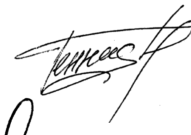


Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова


КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИКИ ЕКСПОРТУ
ЗЕРНОВИХ КУЛЬТУР УКРАЇНИ»**

Виконала:
студентка 4 курсу, групи УЛМ-41
спеціальності «Міжнародні економічні
відносини»
освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»
першого (бакалаврського) рівня вищої
освіти



Тарасова А.Г.

Керівник:  к.е.н., доц. Шуба М.В.

Рецензент:

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова
Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри міжнародних
економічних відносин
імені Артура Голікова
Іван МАРЧЕНКО

« _____ » _____ 2023 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ
Тарасовій Альоні Геннадіївні

1. Тема роботи «Особливості логістики експорту зернових культур України»
керівник роботи к.е.н., доц. Шуба М.В.

затверджені наказом по університету від “24”01.2024 року № 4002-5/163



2. Строк подання студентом роботи 05.06.2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити

Розглянути поняття та зміст логістики експортних операцій; з’ясувати специфіку логістики експорту зернових культур; визначити місце України на світовому ринку зернових культур; проаналізувати сучасний стан логістики експорту зернових культур України; узагальнити перспективи розвитку логістики експорту зернових культур України.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження сутності логістики експорту
2.	Розділ 2. Сучасний стан та особливості логістики експорту зернових культур України

5. Дата видачі завдання 01.12.2023 р. _____Студентка  Тарасова А.Г.Керівник роботи  Шуба М.В.

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження сутності логістики експорту	8
1.1. Поняття та зміст логістики експортних операцій	8
1.2. Специфіка логістики експорту зернових культур	17
Висновки до першого розділу	25
Розділ 2. Сучасний стан та особливості логістики експорту зернових культур України	26
2.1. Місце України на світовому ринку зернових культур	26
2.2. Сучасний стан логістики експорту зернових культур України	45
2.3. Перспективи розвитку логістики експорту зернових культур України ...	56
Висновки до другого розділу	68
Висновки	70
Список використаних джерел	73

ВСТУП

Актуальність дослідження. Логістична діяльність є складним і багатограним процесом та одночасно інструментом управління у виробничо-збутовій системі. Зважаючи, що в аграрному секторі саме транспортні перевезення складають найбільшу частину додаткових витрат в кінцевій вартості продукції, а зерновий експорт України за рахунок існуючого експортного потенціалу зернових культур залишається стабільним джерелом надходження валюти, дослідження існуючих особливостей вітчизняної логістики експорту зернових культур є актуальним.

Ступінь вивчення проблеми. Сучасний стан та перспективи розвитку логістики на ринку зерна є досить актуальною тематикою, значна кількість науковців досліджують це питання: А. Бурковська [4], Д. Булгару [17], Л. Крисюк [17], І. Москвіченко [17], В. Марченко [24], Маслак [25], О. Круглицька [18], Л. Турчин [18], Д. Седіков [37], М. Харченко [49], Н. Черемісіна [45] та ін. У своїй роботі розглядають питання щодо ринку зернових та експорту І. Сальманта та К. Ткаченко [36].

Авторами Л. та В. Бойко [3], Н. Булецей [40], В. Герзанич [40], І. Савко [40], А. Нечипорук [31], М. Котовой [31], І. Єгоращенко [10], Д. Кочубей [31], І. Федів [47], К. Наконечной [47] розглянуто питання українського експорту в сучасних умовах, умовах війни [51].

Крім того, експорт продукції агропромислового комплексу, яка становить основу українського експорту, в умовах воєнного стану привертає увагу не лише українських учених, а й науковців з усього світу, оскільки питання продовольчої безпеки є найактуальнішими за останній рік, які постійно обговорюються міжнародними організаціями.

Науковці А. Роуз, Ч. Женьхуа та В. Ден розглядають економічні наслідки російсько-української війни, що мають безпосередній вплив на порушення експорту зернових вантажів і спричинюють негативні економічні наслідки для інших регіонів світу. Така ситуація може призвести до світової

продовольчої кризи, оскільки від українського експорту зерна залежить продовольча безпека у світі [55].

Х. Ай та А. Сойлемез, зі свого боку, наголошують на важливості Чорноморської зернової ініціативи для експорту українського зерна [52].

Також науковцями С. Ан, Д. Кім, С. Штайнбах доведено негативний вплив російського вторгнення на світову торгівлю зерновими та олійними культурами, а також значне коливання цін і створення загроз для світової продовольчої безпеки [53].

Водночас, враховуючи сучасні глобальні виклики, військову агресію, форс мажори та потребу у розбудові дієвої логістичної інфраструктури, дослідження особливостей логістики експорту зернових культур України є актуальними та потребує подальшого дослідження.

Метою дослідження є визначення особливостей логістики експорту зернових культур.

Завдання:

- розглянути поняття та зміст логістики експортних операцій;
- з'ясувати специфіку логістики експорту зернових культур;
- визначити місце України на світовому ринку зернових культур;
- проаналізувати сучасний стан логістики експорту зернових культур України;
- узагальнити перспективи розвитку логістики експорту зернових культур України.

Об'єкт – процес розвитку логістики експорту.

Предмет – сучасний стан та особливості логістики експорту зернових культур України.

Використані методи дослідження. У кваліфікаційній роботі бакалавра, використовувалися теоретичні методи; методи аналізу (розкладання предмету дослідження на складові) та синтезу (поєднання під час аналізу частин у ціле); методи дедукції (дозволяє зробити висновки); та індукції (тобто на підставі знання про якусь частину інформації, зробити

висновок про все взагалі); метод аргументування; графічний метод (створення графіків, таблиць) тощо.

Інформаційною основою дослідження, стали статистичні дані Державної служби статистики України, Міністерства аграрної політики та продовольства України, Дашборди щодо українського експорту, узагальнені Офісом з розвитку підприємництва та експорту в Україні, дані Офісу ООН з координації гуманітарних питань, база аналітичних та статистичних даних Statista, офіційні сайти та інформаційні ресурси аграрних компаній, а також праці українських та закордонних науковців.

Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 79 сторінок тексту, 20 рисунків, 5 таблиць. Список джерел містить 14 найменувань літератури, 42 електронні публікації.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ЛОГІСТИКИ ЕКСПОРТУ

1.1. Поняття та зміст логістики експортних операцій

Логістика має значний вплив на сучасну економіку, засновану на глобальній інтеграції та високій мобільності товарів і послуг. Вона визначає швидкість і ефективність переміщення товарів від виробника до споживача. Ця функція (транспортування, переміщення, доставка тощо) є ключовою для забезпечення конкурентоспроможності аграрних підприємств та задоволення потреб споживачів у сучасній економіці [5].

Логістична діяльність сприяє оптимізації ланцюгів поставок, зниженню витрат на зберігання та транспортування, підвищенню рівня обслуговування клієнтів та мінімізації витрат. Вона підтримує розвиток міжнародної торгівлі, полегшуючи доступ до нових ринків збуту [4].

Логістика є критично важливим елементом успішного функціонування сучасної економіки, впливаючи на всі аспекти ланцюгів поставок, господарську діяльність та споживчу поведінку.

Логістична діяльність сприяє соціальному розвитку, створюючи робочі місця та підтримуючи розвиток інфраструктури.

Логістика допомагає управляти ризиками, пов'язаними з військовою агресією, природними катастрофами та економічними змінами (форс-мажорами теж).

До сфери логістики відносяться наступні поняття: логістична операція та логістична інфраструктура.

Логістична операція – сукупність дій, спрямованих на перетворення матеріальних та інформаційних потоків.

У табл. 1.1 наведені визначення категорії «логістичні операції» в наукових працях вітчизняних дослідників. В цілому наведені визначення

дають змогу зрозуміти, що на сьогоднішній день не існує єдиного підходу щодо визначення даної категорії

Таблиця 1.1

Визначення дефініції «логістичні операції» в наукових працях вітчизняних науковців

Автор	Визначення
Матвієнко-Біляєва Г. Л.	Це комплексний процес управління переміщенням та зберіганням матеріальних, інформаційних та фінансових ресурсів з метою задоволення потреб клієнтів і партнерів.
Дубінчук Н. П., Мохонько Г. А.	Планування, організація та управління потоками матеріальних, інформаційних і фінансових ресурсів від постачальника до споживача для задоволення їхніх потреб.
Сорока О. Ю.	Система управління переміщенням і зберіганням матеріальних потоків від постачальника до споживача з метою підвищення якості обслуговування та зниження витрат.
Алькема В. Г.	Координована діяльність, яка забезпечує задоволення потреб клієнтів через управління переміщенням і зберіганням товарів та інформації в ланцюзі постачання.
Росола У. В., Гладинець Н. Ю., Нестерова С. В.	Процеси та заходи, що включають планування, координацію та управління переміщенням і зберіганням товарів і послуг, від виробника до споживача для задоволення їхніх потреб.

Джерело: складено автором за матеріалами [2; 4; 5; 11; 22]

Таким чином, логістичні операції – це складні дії та процеси, спрямовані на ефективне переміщення товарів, послуг, інформації та ресурсів від виробника до споживача. Вони включають планування, координацію, забезпечення якості, управління складом, транспортування, управління ланцюгом постачання, інвентаризацію та інші аспекти, спрямовані на оптимізацію процесів та витрат для забезпечення коректного та надійного функціонування [11].

Крім того, логістичні операції охоплюють розфасування, завантаження, розвантаження, складування, комплектацію, транспортування та переміщення вантажів, а також збір, збереження та обробку даних інформаційного потоку, що стосуються проведених дій з вищезазначеними операціями.

Аналізуючи дослідження вітчизняних науковців та дані статистики державних органів, можна виявити, що логістичні операції класифікуються за певними категоріями, які наведені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Класифікація логістичних операцій за видами

Ознаки	Види
За територіальною ознакою	– в межах держави; – в рамках зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД).
За часовою ознакою	– тимчасові; – регулярні.
За видами транспорту	– морські перевезення (контейнерні); – річкові перевезення (контейнерні); – повітряні перевезення; – залізничні перевезення; – трубопровідні перевезення; – автомобільні перевезення; – космічні перевезення; – безпілотні перевезення тощо.

Джерело: [5]

Всі ці аспекти сприяють задоволенню потреб клієнтів і підвищенню конкурентоспроможності підприємства на ринку. У зв'язку з розвитком безпілотних транспортних засобів, потрібно розглянути інноваційну еволюцію логістичних операцій, що включає впровадження передових технологій та методів для поліпшення ефективності та точності управління ланцюгом постачання [21].

В умовах ефективної та безпечної логістики господарської діяльності ключову роль у створенні ефективного інструментарію, який забезпечує органічну єдність фінансових потоків та їх взаємодію з матеріальними та інформаційними, відіграє логістична інфраструктура.

Логістична інфраструктура представляє собою систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-

економічні умови для проходження цих потоків шляхом формування потенціалу відповідних логістичних послуг [14].

Значення логістичної інфраструктури в оптимізації руху різних видів логістичних операцій та потоків набуває все більших розмірів.

Інфраструктура дозволяє виконувати наступні завдання логістики::

- забезпечення складування продуктів (включаючи складські споруди та обладнання);

- забезпечення переміщення продуктів (використання транспортних та маніпуляційних засобів для переміщення в межах складів, цехів та торгових залів на короткі відстані);

- забезпечення переміщення продуктів (використання транспортних та маніпуляційних засобів для переміщення в межах складів, цехів та торгових залів на короткі відстані);

- перетворення інформації, пов'язаної з логістичними процесами.

Існує погляд, що логістична інфраструктура ідентифікується з компонентою транспорту, яка розташована у зовнішньому середовищі діяльності підприємства [23].

Розглядаючи необхідність створення транспортно-логістичних кластерів, які об'єднують транспортні вузли магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчі логістичні центри, магістральні, регіональні і місцеві транспортні маршрути в єдину систему перевезення, здатну забезпечити якісний логістичний сервіс для внутрішніх або зовнішніх клієнтів за мінімізації загальних логістичних витрат, експерти вказують, що розвиток логістичної інфраструктури дозволить не лише задовольняти потреби в транспортно-логістичних послугах власної логістичної системи, але й надавати їх іншим логістичним системам.

Деякі науковці розглядають логістичну інфраструктуру як поєднання транспортних і складських компонентів. Таким чином, логістична інфраструктура представляється як комплекс взаємопов'язаних елементів, що

забезпечують функціонування систем закупівель, постачання, зберігання та доставки продукції до споживача. [4].

