](477)

ПРОБЛЕМИ ЕКСПОРТУ ЗЕРНА В КОНТЕКСТІ НЕДОСКОНАЛОСТІ СУЧАСНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Оносова І.А., к.е.н.

*Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського*

Тел. (062)304-50-46.

Анотація - у статті наведено аналіз основних ланок інфраструктури зернового ринку України, визначено проблеми функціонування та оцінено можливий вплив на розвиток зернового експорту.

Ключові слова - зерно, ринок, інфраструктура, експорт.

Постановка проблеми. Створення умов для реалізації експортного потенціалу галузі ґрунтується на основних державних пріоритетах аграрної політики, визначених Законом України «Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року», відповідає законодавчо визначеним стратегічним цілям аграрної політики, зокрема, в частині гарантування продовольчої безпеки держави, що неможливо, перш за все, без створення сприятливих умов для реалізації експортного потенціалу аграрного сектору економіки. А це, в свою чергу, пов'язано з державною підтримкою розвитку конкурентоспроможного сільськогосподарського виробництва через врегулювання системи стандартів якості зерна (зернових культур) в Україні та країнах ЄС, що закріплено як нагальна необхідність у комплексній державній цільовій програмі розвитку зернового сектора та ринку зерна "Зерно України - 2008-2015".

Для досягнення визначеної мети найбільш доцільним є комплексний підхід щодо *визначення шляхів і способів розв'язання проблем* розвитку зернового сектора та ринку зерна України. Найважливішим серед шляхів вирішення проблеми ефективного розвитку зернового сектора та ринку зерна України є вдосконалення систем стандартизації, сертифікації та контролю якості зерна згідно вимог світового ринку та європейських інтеграційних намірів України, оновлення та сертифікація лабораторій якості зерна відповідно до міжнародних стандартів, розвиток інфраструктури зернового ринку України, систем зберігання і транспортування зернових, зокрема через тарифи на перевезення зерна, підтримки

економічних механізмів, що стимулюватимуть модернізацію та оновлення основних фондів підприємств агропродовольчого комплексу.

Протягом останніх 20 років виробництво зернових культур в Україні, незважаючи на коливання, має тенденцію до зростання (рис. 1) [1].

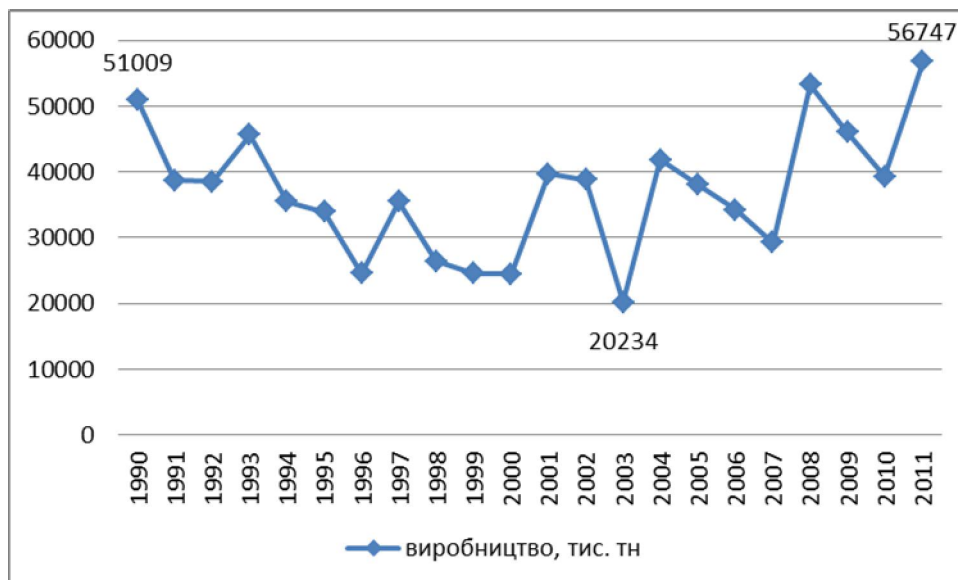


Рис. 1. Динаміка виробництва зернових в Україні.

На рис.1 видно, що у 2011 році виробництво зернових в Україні склало 56,8 млн. тонн і тим самим досягло максимуму за останні 20 років.