Правове регулювання відносин, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, має свою специфіку:

– по-перше, основні умови цих відносин визначені у міжнародних угодах – транспортних конвенціях, які є основним джерелом правового регулювання у цій області;

– по-друге, норми конвенцій про міжнародні перевезення є обов'язковими;

– по-третє, специфіка регулювання міжнародних перевезень може полягати в тому, що норми міжнародних договорів можуть відображатися у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або приєднання до них;

– по-четверте, здійснення змішаних перевезень, транзиту і контейнерних перевезень регулюється спеціальними нормами міжнародних або національних актів [11,12].

Важливою ланкою експортної логістики є митна логістика та митне оформлення документів. Митна логістика – комплексне управління всіма матеріальними і нематеріальними потоками під час переміщення товарів і транспортних засобів через митні кордони країн. Митна логістика охоплює низку заходів, спрямованих на вирішення питань, пов'язаних з організацією міжнародної доставки продукції та товарів. Вона призначена для розв'язання складних завдань, які мають на меті зробити процеси імпорту та експорту максимально оптимальними та менш витратними. Функції митної логістики включають:

1. Забезпечення координації матеріальних (товарних) інформаційних та фінансових потоків;

2. Виконання стандартних логістичних вимог, як відносно митних режимів, так і відносно учасників зовнішньоторговельних операцій;

3. Оптимізація технології переміщення товарів через митний кордон з метою прискорення процесу [14].

Головні завдання митної логістики включають: вибір оптимальних умов поставки, вибір відповідного митного режиму, вибір надійної гарантії доставки товарів, оптимізація процедур митного оформлення, покращення процедур митного контролю, проведення митного очищення, розташування та оптимізація роботи вантажних митних комплексів, використання аутсорсингових технологій у митній справі, вибір посередника в митних питаннях, інформаційне обслуговування [26].

Митну логістику можна класифікувати за різними критеріями:

а) за територіальним критерієм: це включає завдання та митно-задачі, які вирішуються на території держави, на кордоні та на території іноземних держав;

б) за характером виконання: розрізняються задачі, що можуть бути вирішені заздалегідь, та ті, що потребують оперативного втручання у момент настання проблеми;

в) за впливом на інших суб'єктів ЗЕД: ця класифікація може бути локальною або глобальною, залежно від масштабів впливу митної логістики на міжнародну економічну діяльність.

Митне оформлення є набором заходів, які необхідно виконати для переміщення товарів через митний кордон. Митна декларація виступає як заява, яка подається під час оформлення товару при перетині митного кордону. Вона визначає застосування певного митного режиму до товарів (експорт, імпорт, реекспорт, тимчасове ввезення і т.д.) та розрахунок відповідних митних платежів, які є необхідною умовою для цієї процедури. Існують такі види митних декларацій:

– Звичайна (у типових випадках ця форма декларації подається. Для її заповнення потрібно мати повну інформацію про товари та комерційні транспортні засоби);

- Попередня (вона використовується для управління митним режимом транзиту товарів і транспортних засобів);
- Тимчасова (коли стандартну декларацію подати неможливо через недостатню інформацію про товари. Інформацію про товари можна визначити лише через їхнє завантаження або вивантаження, а ціну товару розраховують за допомогою спеціальної формули);
- Періодична (перевезення тим же самим вантажем однією й тією ж особою протягом 180 днів (мінімум 2 рази) може здійснюватися різними транспортними засобами, такими як судна міжнародного плавання, нафтопроводи або лінії електропередачі. Це може стосуватися таких товарів, як запасні частини або періодичні друковані видання);
- Додаткова (подання додаткової декларації передбачено у випадках, коли раніше були подані попередня, тимчасова або періодична декларації. Вона містить додаткові відомості про товари, їх кількісні характеристики, коди та вартість. Крім того, додаткова декларація може вносити зміни до вже поданої раніше) [35].

Згідно із міжнародним законодавством, кожен вантаж, у тому числі експорт зернових культур, що піддається транспортуванню, повинен бути застрахований.

Страховання експортних операцій провадиться комерційними страховими компаніями різних форм власності (державними, акціонерними, іноземними, змішаними, кооперативними тощо), а також іншими учасниками зовнішньоекономічної діяльності, чий статутний об'єкт діяльності охоплює страхування.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають можливість самостійно обирати страхову компанію. Страховання зовнішньоекономічних операцій проводиться відповідно до світової практики щодо усіх можливих ризиків. Правильно складений страховий договір гарантує, що у разі надзвичайних подій є можливість отримання компенсації збитків.

У будь-якій господарській діяльності, включаючи логістику, суб'єкти змушені діяти та приймати рішення на основі обмежених і недосконалих знань, у мінливих умовах, не маючи можливості повністю передбачити майбутній розвиток ситуації. Діяльність всіх підприємств супроводжується ризиком, але ступінь і вид цього ризику відрізняються залежно від характеру бізнесу [13].

В управлінні сучасними логістичними мережами також виникають різні види ризику. Однією з причин ризику є те, що маршрут товару від виробника через логістичну мережу до кінцевого споживача може бути дуже тривалим [14].

В сучасних умовах спостерігається прогресуючий процес глобалізації та лібералізації державних кордонів, зі зростаючим взаємозв'язком економік і ринків на глобальному рівні. Це включає перенесення частини або всього виробництва до географічно віддалених регіонів.

Ланцюги постачання стають все більшими та складнішими, що одночасно збільшує їхню вразливість перед додатковими ризиками.

Область транспортного страхування визначається не лише товарами, але й транспортними засобами, а також різними видами ризиків, пов'язаних з тиском на об'єкти різного характеру [1].

У зв'язку з розрізненням об'єктів перевезення на вантажі та транспортні засоби, існують різні види ризиків та страхування:

1. Ризики та страхування цивільної відповідальності.
2. Ризики та страхування карго.
3. Ризики та страхування каско.

У логістиці ризики пов'язані з рухом транспортних засобів (каска), вантажем (карго), який перевозиться, а також пасажирями. До транспортного страхування включаються:

1. Страхування цивільної відповідальності перевізника в межах країни.
2. Страхування цивільної відповідальності перевізника в міжнародних перевезеннях.

3. Страхування вантажу під час перевезення (CARGO).
 4. Страхування вантажу в міжнародних перевезеннях (CARGO ICC).
 5. Страхування грошових цінностей під час перевезення.
 6. Страхування цивільної відповідальності експедитора.
 7. Страхування контейнерів.
 8. Страхування каско на залізничному транспорті.
 9. Страхування каско на повітряних суднах (Aerocasco).
 10. Страхування вантажів у морському та річковому транспорті (CASCO).
- [25].

У ситуації страхування вантажу, власник товару не завжди є страхувальником. Страхова компанія повинна визначити, хто в конкретний момент несе ризик за товар, що перевозиться: чи то продавець, чи то покупець, чи перевізник. Логістична компанія може виступати посередником при укладенні договору страхування вантажу або укласти його від імені третіх осіб.

Страхування вантажу не вивільняє логістичну компанію від відповідальності за належне виконання послуг. У процесі логістики, транспортні компанії зазнають великих витрат через ризики, що виникають внаслідок складностей та міжнародних цивільно-правових претензій.

Логісти, які самі несуть значні ризики великих виплат відшкодування, можуть стати жертвами порушення фінансової стабільності своїх компаній, особливо у випадку, коли об'єктом ризику є цінні або високо вартісні вантажі. Найчастіше у логістиці застосовується два види страхування:

1. Страхування відповідальності перевізника. Передбачає компенсацію власнику вантажу у разі, якщо ушкодження відбулося з вини експедитора. За цим полісом не буде відшкодування коштів за аварії та стихійні лиха.

2. Страхування самого вантажу. Передбачає повну компенсацію, якщо вантаж пошкоджений, загублений або загинув (при перевезенні тварин) [1].

Існує думка, що необхідно використовувати обидва види страхування, щоб максимально убезпечити втрати фінансових вкладень.

Таким чином, логістика експортних операцій – унікальна «атмосфера творчості» [11; 21] для стратегічної орієнтації розвитку виробництва, що безперервно корегується попитом споживача, головне завдання – доставка товару з дотриманням якості, кількості, обсягів і термінів; з дотриманням нормативно-законодавчої та митної документації; при затраті мінімум сил і засобів, що підвищить ефективність роботи компанії.

1.2. Специфіка логістики експорту зернових культур

При оцінці експортних можливостей країни важливо враховувати її здатність забезпечити ефективний рух продуктових потоків до потенційних споживачів. Вартість ресурсу включає лише частину його загальної вартості, оскільки значна частина витрат спрямовується на фінансування логістичних процесів, які забезпечують переміщення матеріального потоку від місця його виникнення (первинного джерела сировини) до місця передачі прав на нього (кінцевого споживача) [2].

Таким чином, експортний потенціал зерна країни визначається не тільки загальним обсягом збору зернових і встановленням відповідних квот для можливого експорту, але й здатністю успішно проникнути на світовий ринок з конкурентоспроможними цінами.

Для ефективного розподілу зернових потоків надзвичайно важливим є комплексне використання логістичного інструментарію. Кожна виробничо-збутова система має свою унікальність та адаптивність, що формує індивідуальні логістичні ланцюги, спроможні виконати її основну місію.

Науково-практичний досвід, який утворює систему підходів до управління логістикою, і виражений у ключових принципах концепції логістики, повинен бути основою для експортних операцій [17].

Основним аспектом концепції логістики є застосування системного підходу, який є ключовим у проектуванні, вивченні та удосконаленні експортних можливостей підприємств.

Аналізуючи систему як комплекс взаємопов'язаних елементів, які взаємодіють за допомогою різних зв'язків, таких як функціональні, інформаційні та фінансові, ми маємо розробляти структурно-функціональне обладнання для логістичної діяльності, забезпечуючи взаємозалежність її структурних елементів. Ключовим аспектом є гармонізація потужності кожного елемента логістичної системи, що бере участь у переміщенні матеріального потоку від початкового джерела сировини до кінцевого споживача продукції. Ефективність логістичної системи визначається ефективністю її найменш потужного ланцюга.

Якщо у логістичному ланцюгу, що включає обробку, транспортування, перевалку зерна та його документальне оформлення, виникають обмеження в потужності через відсутність технічних засобів, організаційні проблеми або адміністративні перешкоди, це призведе до зниження ефективності всієї системи до рівня найслабшого ланцюга. У такому випадку ймовірним є зростання логістичних витрат, яке відобразиться у вартості експортної продукції.

Щоб уникнути цієї загрози, необхідно ретельно створити інфраструктурне забезпечення експортного потенціалу країни, забезпечивши гармонізацію потужностей та оптимальну конфігурацію складових, керуючись критеріями ефективності.

Ще однією ключовою частиною концепції логістики є врахування потреб ринку під час організації матеріального потоку. Напрямок та обсяг цього потоку мають відповідати вимогам платоспроможного попиту. Щодо зернового ринку, це ключове положення концепції логістики потребує уточнень, оскільки низька еластичність світового попиту на зерно дозволяє досить точно прогнозувати параметри його споживання.

Обсяг споживання зерна в світі прямо залежить від кількості людей та їхніх харчових потреб, тому важливо аналізувати світовий ринок зерна з урахуванням динаміки народжуваності на планеті.

Зараз світове виробництво зернових становить приблизно 1,9-2,1 млрд т, і в середньостроковій перспективі може зрости до 2,1-2,3 млрд т. З планованим збільшенням населення планети з 7 мільярдів до 9 мільярдів у 2050 році, виробництво зернових також має зрости відповідно [32].

Зростання населення не призводить до забезпечення їхнього попиту (навіть при потрійному збільшенні пропозиції зерна) відповідно до стандартів споживання, встановлених Продовольчою і сільськогосподарською організацією при ООН (FAO). FAO визначає мінімальну норму споживання на рівні 600 кг на душу населення, і існує потенціал для збільшення виробництва зерна [8].

Також важливо відзначити, що виробництво зерна є основою не лише для виробництва хліба, круп, спирту, кондитерських виробів і таке інше, але й є ключовим фактором для розвитку інших галузей, таких як тваринництво (для кормів та основних складових комбікормів), птахівництво, що забезпечує ще один важливий аспект у харчуванні людини – виробництво м'ясних та молочних продуктів. Зростання економіки багатьох країн світу призводить до збільшення попиту на м'ясо, що далі стимулює виробництво зерна.

Поміж інших способів використання зерна, сучасні технологічні досягнення супроводжують тенденцію до зростання використання біопалива, виробництво якого також залежить від доступності зернової сировини. Світовий ринок зерна охоплює практично всі країни, які виступають як експортери, так і імпортери.

Третім положенням концепції логістики є акцент на розподілі товарів над їх виробництвом. Це підкреслює важливість ринкового підходу до організації виробничо-збутової діяльності підприємства, що означає, що вироблені товари повинні відповідати попиту споживачів, а не лише тим можливостям, які має підприємство. Підґрунтям для формування логістичної системи є орієнтація виробничої програми на платоспроможний попит, що визначає її відповідні параметри.

Четверте положення концепції логістики підкреслює важливість встановлення оптимального рівня обслуговування клієнтів. Чим вище рівень обслуговування, тим вищі витрати. Прийняття збалансованого компромісного рішення стосовно рівня обслуговування дозволяє забезпечити належний рівень витрат і зробити продукцію привабливою для клієнтів [23]. Реалізація цього принципу, на нашу думку, залежить від наявності ефективної логістичної інфраструктури експортного зернового потенціалу країни

Оцінка наявних сучасних транспортних, зберігальних та перевантажувальних засобів повинна бути об'єктивною мірою укладання договорів з покупцями. Умови контракту повинні включати ефективні дії продавця з точки зору організаційно-технічного забезпечення.

Тобто, зростання логістичних витрат має стимулювати експортерів до використання базових умов передачі прав власності на товар, які зменшують ці витрати.

П'яте положення концепції логістики стверджує, що аналіз логістичного ланцюга слід проводити з остаточного етапу процесу. Кожна система потребує постійного контролю, щоб переконатися, що її фактичний стан відповідає запланованому.

Логістичний цикл передбачає пересування матеріального потоку від його виникнення до кінцевого призначення через логістичний ланцюг. У цьому контексті, аналіз цієї системи повинен бути спрямованим на задоволення платоспроможного попиту експортера, враховуючи якісні і кількісні аспекти переміщення матеріальних потоків.

У разі виявлення невідповідностей необхідно аналізувати попередні ланки логістичного ланцюга, а потім ланки, які передують попереднім, починаючи від початку виникнення матеріального потоку. Шляхом аналізу причинно-наслідкових зв'язків можна виявити "вузькі місця" у логістичному ланцюгу та внести відповідні корективи.

Шосте положення концепції логістики підкреслює важливість розглядати логістичний ланцюг як єдину систему, а не окремі частини. Це положення, в певній мірі, базується на першому положенні про застосування системного підходу [21].

При оптимізації систем важливо враховувати їхню гнучкість, унікальність, непередбачуваність та невизначеність, а також їх адаптивність. Сукупність операцій складає функцію, яка є об'єктом оптимізації логістичної системи.

Функції, такі як транспортування, зберігання, вантажопереробка і т. д., можуть бути оптимізовані за умови детального аналізу їх структур (операцій). Сьоме положення концепції логістики наголошує на обов'язковості врахування вартості кожної елементарної операції під час розрахунків та використанні техніко-економічних обґрунтувань рішень з організації вантажопотоку.

Для досягнення цієї цілі рекомендується використовувати функціонально-вартісний аналіз (ФВА), який ґрунтується на системному дослідженні функцій об'єкту та порівнянні їх корисності з вартістю їх реалізації. Головною метою такого аналізу є забезпечення необхідного рівня користі від системи за мінімальних сукупних витрат [28].

Вибір опцій для логістичної системи має ґрунтуватися на аналізі їх техніко-економічних характеристик. Восьме положення концепції логістики надає експортерам зерна альтернативні можливості для входу на міжнародний ринок.

Рішення щодо методів транспортування, зберігання, обробки вантажу та іншого повинно базуватися на визначених критеріях. Основним критерієм є мінімізація витрат при досягненні цілі логістичної системи: доставки зерна до покупця з врахуванням усіх вимог до кількості, якості та часу.

При формуванні логістичного ланцюга, тобто лінійному упорядкуванні всіх його елементів, важливо дотримуватися єдиної політики, яка відповідає загальній стратегії підприємства.

Дев'яте положення концепції логістики підкреслює необхідність відповідності всіх рішень у плануванні та організації матеріальних потоків загальній стратегії суб'єкта господарювання [24].

Десяте положення концепції логістики наголошує на використанні максимально повної і надійної інформації при управлінні процесами. Потік інформації, який ми вважаємо забезпечувальним, має значний вплив на досягнення цілей логістичної системи.

Ефективність експорту зерна залежить від повноти та достовірності інформації. Для реалізації цього положення важливо уважно підходити до вибору джерел інформації та створення логістичної інформаційної системи з відповідними підсистемами, враховуючи їх складність, ієрархічність, цілісність та структурованість.

Отримання початкової інформації шляхом проведення "польових" досліджень часто є витратним та не завжди обґрунтованим процесом. Використання вторинної інформації (кабінетних досліджень) не завжди відображає об'єктивну картину. Тому пошук компромісу між різними інструментами та джерелами отримання інформації здійснюється на основі критеріального підходу: мінімізації витрат при одночасній максимізації корисності інформації.

Для досягнення цієї мети у вивченні зернового ринку іноді використання послуг консалтингових фірм та інших спеціалізованих суб'єктів може бути корисним.

Створення синергетичного ефекту залежить від гармонійної взаємодії всіх учасників логістичного ланцюга. Послідовно впорядкована група проміжних факторів у процесі експорту зерна має уникати внутрішніх суперечностей, що можуть негативно впливати на потенціал системи та збільшувати непродуктивні витрати на їх вирішення [2].

Розв'язання цієї проблеми слід розглядати під час становлення логістичного каналу, сприяючи співпраці з тими посередниками, які найкращим чином вписуються у конфігурацію логістичної системи.

Налагодження ділових та партнерських відносин між учасниками логістичного ланцюга – це одинадцяте положення концепції логістики, яке слід дотримуватись при формуванні експортного потенціалу зерна у всіх країнах світу.

Дванадцяте положення концепції підкреслює необхідність систематичного обліку логістичних витрат на протязі всього ланцюга постачання. Аналітична основа для оптимізації цієї системи полягає у даних обліку, які охоплюють кожну операцію усіх логістичних функцій [14].

У світовій торгівлі та експорті зернових враховується їхній стандарт якості. Це полегшується завдяки наявності документів, які відомі як стандарти і відомі обом сторонам. Термін "стандарт" у буквальному розумінні означає норму, зразок або критерій [39].

Не існує уніфікованої світової класифікації зернових товарів. Отже, при проведенні торговельних операцій з зерном потрібно враховувати відмінності стандартів, які діють як у країнах-постачальниках, так і в країнах-споживачах зерна, а також основні технологічно важливі показники якості і методи їх визначення.

У різних країнах світу існують різноманітні показники, норми якості та системи стандартизації, за якими класифікується зерно. Існує класифікація зернових складових, яка включає в себе інформацію про якість, вид, домішки та інші характеристики.

Наприклад, у Європі застосовують Правила ЄС, які були ухвалені Європейською комісією. У країнах Європейського Союзу існують власні нормативні документи, включаючи регламенти, директиви та технічні умови для сільськогосподарської продукції. Законодавство ЄС складається з різноманітних правових актів, зокрема регламентів, директив та рішень, які визначені у статті 288 Договору про функціонування Європейського Союзу [12].

Регламент є загальним законом, який повністю обов'язковий для всіх держав-членів ЄС, тобто його положення безпосередньо застосовуються у всьому ЄС.

Директива, натомість, має обов'язковість лише щодо досягнення певного результату, але залишає за національними органами влади держав-членів право вибору методів та засобів, щоб досягти цього результату.

Рішення схоже на регламент, оскільки всі його положення також є обов'язковими. Проте, на відміну від регламенту, рішення не завжди має обов'язкову силу для всіх держав-членів.

У деяких випадках держави-члени ЄС можуть встановлювати законодавчі норми через укладання конвенцій або угод.

У правилах ЄС вказані біохімічні показники якості та максимально допустимий рівень домішок. Ці норми розподіляють усі партії зерна на дві категорії – для харчового використання та для використання в якості корму, інших класифікацій не передбачено [19]. У цих правилах відсутні докладні специфікації або параметри. Тому можна стверджувати, що вони не можуть вважатися стандартами. Згідно з цими правилами чітко визначено: будь-яка партія, яка хоча б у одному показнику відхиляється, вважається фуражним зерном. Вимоги, наприклад, до якості пшениці у цих правилах ЄС значно вищі, ніж вітчизняні.

Крім того, на світовому ринку експортери зерна використовують контракти, які виступають у ролі стандартів. Ці контракти встановлюють мінімальні основні якісні стандарти та визначають правила для визначення складових зерна і вартості збіжжя, враховуючи різноманітні вимоги.

Таким чином, специфіка логістики експорту зернових культур полягає у формуванні потужної коректної взаємодії всіх аспектів ефективного розподілу зернових потоків та комплексного використання інструментарію логістики.

Висновки до першого розділу

1. Визначено, що логістика допомагає підприємствам отримати конкурентну перевагу, повністю задовольнити потреби клієнтів, сприяти економічному розвитку, ефективніше використовувати ресурси та підвищити продуктивність і екологічну безпеку.

Логістичні операції – це процеси планування, управління та координації руху товарів, інформації і ресурсів в ланцюгу постачання. Вони мають критичне значення для економіки, оскільки сприяють оптимізації витрат, зменшенню запасів, підвищенню ефективності та швидкості поставок.

2. Встановлено, що інфраструктуру логістики можна розглядати як систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків, таких як матеріальні, інформаційні, фінансові та людські. Це також включає сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-економічні умови для руху цих потоків шляхом розвитку потенціалу логістичних послуг.

3. Транспортна логістика відіграє важливу роль у розвитку сфери експортної логістики. З використанням транспортної логістики в забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності збільшується дохід підприємств.

Міжнародні перевезення вантажів та митні оформлення і страхування – складні процеси, які вимагають коректного та правильного заповнення певних документів і розуміння законодавчої бази та виконання пунктів договорів.

4. Логістика наразі є основним чинником аграрного експорту, але для ефективного керування потоками зерна, використання різноманітних інструментів логістики набуває важливого значення. Кожна виробничо-збутова система має свою унікальність і потребує гнучких логістичних ланцюгів, які забезпечують виконання її основних завдань.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИКИ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ КУЛЬТУР УКРАЇНИ

2.1. Місце України на світовому ринку зернових культур

Світовий ринок зерна відзначається постійною змінністю та непередбачуваністю. Внаслідок війни, яку росія розпочала проти України, ці виклики та загрози ще більше загострилися, ставши основними у контексті глобальної продовольчої безпеки. Україна, в свою чергу, відіграє ключову роль як один із головних виробників та експортерів зернових культур у світі [22].

Світове виробництво зернових у 2023 р. оцінюється на рівні 2 823 млн т. Це на 0,9% більше, ніж попереднього року. І на 10,3 млн т вище попереднього рекордного показника, якого було досягнуто у 2021 р.

Прогноз обсягів виробництва зернових у світі на сезон 2023–2024 років, який був зроблений ФАО, було переглянуто у напрямку невеликого зростання. За останніми даними, загальний обсяг складає 2 841 млн тонн, що на 1,1% або 32 млн тонн більше, ніж у попередньому році. Цей перегляд викликаний збільшеними очікуваннями стосовно виробництва кукурудзи у світі, з огляду на останні оцінки ЄС, а також – виробництва пшениці, враховуючи нещодавно оприлюднені дані, що підтверджують трохи більший урожай в Аргентині та Австралії..

Крім того, ФАО переглянула і підвищила свій прогноз щодо обсягу світового виробництва рису на сезон 2023–2024 років, що призвело до збільшення прогнозованої кількості урожаю в ряді країн. Наразі прогнозований обсяг становить 526,4 млн. т (перераховано на обвалене зерно).

Таким чином, обсяг виробництва в річному обчисленні збільшиться на 0,5%, досягнувши рекордного рівня сезону 2021–2022 років. Це зростання

обумовлене очікуваннями багатого врожаю в Азії загалом, а також розширенням виробництва в Африці та Сполучених Штатах Америки [56].