Внутрішнє споживання зерна в Україні оцінюється на рівні 28 млн. тон на рік. За підсумками 2011/12 МР Україна поставила на зовнішні ринки 22,9 млн. тонн зернових культур.

Наведені показники дозволили Україні зайняти на світовому ринку зерна 7 місце з виробництва зерна і 6 місце з його експорту (згідно з рейтингом USDA) [2].

Згідно з національним проектом «Зерно України» Україна до 2015 року повинна збільшити виробництво зерна до 75-80 млн. тонн на рік і, відповідно, експортувати більше 30 млн. тонн [3]. Орієнтир на експорт об'єктивно пов'язаний з досить стабільним внутрішнім споживанням, що обумовлено низкою об'єктивних і суб'єктивних факторів (постійне зниження чисельності населення, обмежені потреби кормового споживання і т.п.).

Метою написання статті є характеристика інфраструктури зернового ринку та оцінка її впливу на розвиток зернового експорту України.

Виклад основного матеріалу досліджень. Наведені обсяги виробництва і загальна тенденція до їх зростання (на рівні 30% протягом останнього п'ятиріччя) свідчать про наявність потенціалу розвитку галузі. До основних чинників, які сприяють розвитку ринку, можна віднести впровадження нових технологій та підвищення культури агровиробництва. При цьому до основних лімітуючих факторів відноситься, насамперед, недосконале технологічно-технічне забезпечення та неузгодженість дій логістичного ланцюжка інфраструктури зернового ринку.

Інфраструктура зернового ринку включає у себе три основних сегменти: систему збирання, зберігання, транспортну систему та портові потужності.

Якщо говорити конкретно про кожен ланку інфраструктури, то, в першу чергу, потрібно виділити збирання зерна і доставку з поля на елеватор. Відомо, що стан збиральної техніки відіграє велику роль. З метою скорочення втрат зернових і підвищення ефективності зернозбиральної компанії виробники інвестують значні кошти в нові комбайни. Набагато менші кошти інвестуються у транспортну інфраструктуру. Такий розподіл інвестицій призводить до існування очевидного дисбалансу між ланкою збирання та ланкою транспортування в інфраструктурі зернового ринку України. Результатом такого стану є оптимізація умов збирання і невідповідність транспортного забезпечення та значні втрати на ланцюгу від збирання до зберігання зернових.

Система зберігання зерна в Україні представлена зерносховищами безпосередньо в господарствах, на хлібоприймальних підприємствах та елеваторах, зернопереробних комплексах і в портах.

Основні складові системи зберігання зерна представлені на рис. 2.

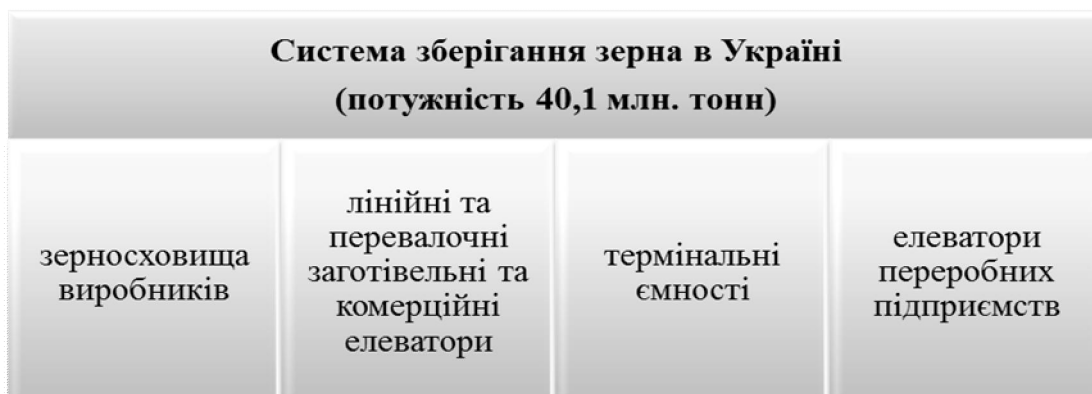


Рис. 2. Основні складові системи зберігання зернових в Україні.