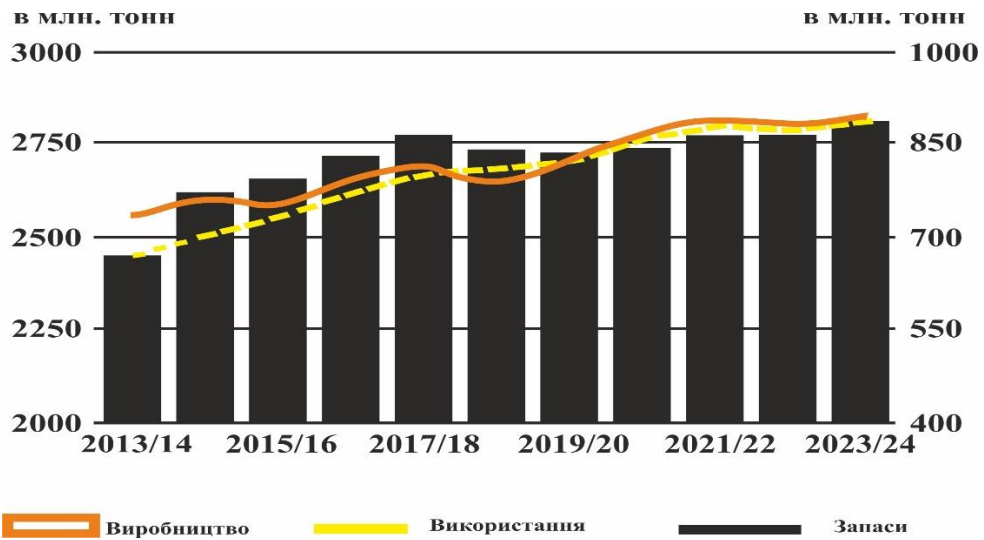


Рис. 2.1. Виробництво, споживання та запаси зернових у світі у 2013/14 – 2023/24 рр., млн. т.

Джерело: [33]

Прогноз світового споживання зернових у сезоні 2023–2024 років було підвищено на 4,6 млн т, до 2 828 млн т, порівняно з минулим місяцем. Це на 36,4 млн т (1,3%) більше, ніж у сезоні 2022–2023 років.

Прогнозується, що обсяг споживання пшениці у світі на сезон 2023–2024 років становитиме 795 мільйонів т, що на 2,0 відсотка більше, ніж у сезоні 2022–2023 років, та на 2,1 мільйона т. вище порівняно з попереднім місяцем. Це переважно пов'язано з очікуваннями більшого використання пшениці в кормових цілях в Аргентині та іншими потребами у Сполученому Королівстві Великобританії та Північній Ірландії.

Прогноз споживання фуражних зернових у світі на сезон 2023–2024 років було підвищено на 2,5 млн. т. Це зростання в основному обумовлене очікуваним збільшенням використання кукурудзи в кормових цілях, особливо в Мексиці, та ячменю, головним чином в Китаї та Марокко.

З урахуванням перегляду в бік підвищення, прогнозується, що загальне світове споживання фуражних зернових у сезоні 2023–2024 років досягне 1 509 млн т, що на 1,5% більше, ніж у сезоні 2022–2023 років.

Очікується, що світове споживання рису в сезоні 2023–2024 років зменшиться на 1,1 мільйона т. порівняно з попереднім роком, досягнувши показника 523,7 мільйона т. Це зменшення споживання рису в непродовольчих цілях в значній мірі компенсується збільшенням споживання у продовольчих цілях за рахунок зростання населення.

Основні експортні товари країн світу – це кукурудза, пшениця та ячмінь. Частка України на світовому ринку становить 15% для кукурудзи, 10% для пшениці та 13% для ячменю [33].

Навіть при підвищенні прогнозу передбачається, що обсяг торгівлі пшеницею у сезоні 2023 - 2024 років скоротиться на 0,7 відсотка в порівнянні з показниками сезону 2022 - 2023 років і складе 199 мільйонів т.

Обсяг торгівлі фуражними зерновими у світі може досягти 235 мільйонів т, що на 0,8 мільйона т більше ніж прогнозувалося минулого місяця, і на 5,0 відсотків вище від показників сезону 2022 - 2023 років.

Щодо прогнозу щодо обсягів торгівлі ячменем у світі в сезоні 2023–2024 років, після останнього перегляду, який відбувся цього місяця, збільшення цих обсягів було враховано. Основними факторами такого зростання були збільшення експорту ячменю з Австралії та його імпорту Китаєм та Марокко для задоволення внутрішнього попиту на корми. В результаті це може призвести до перевищення обсягів торгівлі ячменем порівняно з показниками сезону 2022 - 2023 років.

Прогноз ФАО щодо обсягу торгівлі кукурудзою у світі в 2023 - 2024 роках в цілому залишився без змін, оскільки зниження обсягу імпорту ЄС було компенсовано зростанням закупівель з боку Мексики, Саудівської Аравії та Сполученого Королівства Великобританії та Північної Ірландії [8].

Найбільші виробники пшениці в світі – Китай з виробництвом 135 млн т та Індія з 108 млн т. Проте вони не є видатними експортерами через

високий внутрішній попит, що перевищує обсяг власного виробництва, і, отже, вони є чистими імпортерами.

Українські експортери за 2023 року отримали найбільший дохід від продажу зернових культур за кордоном (таких як кукурудза, пшениця, ячмінь, гречка, сорго, жито), що становить чверть від усього експорту за вивчений період і складає 6,8 мільярда дол. США.

Основу українського експорту в умовах конфлікту складає продукція агропромислового комплексу, продана на суму 23,3 мільярда доларів США в 2022 році. (Варто зазначити, що Україна має потенціал експорту агропродукції на рівні 20 мільярдів дол. США) [6].

У кінці 2023 року українські експортери отримали найбільший дохід від продажу за кордоном зернових культур, таких як кукурудза, пшениця, ячмінь, гречка, сорго та жито. Ця категорія товарів складала чверть від усього обсягу експорту за досліджуваний період і становила 6,1 мільярда доларів США [18].

У таблиці 2.1 наведено десять найбільших компаній-експортерів зернових на ринку України у сезоні 2023 року.

Таблиця 2.1

Провідні компанії-експортери зернових на ринку України, 2023 р.

п/н №	Назва фірми експортера 2023р.	Частка компанії у загальному експорті зернових
1.	Кернел	8
2.	LouisDreyfus	7
3.	Cargill	5
4.	Нібулон	5
5.	ADM	5
6.	Агропросперіс	4
7.	Cofco	3
8.	Viterra	3
9.	Укрландфармінг	2
10.	Олам Україна	1

Джерело: [16]

Аграрний сектор України має значний вплив на загальне виробництво продукції та експортний обсяг. Перед російською агресією він становив 20% ВВП та майже 40% усіх експортних доходів.

У 2021 році Україна збрала найбільший врожай пшениці за всю історію своєї незалежності - 33,01 мільйони т. Це на 7,59 мільйонів т. більше, ніж у сезоні 2020 року, і дозволило країні посісти 7-ме місце у світі за обсягом виробництва пшениці. На перших позиціях у рейтингу найбільших виробників пшениці знаходяться Австралія, США, росія, Індія, Китай та ЄС.

Лише за маркетинговий період 2021–2022 років обсяг експорту зернових та олійних продуктів становив 61,5 млн т або 22,2 мільярди доларів США. З них понад 12 мільярдів доларів припадає на експорт зернових культур [16].

У 2020 році з загального обсягу експорту зернових у 52,2 млн т було відправлено наступні кількості: пшениці – 26,7 млн т, кукурудзи – 35,1 млн т, ячменю – 8,4 млн т.

У 2021 році в Україні було зібрано в цілому 86,01 мільйонів т зернових. На 21 лютого 2022 року було вивезено за кордон 42,54 мільйони т, а ще приблизно 27 мільйонів т. зерна залишалося на складах і елеваторах, готових до експорту [16].

Серед країн-виробників та експортерів пшениці можна виділити ЄС з часткою виробництва на світовому ринку у 16,3%, росія – 11%, США – 6,4%, Австралія – 4,3%, Україна – 3,3% та Аргентина – 2,3%. Найбільший потенціал експорту мають Австралія із відношенням експорту до виробництва 74,4%, Аргентина – 72,1%, Україна – 57,6%, США – 48,7%, росія – 43,9% (табл. 2.2) (табл. 2.2) [20].

З початку березня 2022 року до серпня експортний ринок пшениці в Україні практично не активувався через блокування морських маршрутів Росією. Крім того, експорт альтернативними шляхами через Польщу та Румунію був значно обмеженим і ускладненим через сезонне збільшення навантаження на всі ланцюжки постачання [43].

Таблиця 2.2

Динаміка виробництва і експорту пшениці
у світі та Україні за 2020–2022 рр., млн т.

№ з/п	Країни	2020	2021	2022
Виробництво пшениці				
1	Аргентина	19,8	17,6	22,2
2	Австралія	14,5	33,3	36,3
3	ЄС	138,8	126,7	138,4
4	росія	73,6	85,4	75,2
5	США	52,6	49,8	44,8
6	Україна	29,2	52,4	33,0
7	Світове виробництво	762,4	776,3	779,3
8	Частка України, %	3,8	3,3	4,2
Експорт пшениці				
1	Аргентина	13,6	9,6	16,0
2	Австралія	10,1	19,7	27,0
3	ЄС	39,8	29,7	34,0
4	росія	34,5	39,1	33,0
5	США	26,4	26,7	22,0
6	Україна	21,0	16,9	20,0
7	Світове виробництво	194,4	198,7	204,8
8	Частка України, %	10,8	8,5	9,8

Джерело: [23]

Серед провідних країн, які експортують пшеницю, за результатами 2021–2022 маркетингового року, можна відзначити Європейський Союз, росію, Австралію, Сполучені Штати та Україну (рис. 2.2). Таке явище можна пояснити великим потенціалом країн у сфері земельного господарства, високою врожайністю та обмеженим використанням пшениці для потреб харчування та кормів внутрішнього ринку.

Країни ЄС, які мають значний внесок у світове виробництво (16%), займають лише шосте місце серед провідних країн-експортерів з потенціалом на рівні 24,6%. Іншими словами, на світовому ринку кожену четверту тону пшениці експортується цими країнами ЄС.

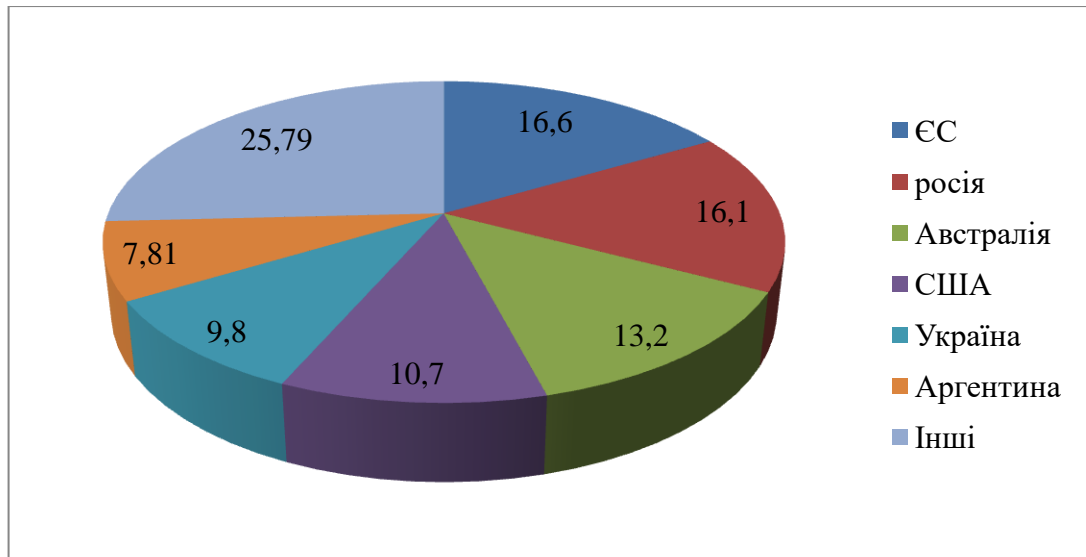


Рис. 2.2. Провідні країни-експортери пшениці у світі у 2022 р., %

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

У 2023 році, незважаючи на обмеження вивезення зерна, проблемами з логістикою та високу вартість пального через війну, Україна зберегла свої позиції на світовому ринку експорту пшениці, займаючи 9,3% частку або 19 мільйонів тонн. За результатами 2023 року, серед країн-експортерів пшениці у світі, найбільшу частку мають Росія – 24,9%, Європейський Союз – 23,4%, Австралія – 20,8%, Сполучені Штати – 16,5%. Детальні дані про країни, які експортували пшеницю у 2023 році, наведені на (рис. 2.3).