До системи зберігання зерна в Україні відносяться зерносховища сільгоспвиробників, лінійні і перевалочні заготівельні і комерційні елеватори, термінальні ємності й елеватори переробних підприємств. За офіційними даними, на початок 2012 р. обсяг потужностей зі зберігання зерна в Україні складає близько 40,1 млн. тонн [1]. Система зберігання представлена 870 зерновими сховищами. Із загальної кількості об'єктів сертифіковано 673 зерносховища загальною ємністю близько 29 млн. тонн. Фактично за останні 10 років ємність одноразового зберігання зросла майже в 1,5 рази (з 28,2 млн. тонн у 2001р.) Виходячи із обсягів виробництва зернових на рівні 56,7 млн. тонн можна розрахувати, що забезпеченість України зерносховищами складає 69,6% (сертифікованими – 49%).

Значним утримувачем зернових сховищ у країні є держава в особі своїх компаній і структур. 82 підприємства входять до складу ДАК «Хліб України», ДПЗКУ і Держрезерву. Сумарна ємність одноразового зберігання на державних зерносховищах складає більше 5,8 млн. тонн [5]. Близько 85 % елеваторів є приватними.

Завантаженість елеваторів по всій країні – 95%. Низька забезпеченість і висока завантаженість в Україні сформували проблему спекуляції на дефіциті сховищ, слідством чого стала відмова від приймання зерна на зберігання з метою зниження ціни, та позаелеваторне зберігання врожаю сільгоспвиробниками. З цієї причини значна частина запасів зерна (близько 53%) зберігається у зерносховищах сільгоспвиробників, ємність яких оцінюється у 16 млн. тонн. При цьому даний сегмент сховищ на 90% представлений підлоговими складами з низьким ступенем механізації і відсутністю у більшій мірі лабораторіями визначення якості зерна. Дані фактори визначають негативний вплив на якість зберігання зібраного зерна. Крім того, таке високе завантаження позбавляє учасників логістичного ланцюга маневру, адже найменший збій чреватий колапсом всієї системи і значними економічними втратами.

Виходячи із наведених раніше перспектив розвитку до 2015 року [3] в потенціалі ми повинні мати додатково близько 16-30 млн. тонн одноразового зберігання, що за підрахунками фахівців з урахуванням мінімальних витрат на введення в експлуатацію однієї тонни зберігання (без додаткової інфраструктури) потребує близько 2,9-4,5 млрд. \$ інвестицій [5].

Другою важливою складовою інфраструктури є транспортна система (рис. 3), яка представлена залізничним, автомобільним і водним транспортом.

Серед основних проблем транспортної системи ринку зерна всередині України є стан автотранспортного парку, який є основним чинником, що свідчить про економічну доцільність його

використання. Економічно ефективна відстань перевезення складає 150-200 км. Інша проблема при використанні автомобільного автотранспорту полягає у санітарному стані автомобілів, адже в господарствах одні й ті ж автомобілі перевозять, окрім зерна, й інші продукти сільськогосподарського виробництва.

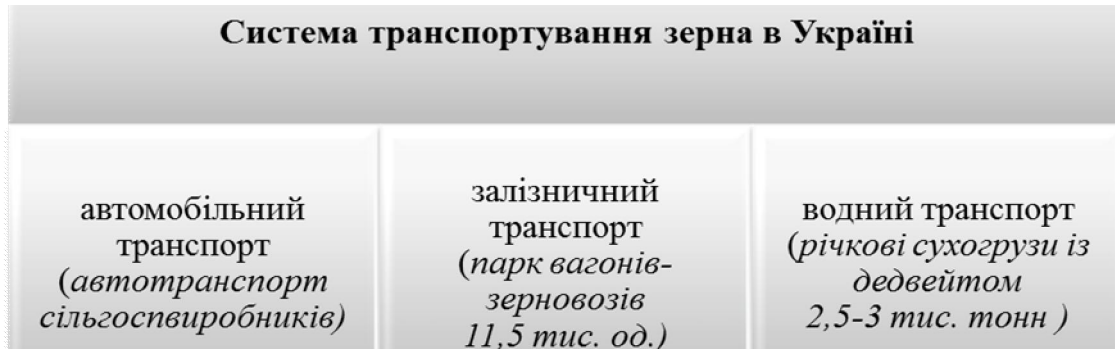


Рис. 3. Складові транспортної системи ринку зерна всередині України.