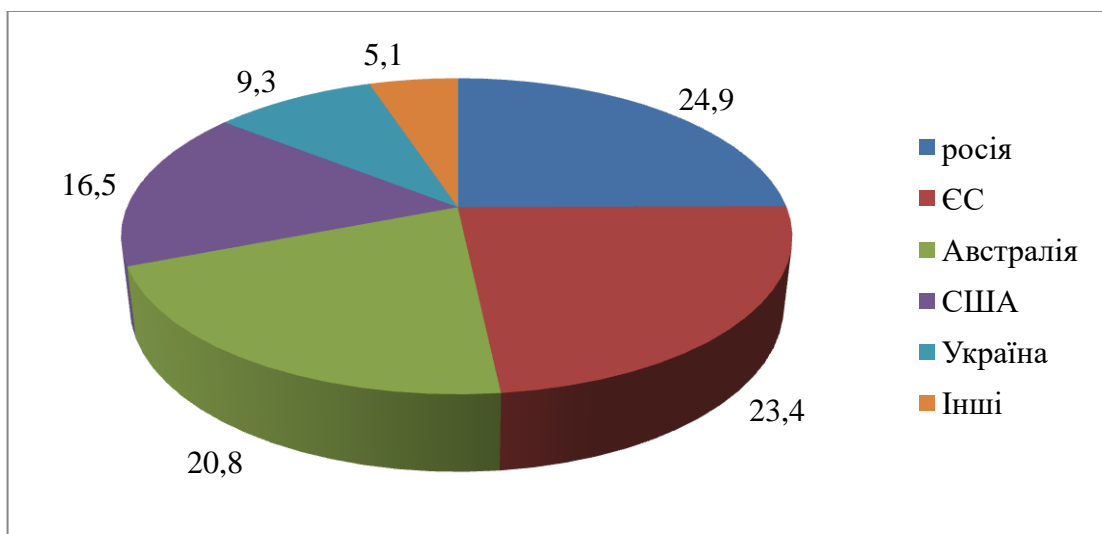


Рис. 2.3. Провідні країни-експортери пшениці у світі у 2023 р., %

Джерело: складено автором за матеріалами [8]

Україна знаходиться на шостому місці у світі за обсягом виробництва кукурудзи. Протягом періоду з середини 2021 року до середини 2022 року більше кукурудзи вирощено лише в Аргентині, країнах Європейського Союзу, Бразилії, Китаї та США.

При аналізі динаміки у виробництві та експорті кукурудзи, за даними ФАО, найбільшим виробником у світі є Китай з обсягом 272,5 мільйона тонн. Проте майже весь вироблений обсяг використовується для внутрішнього споживання і не впливає на експортні позиції світового ринку [26]. У списку провідних експортерів кукурудзи за обсягами, Україна посідає четверте місце в світі, обігнана лише США, Бразилією та Аргентиною.

Світове виробництво та експорт кукурудзи представлені у табл. 2.3

Таблиця 2.3

Динаміка виробництва і експорту кукурудзи
у світі та Україні за 2020–2022 рр., млн т

№ зп	Країни	2020	2021	2022
Виробництво кукурудзи				
1	Аргентина	51,0	52,0	53,0
2	Бразилія	102,0	87,0	116,0
3	ЄС	66,7	67,1	70,5
4	Індія	28,8	31,6	32,5
5	США	346,0	358,4	383,9
6	Україна	35,9	30,3	42,1
7	Світове виробництво	1120,1	1125,9	1215,6
8	Частка України %	3,2	2,7	3,5
Експорт кукурудзи				
1	Аргентина	39,9	36,5	42,5
2	Бразилія	34,1	27,5	34,0
3	ЄС	5,4	3,7	5,2
4	Індія	1,1	3,7	3,3
5	США	47,0	68,6	63,5
6	Україна	28,9	23,9	27,3
7	Світове виробництво	175,7	183,7	192,6
8	Частка України %	16,4	13,0	12,1

Джерело: [23]

Враховуючи відношення експорту до виробництва, найбільший потенціал у експорті кукурудзи демонструють Аргентина (80,2%) та Україна (64,8%). Третє місце зайняли Бразилія – 23,1% та США – 33%. І останніми у рейтингу світових експортерів кукурудзи були Країни ЄС – 2,6% та Індія – 1,71%. Частка провідних країн-експортерів у світовому експорті кукурудзи представлені на рис. 2.4

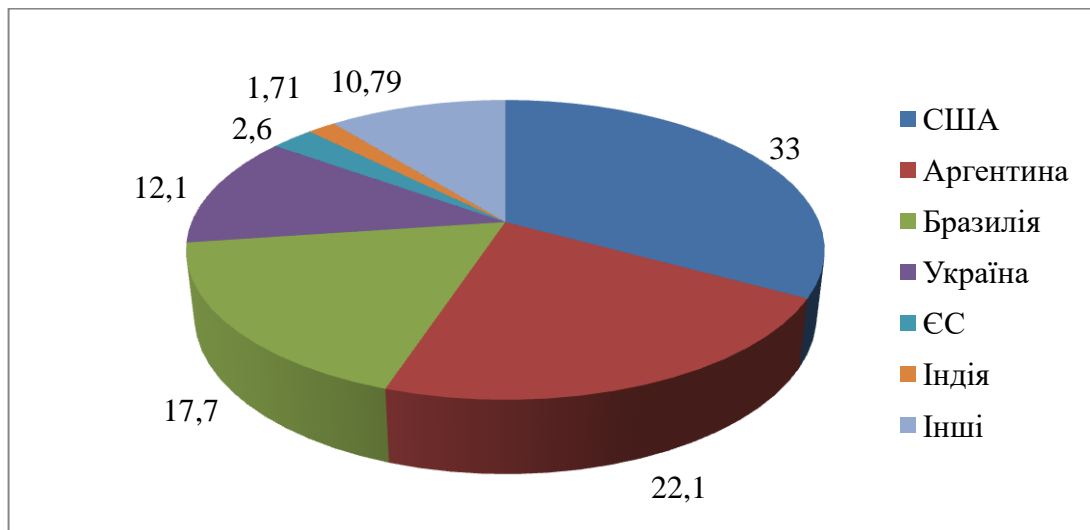


Рис. 2.4. Провідні країни-експортери кукурудзи у світі у 2022 р., %

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

Зараз у світі спостерігається нестача кукурудзи, що може призвести до збільшення попиту та цін на цю культуру. Ця зміна ситуації на світовому ринку кукурудзи сприяє підвищенню конкурентоспроможності української продукції.

У грудні 2022 року експорт кукурудзи з України став більш активним, і його обсяги можуть збільшитися до 2 млн т. щомісяця. Якщо такої тенденції будуть продовжуватися, то щомісячний обсяг експорту кукурудзи з України може досягти максимальних 2,5 млн т.

У зборі врожаю та експортування ячміню в Україні займає третє місце після кукурудзи і пшениці. У зв'язку з невеликими витратами на виробництво та наявністю широкого ринку збуту, експорт ячменю стає привабливою опцією [30].

У сфері вирощування ячменю, Україна займає четверте місце у світі за обсягами врожаю, уступаючи перше місце Австралії, а також Росії та країнам Європейського Союзу. Щодо експорту ячменю, Україна у 2020 році посідала четверте місце у світі, експортувавши понад 5 мільйонів т, а у 2021 році піднялася на третю позицію з обсягом експорту 5,7 мільйонів т. Кожного року близько 50% виробленої кількості направляється на зовнішні ринки.

У 2021–2022 маркетинговому році найбільшим виробником ячменю була Австралія, чий внесок у світовий експорт становив 30,8%. На другому та третьому місцях знаходилися Франція з показником 23,1% та Україна з 19,9%. У кінці рейтингу експортерів ячменю були росія і Канада зі значеннями відповідно 14% та 12,2% представлені на рис. 2.5.

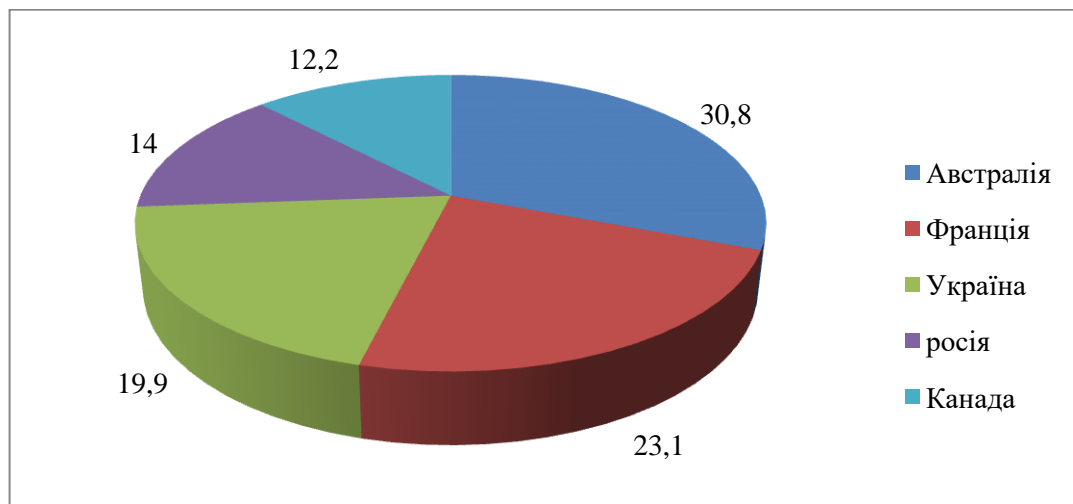


Рис. 2.5. Провідні країни-експортери ячменю у 2021–2022 році, %

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

За прогнозами на 2022 рік, Україна мала намір зібрати близько 8,2 млн т ячменю. Однак війна призвела до втрати частини врожаю через окупацію південних областей, на які припадала найбільша частка виробництва ячменю.

В результаті цього до кінця 2022 року врожай ячменю склав 5,5 мільйонів тонн, що значно вплинуло на ситуацію на світовому ринку цієї культури. Внаслідок такої ситуації, найбільшим імпортерам українського ячменю у 2022 році довелося підвищити закупівельну ціну для стимулювання постачання від виробників.

Основними країнами, які споживали український ячмінь у 2021 р. були Китай (2,93 млн. т), Туреччина (928 тис. т), Саудівська Аравія (373 тис. т), Лівія (347 тис. т), Туніс (235 тис. т), Ізраїль (119 тис. т) та країни-члени ЄС (116 тис. т) Країни в які експортують ячмінь з України представлені на рис. 2.6

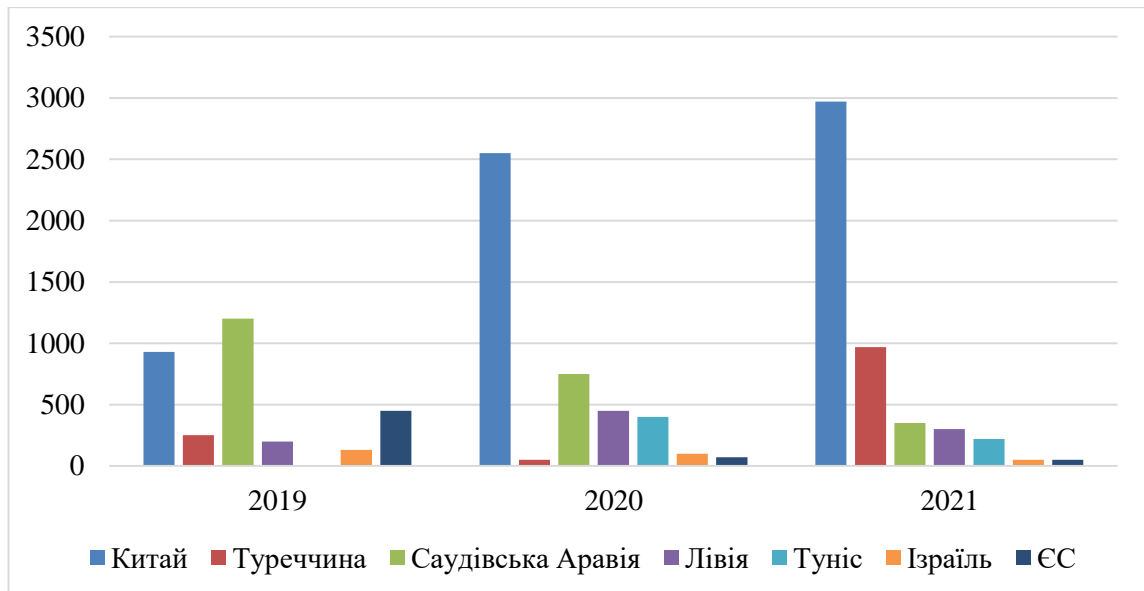


Рис. 2.6. Географія експорту українського ячменю за 2019–2021 рр. тис. т
Джерело: складено автором за матеріалами [23]

Експортний потенціал ячменю, до початку війни становив 6–6,5 млн т, і українські порти успішно впоралися з цим завданням. Зараз обсяг експорту залежить від ефективності роботи «зернового коридору», через який зерно транспортується з трьох чорноморських портів: Одеса, Чорноморськ та Південний [29].