Залізничний транспорт обслуговує основні потоки зерна в порти для перевалки на експорт (забезпечуються залізничними ешелонами). Тут виникає низка проблем логістичного характеру, а саме: збільшення навантаження на рухомий склад призвело до зниження темпів експорту; близько 85% зерна, що транспортується залізницею, було доставлено в порти для формування експортних партій, а це виявило проблеми портів у прийманні та обробці вантажів з залізниці, адже основні потоки зерна в порти для перевалки на експорт забезпечуються залізничними складами. Логістичний ланцюг “залізничний транспорт - система зберігання - портові потужності” як сегмент транспортної системи має власні проблеми, які проявляються у тривалому завантаженні вагонів на елеваторах і розвантаженні в портах. Натепер парк вагонів-зерновозів становить 11,5 тис. од., що вкрай недостатньо при сучасній організації перевезень з причини спільного використання цього рухомого складу країнами СНД. Також звертає на себе увагу тривалий період оборотності вагонів, який, у середньому по Україні, становить 8-10 днів при оптимальному значенні показника 3-4 дні. При цьому середньодобове завантаження залізничного транспорту зерном складає 884 вагони на добу [6].

Дослідження показало, що у структурі вантажних перевезень «Укрзалізниці» перевезення зернових вантажів становить дуже незначну частину. Відповідно, держава в особі монопольного перевізника не зацікавлена в оновленні парку вагонів-хоперів, а приватні парки залізничних вагонів-зерновозів в Україні не окупаються. За даними дослідників [6], зношеність рухомого складу

вантажних вагонів становить 86%, і в найближчі 2 роки буде здійснюватися списування 1,5-2 тис. зношених вагонів щорічно.

Альтернативою залізничному транспорту для транспортування великих експортних партій зерна в морські порти на сьогодні є річковий транспорт. Так, середній дедвейт річкового суховантажу в Україні становить 2,5-3 тис. тонн зерна, що, взагалі відповідає вантажопідйомності залізничного складу, але при цьому собівартість транспортування нижче, ніж залізницею. Пояснити це можна тим, що даний сегмент в Україні знаходиться в занепаді і потребує негайного розвитку. Водночас, існуючі великі річкові термінали можуть забезпечити інтенсивність завантаження зерна на суховантажі в обсязі 900-3000 тонн на добу, що перевищує середній показник по завантаженню залізничних складів. Крім того, сухогруз не вимагає формування складу та може бути швидше перевантажений у морське судно.

Враховуючи те, що більше 90% експортного потоку зернових з України відвантажується через порти, важливою ланкою інфраструктурного ланцюга вважаються морські порти.

Аналізуючи портову інфраструктуру ринку зерна країни, доцільно зауважити, що основна перевалка експортних і транзитних зернових вантажів йде в акваторіях 13 морських торговельних портів з 18 існуючих в Україні, а саме: в Іллічівському, Одеському, Південному, Белгород-Дністровському, Миколаївському, Херсонському, Скадовському, Ізмаїльському, Ренійському, Бердянському, Маріупольському, Керченському, Севастопольському, Усть-Дунайському. З перелічених портів 11 розташовані на Чорному морі.

За логістичним підходом Чорноморське узбережжя України є ідеальним для портової інфраструктури ринку зерна з точки зору розташування для відвантажень зернових. Доречно зазначити: великі судові партії можуть відвантажуватися по всьому світу, невеликі судові партії - у напрямку середземноморських країн. Важливо ще й те, що фрахтові ставки при перевезеннях з чорноморських портів у зазначених напрямках нижче в порівнянні з відвантаженнями з таких країн, як Німеччина і Франція.

Експортні відвантаження зернових, крім зазначених вище чорноморських портів, здійснюють 2 порти на Азовському морі. Крім того, деякі обсяги зернових відправляються на експорт через Іллічівський і Керченський річкові порти, Миколаївський, Херсонський і Дніпропетровський річкові порти, причали і термінали судноремонтних заводів.

За даними дослідження (рис. 3) транспортування зернових із України здійснюється насипом як судами великої вантажопідйомності, так і малими та середніми судами - вантажопідйомністю від 3 до 10 тис. тонн, причому, перевалку ведуть як самі порти, так і розташовані в їх акваторіях приватні термінали.