З початком вторгнення росії, український аграрний експорт припинився до серпня 2022 року. Внаслідок цього залишилося невідправленими за кордон 19 млн т основних експортних культур, з яких майже 12 млн т становила кукурудза, а 7 млн т - пшениця.

За останні два роки відбулося помітне зменшення обсягів експорту основних зернових культур, яке відображається у динаміці товарної структури експорту. Так, станом на 01.12.2022 р. експорт кукурудзи

зменшився майже в 4 рази, пшениці – у 1,6 разів, ячменю – у 6 разів порівняно з 2021 р. структура експорту зернових з України у 2021–2022 рр відображена на рис. 2.7).

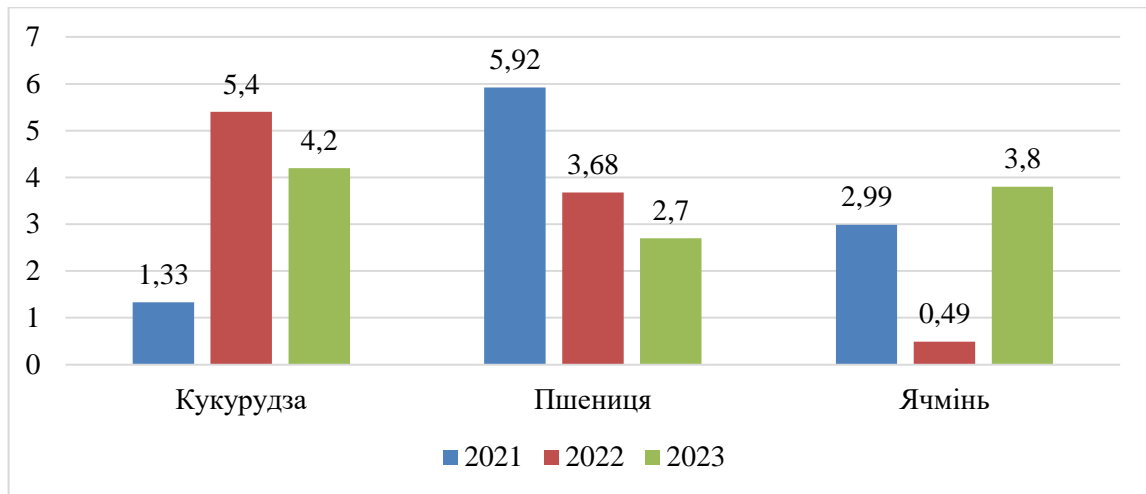


Рис. 2.7. Товарна структура експорту зернових України у 2021–2023 рр., млн т

Джерело: складено автором за матеріалами [8, 23]

Однак, за період 2022–2023 рр. обсяги відвантажень зернових наблизились до довоєнного рівня і забезпечити країни, які імпортують, доставками зернових [46].

Часткове скорочення експорту зернових частково обумовлене блокадою чорноморських портів росією. До виникнення війни через південні порти відправлялося 95% зернового експорту – майже 6 млн т зерна щомісяця, у порівнянні з відвантаженням залізницею, яке становило 300 тисяч т, що в 20 разів менше.

Відкриття зернового коридору стало результатом тиску гуманітарних організацій і місій, оскільки відсутність України на світовому ринку зерна підвищила ціни та призвела до голоду у численних вразливих країнах, особливо в Африці.

Цінова динаміка на внутрішньому та світовому ринку зернових культур, яка виявляла високу кореляцію протягом останніх 10–15 років, відзначилася значними відмінностями у 2022 році. Спад пропозиції зернових

на світовому ринку призвів до зростання цін, у той час як ціни на внутрішньому ринку України залишалися на рівні попереднього сезону.

До введення зернового коридору внутрішні ціни на зернові варіювалися від 2500 до 4900 гривень за тонну. З урахуванням високих витрат на логістику Багато виробників понесли великі фінансові втрати через неможливість експортувати зерно морським шляхом від експорту, а в деяких випадках рентабельність скоротилася до нуля.

Більше того, цінова ситуація була під впливом великим надлишком пропозиції над попитом, обмеженим зниженням цін з боку аграріїв та повільним темпом збору врожаю кукурудзи..

Протягом часу, коли діяв зерновий коридор, внутрішні ціни на зерно піднялися до рівня від 5000 до 5700 гривень за тонну.

Так, починаючи з 12 грудня 2022 року, більшість переробників підвищили закупівельні ціни на пшеницю 2 та 3 класу на 100–200 гривень за тонну, і станом на 15 грудня 2022 року вони залишилися в межах 6000–7500 та 5900–7300 гривень за тонну відповідно. Динаміка внутрішніх цін на зернові представлена на рис. 2.8

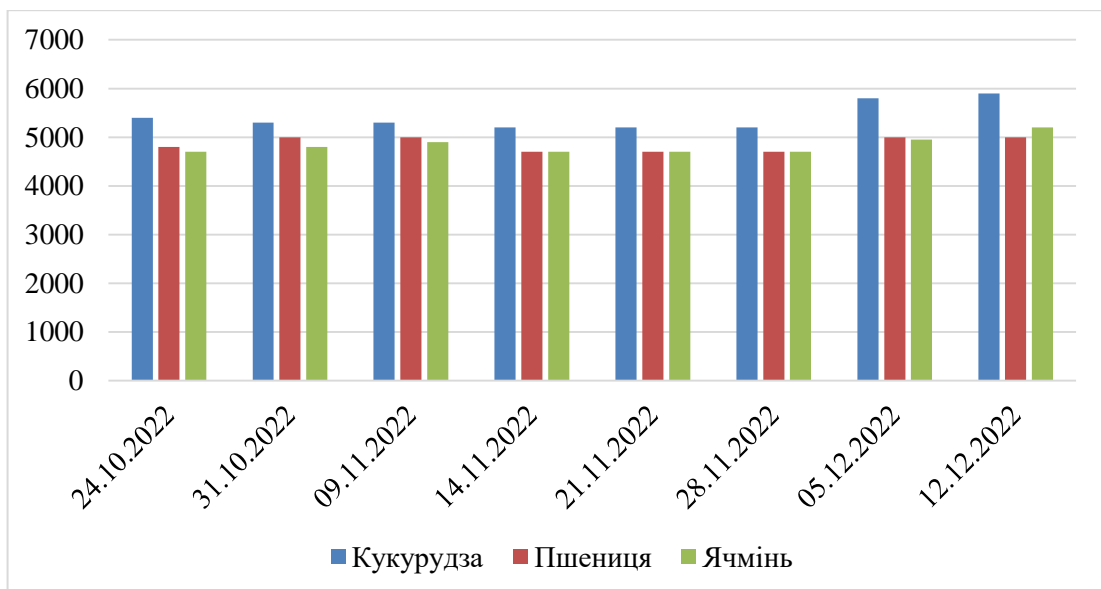


Рис. 2.8. Динаміка внутрішніх цін на кукурудзу, пшеницю і ячмінь в Україні у жовтні- грудні 2022 р. грн за тонну

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

Зростання цін на зернові культури в країні, обумовлено зменшення пропозицій, що є наслідком російських ракетних ударів по енергетичній інфраструктурі України 23.11.2022 р. При цьому електропостачання було відсутнє на 90% її території, що мало негативний вплив на логістику, перевалку та загалом функціонування місцевого експортного ринку. Без електропостачання тимчасово припинили роботу і ряд пунктів пропуску на кордоні.

Одночасно, швидке зростання цін стримувалося зменшенням темпів експорту даної культури через деяке зниження попиту європейських імпортерів і обмеження обсягів поставок зерна морським шляхом через проблеми з електропостачанням портової інфраструктури.

Більші витрати на переробку пшениці, викликані частими перебоями у електропостачанні та потребою застосування генераторів для забезпечення виробництва обмежувало можливість підвищення закупівельних цін на сировину.

У зв'язку з тим, що Україна є провідним учасником на світовому ринку зернових та їх переробки, це має вплив на формування глобальних ринкових запасів зернових, і бере участь у міжнародних ланцюгах постачання продовольства, це створює ризики зростання інфляційних процесів як на національному, так і на міжнародному рівні. [10].

З початку повномасштабної війни в Україні одним з цінових ризиків для світового продовольчого ринку є збереження або подальше зростання темпів інфляції, що спостерігається з часів пандемії COVID-19.

Світові ціни на зерно різко зросли. Однак після укладення угоди щодо зернового коридору ціни на світових ринках стали стабільними. Динаміка світових цін на пшеницю і кукурудзу у 2020–2024 р. представлені на рис. 2.9

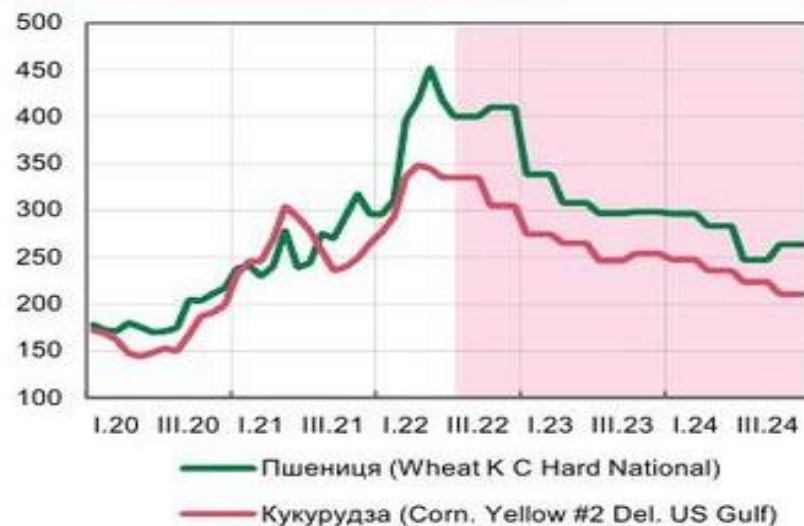


Рис. 2.9. Динаміка світових цін на пшеницю і кукурудзу у 2020–2024 р. грн.
за тонну

Джерело: [54]

Протягом періоду воєнних дій вартість необхідних ресурсів для виробництва сільськогосподарської продукції значно збільшилась. Вартість насіння, засобів захисту рослин, добрив та палива в середньому зросла на 40–45%.

Унаслідок блокування морських портів починаючи з березня по серпень 2022 року обсяг експорту сільськогосподарської продукції був надзвичайно низьким.

В березні було експортовано лише 322 тис. т, у квітні цей показник зріс до 970 тис. т, у травні досягнув 1,2 млн т, а в червні перевищив млн т.

Після розблокування портів Одеси у серпні 2022 року обсяг експорту збільшився до 4 млн т, проте це на 1,5 рази менше, ніж до початку війни у 2021 році. Ціни на зернові продукти українських виробників значно впали через скорочення обсягів експорту. У червні ціни за 1 тонну пшениці становили в середньому 5700 грн, а до кінця серпня ціна знизилася до 4050 грн за 1 тонну. Щодо кукурудзи, у червні ціна становила в середньому 5600 грн за тонну, а до кінця серпня вона скоротилася до 4250 грн за тонну. [47]

Також відбулися зміни у географії експорту зернових у 2022 році. У 2021 році найбільший обсяг експорту українського зерна припадав на Китай, Єгипет та Туреччину, але станом на 01.12.2022 року до країн-імпортерів вже входять Іспанія, Туреччина, Китай, Італія та Нідерланди. Географія експорту зернових з України зазнала змін (рис. 2.10).