Портова інфраструктура ринку зерна України (заявлена пропускна здатність - 32 млн. тон)		
порти, в акваторіях яких є потужні спеціалізовані зернові термінали <i>(Іллічівськ, Одеса, Южний, Севастополь)</i>	порти, де є спеціалізовані зернові термінали невеликої ємності, неспеціалізовані термінали, переобладнані для перевалки зернових, обмежені глибини біля причалів <i>(Миколаїв, Херсон)</i>	порти, які не мають елеваторів та спеціалізованих терміналів, працюють за прямим варіантом «вагон-судно», «автомобіль-судно» і «баржа-судно» <i>(Білгород-Дністровський, Рені, Скадовськ, Бердянськ, Усть-Дунайськ)</i>

Рис. 3. Характеристика портової інфраструктури ринку зерна України.

Заявлена пропускна здатність зернових терміналів в українських портах, за даними досліджень ряду компаній [8,9], становить 32-34 млн. тонн на рік, однак більша частина цих терміналів розташована в мілководних і річкових портах. Вказана обставина суттєво зменшує ефективність і прибутковість експортних операцій через такі термінали.

Однак, не можна не відмітити й інші проблеми портової інфраструктури, які полягають у тому, що, по-перше: існує нерівномірність завантаження портів, а саме, поряд з інтенсивною роботою Одеського, Іллічівського, Миколаївського та Херсонського портів спостерігається недовантаження Ренійського, Білгород-Дністровського, Феодосійського та інших морських портів); по-друге: хаотичний фрахт суден призводить до швидкого заповнення портових терміналів і використання їх у якості сховищ, а портові вантажно-складські комплекси не розраховані на довгострокове зберігання зерна на відміну від лінійних (внутрішніх) елеваторів (до того ж у портах зерно не проходить необхідні для довгого зберігання сушку і очистку); по-третє: неритмічність вивезення зернових, бо в пікові періоди попиту на відвантаження морем глибоководні термінали завантажені на 100%, і при цьому попит на них частково покривається прямим варіантом, найбільш ризикованим і не оптимальним для відправника вантажу та всіх учасників транспортування.

Виходячи із аналізу портової інфраструктури, можна констатувати: Україна має достатні потужності портових зернових терміналів для задоволення експортних потреб. Однак, насправді за цифрами потенційно можливих обсягів експорту стоять значні проблеми, які не дозволяють вважати портову інфраструктуру України досконалою і здатною задовольнити потреби для експорту та транзиту зернових.

Узагальнюючи вищевикладене, доречно сказати, що в Україні існують проблеми інфраструктурного характеру, що не дозволяє українським зернотрейдером досягти максимальних обсягів експорту.