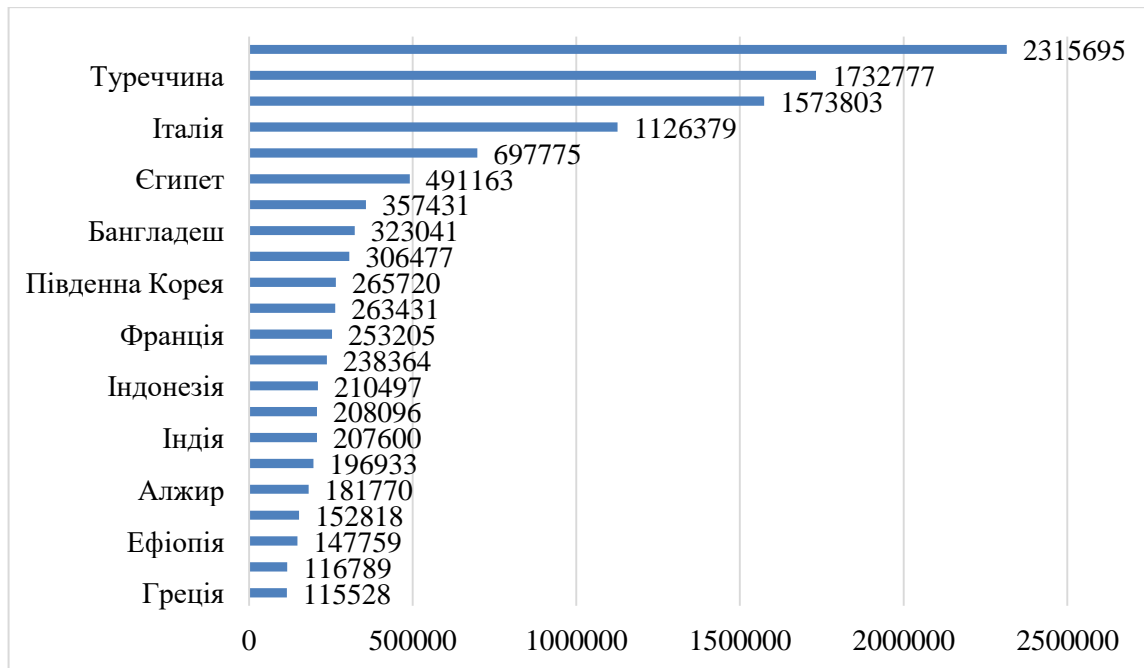


Рис. 2.10. Географія експорту зернових з України станом на 01.12.2022 р.,

млн т

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

На початок 2022 року була відмічена нестача елеваторів для зберігання зерна, при цьому загальна місткість зерносклади становила 75 млн т, але через концентрацію найбільших зерносклади на півдні країни, де також активно ведуться бойові дії, на сьогодні доступні елеватори для зберігання можна оцінити лише на 60 млн т. Під час війни в Україні зниження ефективності діяльності фірм, які займаються виробництвом та експортом зернових, призвело до появи нових стратегій у сфері виробництва, зберігання та експорту зерна.. Це включає в себе проекти щодо будівництва нових елеваторів та розширення існуючих в районах, що прилягають до західних кордонів; використання альтернативних методів для зберігання та сушіння

зерна; та залучення невеликих портів на ріці Дунай для транспортування зернових.

У рамках нового проекту, фінансованого Японією, ФАО планує вирішити проблему нестачі сховищ шляхом надання дрібним землевласникам поліетиленових рукавів для зберігання зерна, обладнання для завантаження та вивантаження зерна, а також постачання довгострокових модульних сховищ для зберігання зерна. Ці заходи спрямовані на підтримку малих та середніх фермерських господарств у 15 областях [7].

Заблокування чорноморських портів росією призвело до виникнення наступних небезпек для зернової галузі в Україні:

- 1) фінансові збитки місцевих виробників;
- 2) ускладнення у вивезенні зернових за межі країни;
- 3) втрату валютної виручки;
- 4) зростання ризику недостатнього фінансування майбутніх витрат на насіння, паливо та засоби захисту рослин.

В результаті бойових дій, окупації та замінування територій, Україна зазнала втрат у розмірі майже 20% засіяної площі, що вплине на майбутній врожай у 2023 році.

У 2022 році зменшення засіяних площ під озимі зернові становило 40% в порівнянні з 2021 роком, що було викликано також зменшенням доходів або навіть відсутністю доходів у виробників. Це призведе до негативних наслідків для розвитку зернового сектору в Україні, що може вплинути і на світовий ринок зерна.

Особливі виклики для міжнародних організацій з безпеки та продовольства включають:

1. Посилення інфляційного тиску загалом.
2. Виникнення нестачі продуктів харчування та голоду в країнах Африки та Азії.
3. Підвищення вартості зерна буде значно впливати на загальні продовольчі ринки, особливо в менш розвинених країнах, де купівельна

спроможність населення низька, що ще більше загострюється внаслідок дефіциту продуктів харчування.

4. Зменшення рівня життя, зростає загроза демографічних проблем (хвороб та народження хворих немовлят);

5. Збільшення цін на продукти та ГСМ;

6. Політична нестабільність у країнах третього світу, як наслідок воєнних конфліктів та занепад економік та ін. [15].

У 2021 році 36 із 55 країн, які здійснювали експорт з України та Росії, мали залежність від них у понад 10% від загального обсягу їхнього імпорту пшениці. Деякі з цих країн імпортували пшеницю виключно з України та Росії.

Україна займає четверте місце у світі за обсягами виробництва та експорту сільськогосподарської продукції. Міжнародні організації, які займаються продовольчою та сільськогосподарською сферами, об'єднали свої зусилля для підтримки та відновлення експорту зернових культур з України на світові ринки, з метою зміни ситуації, спричиненої наслідками російської агресії в нашій країні.

Головні заходи з метою зниження ризиків для українського та світового ринків зернових повинні бути спрямовані на такі аспекти:

1. Відновлення здатності до зберігання зернових та ефективна робота ланцюжків постачання, що охоплюють весь процес від збирання врожаю до експорту. До початку 2022 року було знищено 14% елеваторів, а ще приблизно 10% знаходяться на територіях, що перебувають під окупацією. Елеватори західних областей є найбільш важливими для зберігання зернових, особливо в умовах активних воєнних дій. Їхня загальна місткість становить близько 9 мільйонів т. Незважаючи на воєнний конфлікт, в цих регіонах продовжується будівництво нових елеваторів, але це не принесе істотних змін у поточній ситуації [27].

2. Збереження виробничого потенціалу українських фермерів є ключовим для забезпечення сталого виробництва у майбутньому. Фермери з

України годують не лише себе та свої громади, а й мільйони людей по всьому світу. Забезпечення їм можливості продовжувати виробництво, безпечно зберігати продукцію та мати доступ до альтернативних ринків для збуту є вкрай важливим. Це не лише сприяє забезпеченню продовольства і збереженню ресурсів для існування, але й зміцнює продовольчу безпеку в Україні та забезпечує інші країни, які залежать від імпорту, стабільними та надійними поставками зерна за доступною ціною.

Крім цього, проект, який впроваджують продовольчі та сільськогосподарські світові організації у об'єднанні своїх зусиль щоб протистояти наслідкам російської агресії, уряд надасть технічну підтримку для відновлення та збільшення виробництва та продажу зернових культур України на зовнішні ринки. Це означатиме розроблення альтернативних шляхів для експорту зерна та швидке розширення технічних можливостей лабораторії в Ізмаїлі. Ця підтримка допоможе аграріям відповідати міжнародним вимогам, зокрема у проведенні перевірок якості зернових продуктів на безпеку та отримання сертифікатів [27].

3. Початок реалізації господарської програми, яка передбачає викуп зернової продукції від виробників за цінами, що мають економічне обґрунтування. Для аграріїв важлива підтримка з боку держави через надання посівного матеріалу, палива, пільгового кредитування та інші заходи. Також важливе фінансування програм щодо розмінування території.

Зокрема, зменшилися земельні площі, призначені для посіву майбутнього урожаю, через мінування, окупацію та проведення бойових дій на півдні та сході країни. Це спричинило зниження цін та відповідно доходів виробників зернових внаслідок збільшення цін на пальне та порушень у логістичних ланцюгах. Також скоротилися можливості експорту України через блокування Чорноморських портів росією.

За оцінками Української асоціації саперів, наразі приблизно 83 000 квадратних кілометрів території забруджено різноманітними видами вибухових засобів. Наприклад, за даними Продовольчої та

Сільськогосподарської Організації ООН, розцінка на розмінування в Хорватії становила близько 1,25 євро за квадратний кілометр, а вартість усунення однієї протипіхотної міни – 0,56 євро. Враховуючи ці витрати, вартість проведення заходів з розмінування на такій площі в Україні перевищує 10 мільярдів доларів США [56].

4. Україна змінює свою роль з постачальника сировини на експортера готової продукції з доданою вартістю. Це допоможе перетворити Україну з простої аграрної держави на високотехнологічну країну в галузі сільського господарства і вирішити питання глобальної продовольчої безпеки [54].

Отже, протягом останнього десятиліття Україна займала провідні місця у світових рейтингах основних виробників та експортерів зернових культур, таких як кукурудза, пшениця та ячмінь. Проте, у 2022 році російська агресія проти нашої країни викликала негативні наслідки та створила ризики для розвитку зернової індустрії [44].

Ситуація в нашій країні прямо впливає на глобальну динаміку зернового ринку, що може спричинити голод у багатьох країнах, зростання інфляції, політичну нестабільність тощо. Тому виклики, які мають виникнути в процесі розвитку і стабілізації зернового ринку в Україні, мають бути вирішені спільними зусиллями міжнародної спільноти, зокрема шляхом припинення військової агресії з боку росії.

2.2. Сучасний стан логістики експорту зернових культур України

Логістика експорту зернових культур в Україні – це процес планування, організації, контролю та управління господарськими операціями, пов'язаними з доведенням вирощених зернових від виробника до споживача, а також ресурсним забезпеченням його виробництва [17]. Вона є одним із важливих факторів забезпечення конкурентоспроможності аграрного бізнесу та розвитку країни загалом.

Логістика міжнародної торгівлі – це важливий інструмент формування конкурентних переваг. У той час як внутрішній ринок підпорядкований переважно економічним чинникам, на міжнародному рівні зовнішньоекономічна політика окремих держав або груп держав має значний вплив на міжнародну торгівлю.

Для успішного функціонування на міжнародному ринку будь-якій країні необхідно мати розвинуту зовнішньоекономічну інфраструктуру, яка забезпечує ефективний транспорт товарів або послуг від виробника до споживача у інших країнах.

Сучасний засіб, що сприяє досягненню міжнародних торговельних цілей шляхом забезпечення ефективного, оперативного та комплексного управління матеріальними, а також супровідними інформаційними і фінансовими потоками, називається логістичним забезпеченням міжнародної торгівлі [23].

Витрати на логістику в АПК України у 2021 перевищували такий самий показник США на 30%, ЄС – на 40%. У перспективі планувалось, що якщо Україна планує до 2026 року наростити потенціал експорту зерна до 60 млн тонн, слід особливу увагу приділити розвитку агрологістики та підвищенню її ефективності.

Внаслідок агресії з боку росії проти України українські чорноморські порти, як основний шлях експорту вітчизняних сільськогосподарських продуктів (більше 90%), були заблоковані. З урахуванням обмежених можливостей експорту через інші транспортні маршрути та значного підвищення вартості експортної логістики, обсяг експорту зернових зменшився з 5,4 мільйонів тон у січні 2022 року до 0,3 мільйона тон у березні 2022 року [25].

Початок конфлікту призвів до перенасичення внутрішнього ринку продукцією, яка традиційно була призначена для експорту, і до значного зниження цін на ці продукти всередині країни, більше ніж на 30%. Ця обстановка суттєво ускладнила аграрну сферу та призвела до серйозних

фінансових втрат. Виклики для логістичного сектора з'явилися ще за кілька років до початку війни між Росією та Україною.

Щодо динаміки товарної структури експорту у відсотковому відношенні до загальних обсягів, відповідно до статистичних даних, що надає Державна служба статистики України, можна спостерігати зростання у частках експорту зернових культур у 2022 році та у перших місяцях 2023 року, що було частково обумовлене розблокуванням українських портів [9].