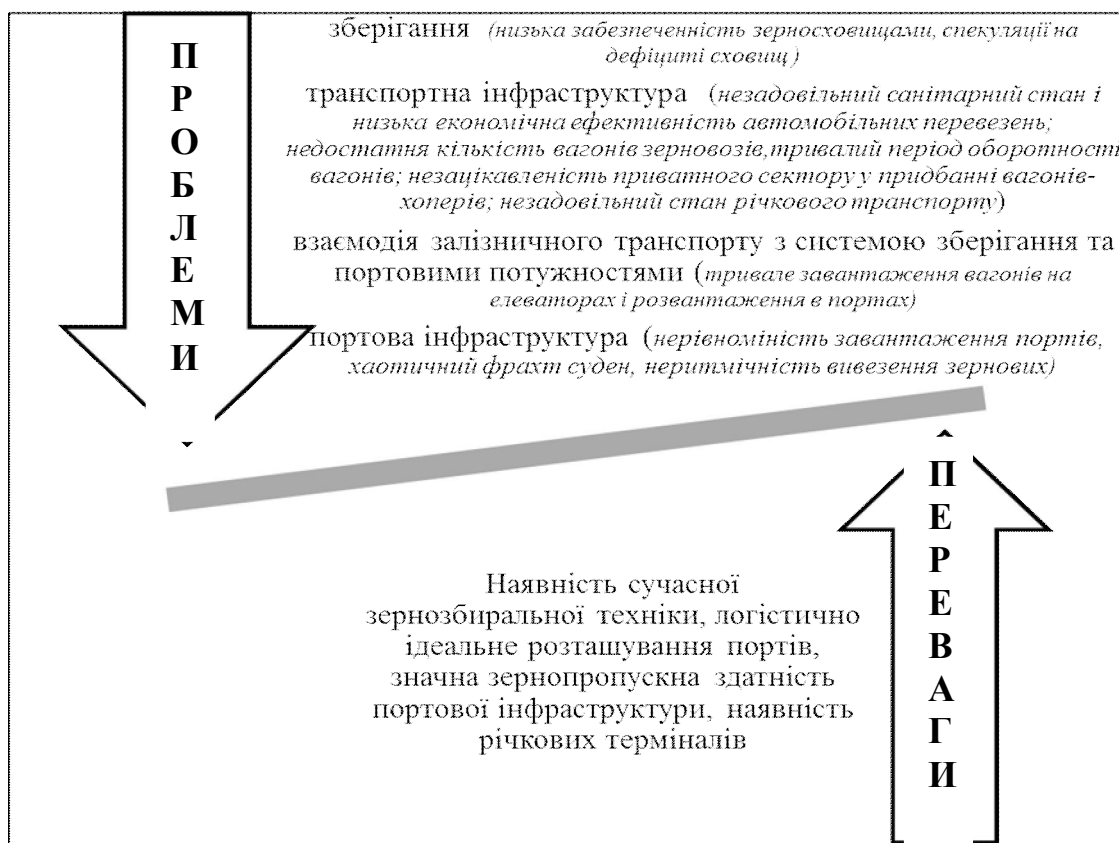


Рис. 4. Основні важелі впливу інфраструктури зернового ринку України на розвиток експорту.

Серед основних важелів впливу інфраструктури зернового ринку України на розвиток експорту (рис. 4) на увагу заслуговують, перш за все, заходи щодо поліпшення та розвитку існуючої транспортної інфраструктури і взаємодія транспорту і системи зберігання, недосконалість яких обмежує експорт зернових культур із України.

Висновок. Ручне управління галуззю впродовж останніх декількох років позбавило учасників ринку стимулів до модернізації інфраструктури. Як показує аналіз, з метою забезпечення стабільності на цьому сегменті продовольчого ринку необхідним є розробка комплексу заходів із поліпшення та розвитку існуючої інфраструктури, адже всі ці роботи і послуги впливають на кінцеву якість і ціну українських зернових, на їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

Література:

1. [Рослинництво \(1990-2011pp.\)](http://www.ukrstat.gov.ua) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://www.ukrstat.gov.ua>>.
2. Мир в цифрах 2012. Карманный справочник / [Пер. с англ. Д. Журавлева, Н. Кононовой]. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2012. – 272 с.
3. Програма “Зерно України – 2015”. – К.: ДІА, 2011. – 48 с.
4. Украина. Проблемные вопросы экспортно-ориентированной инфраструктуры зернового рынка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <<http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1009587>>
5. Стан та перспективи системи зберігання зерна в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://beetlekill.com.ua/systema.php>>
6. Украине нужна единая программа развития как мирового экспортера зерна [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <<http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1009322>>
7. Все о портах Украины. Справочник. Издание 5-е / Одесса: Порты Украины, – 2005 г. – 664 с.
8. *Скворцов Е.* Проблемы перевалки зерновых в портах Украины/ Е. Скворцов // Порты Украины. – № 04 (106). – 2011 – с.
9. Украина: Логистика экспорта зерна. – К.: ПроАГРО. – 2010. – 243 с.

**ПРОБЛЕМЫ ЭКСПОРТА ЗЕРНА В КОНТЕКСТЕ
НЕСОВЕРШЕНСТВА СОВРЕМЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЗЕРНОВОГО РЫНКА УКРАИНЫ**

Оносова И.А.

Аннотация - в статье приведен анализ основных звеньев инфраструктуры зернового рынка Украины, определены проблемы функционирования и оценено возможное влияние на развитие зернового экспорта.

**GRAIN EXPORT PROBLEMS IN THE CONTEXT OF PRESENT
INFRASTRUCTURE IMPERFECTIONS OF THE GRAIN MARKET
IN UKRAINE**

I.Onosova

Summary

The analysis of the main infrastructure sections of the grain market in Ukraine is given, problems of functioning are determined and the possible influence upon the grain export development is estimated in the article.