Основними категоріями українського експорту у 2022 році були зернові культури, жири та олії, недорогоцінні метали, зокрема чорні метали. Ці категорії разом склали 47% від загального обсягу експорту. Протягом перших чотирьох місяців 2023 року цей показник навіть збільшився до 53% завдяки зростанню експорту зернових культур [30].

Товарна структура експорту України, де за статистикою перше місце відіграє експорт зернових представлено на рис. 2.11.

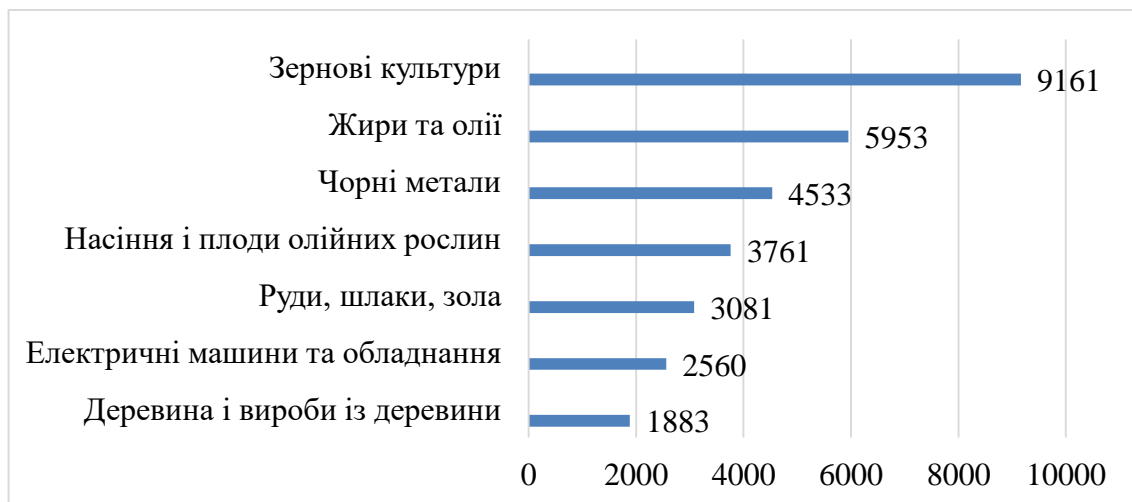


Рис. 2.11. Товарна структура експорту України у 2022 р., млн дол. США

Джерело: складено автором за матеріалами [8]

Якщо розглядати види транспорту для експорту, можна спостерігати певне відновлення морських перевезень з серпня 2022 року, коли стартувала Зернова ініціатива. Однак, порівняно з попередніми роками, ці обсяги ще не досягли колишнього рівня. Збільшення частки залізничного транспорту спостерігається з березня 2022 року.

До вторгнення російських військ, основна частина зернового експорту з України здійснювалася через порти Миколаєва, Одеси та Чорноморська. Ще 5% експорту відбувалося через порти Маріуполь та Бердянськ. В основному зерно доставлялося до портів залізницею. [36].

Часткове відновлення експорту вітчизняним експортерам через водний шлях Дунаю до Чорного моря стало можливим, але це лише частково знімає тиск на глобальному продовольчому ринку.

Аналіз товарної структури, географії та транспортних можливостей експорту за 2022 рік підтверджує, що експорт сільськогосподарської продукції, зокрема зернових вантажів, відіграє важливу роль у формуванні експортного потенціалу України..

Альтернативні шляхи транспорту, такі як автомобільний, залізничний та річковий, не можуть повністю замінити експорт морським шляхом та вирішити проблему обмежень у нових ланцюжках поставок, які ще потрібно вирішити. Дані про експорт зернових за засобом транспорту за 2022 рік представлено на рис. 2.12

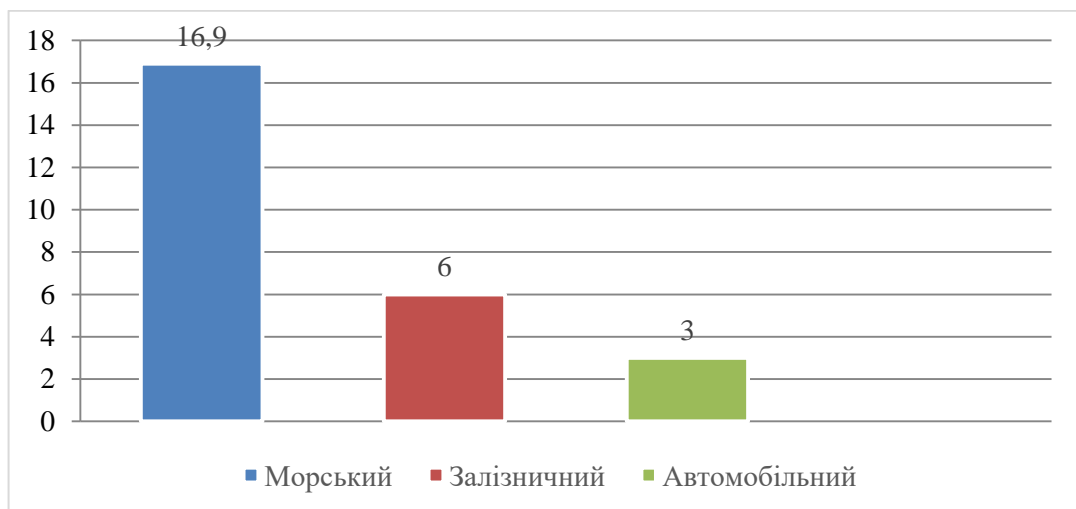


Рис. 2.12. Експорт зернових культур за типом транспорту у 2022 р., млн т.

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

Експорт зерна до країн ЄС, який здійснюється за допомогою залізничного та автомобільного транспорту, складає близько 5% від загального обсягу експорту зернових з України. Хоча використання

залізничного транспорту для експорту з України є ефективною альтернативою та доповненням до морського транспорту, варто відзначити, що він є дорожчим і не забезпечує транспортування таких великих обсягів, як морський транспорт. Тому безперервність експорту зерна має вирішальне значення для України, як для зменшення навантаження на внутрішній ринок, так і як джерело валютних доходів.

За даними статистики зернового коридору станом на 1 грудня 2022 року, з чорноморських портів вирушило 577 суден, які доставили зерно з України у більш ніж 30 країн світу.

Найбільший пік завантаження суден, які вирушили з українських портів, спостерігався у жовтні-листопаді 2022 року. Загалом, цей період охопив 356 суден, що становить практично 62% від загальної кількості суден, що були відправлені протягом дії зернового коридору [15].

У жовтні 2022 року з українських портів вийшло понад 400 суден, які перевезли майже 9,5 мільйонів тонн зерна та інших продуктів харчування [15].

Динаміка кількості суден які відпливли з українських морських портів зерновим коридором та експортували зернові представлена на рис. 2.13

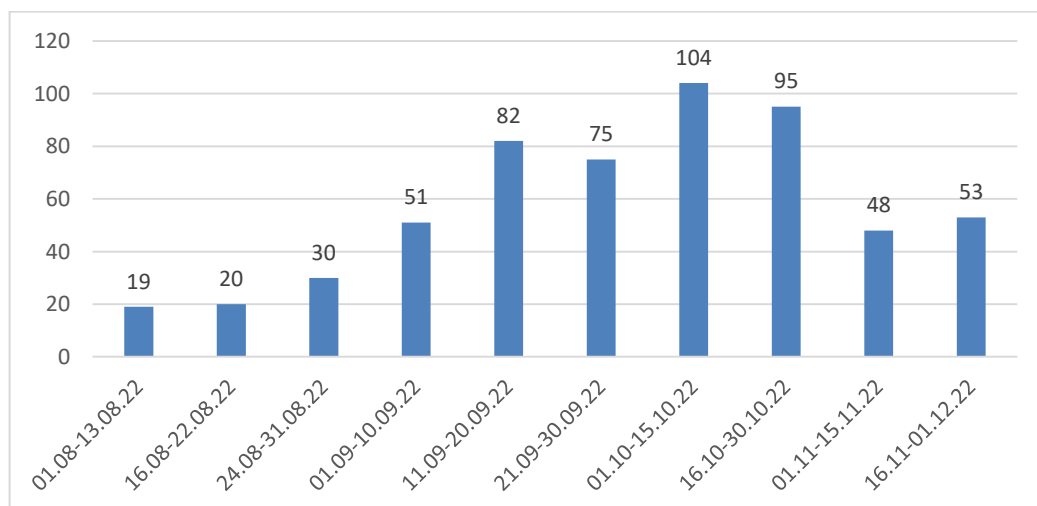


Рис. 2.13. Динаміка кількості суден, що вийшли з українських морських портів зерновим коридором на 01.12.2022 р.

Джерело: складено автором за матеріалами [23]

Росія використовувала різні методи для блокування та обмеження виходу суден, унаслідок чого були періоди, коли судна залишалися на простой 10–14 днів.

Залізничний транспорт, став альтернативою для реалізації планів експорту. Однак проблеми з недостатньою пропускнуою здатністю, низькою сумісністю систем, а також високим ступенем фізичного та морального зношення рухомого складу призвели до поступового зменшення обсягів експорту через цей вид транспорту.

Експорт автомобільним транспортом збільшився вдвічі, але обмеженість цього виду транспорту стала очевидною через його нерентабельність на великі відстані.

Експорт вантажів з України у 2022 р. за видами транспорту представлений на рис. 2.14

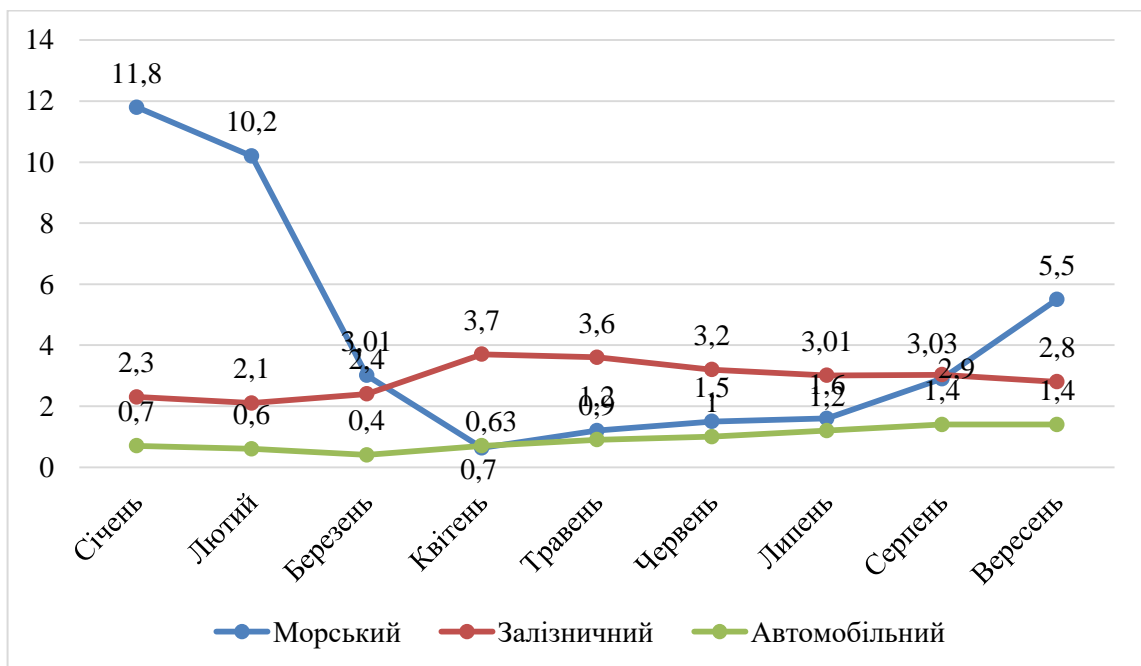


Рис. 2.14. Експорт вантажів з України у 2022 р. за видами транспорту, млн т

Джерело: складено автором за матеріалами [50]

Проте, якщо ми розглядаємо український експорт сільськогосподарської продукції, важливо проаналізувати результати Чорноморської зернової угоди. Ця угода фактично набула чинності з 1

серпня 2022 року, коли перше судно з 26 тис. т. кукурудзи вирушило з Одеського порту до Лівану [50].

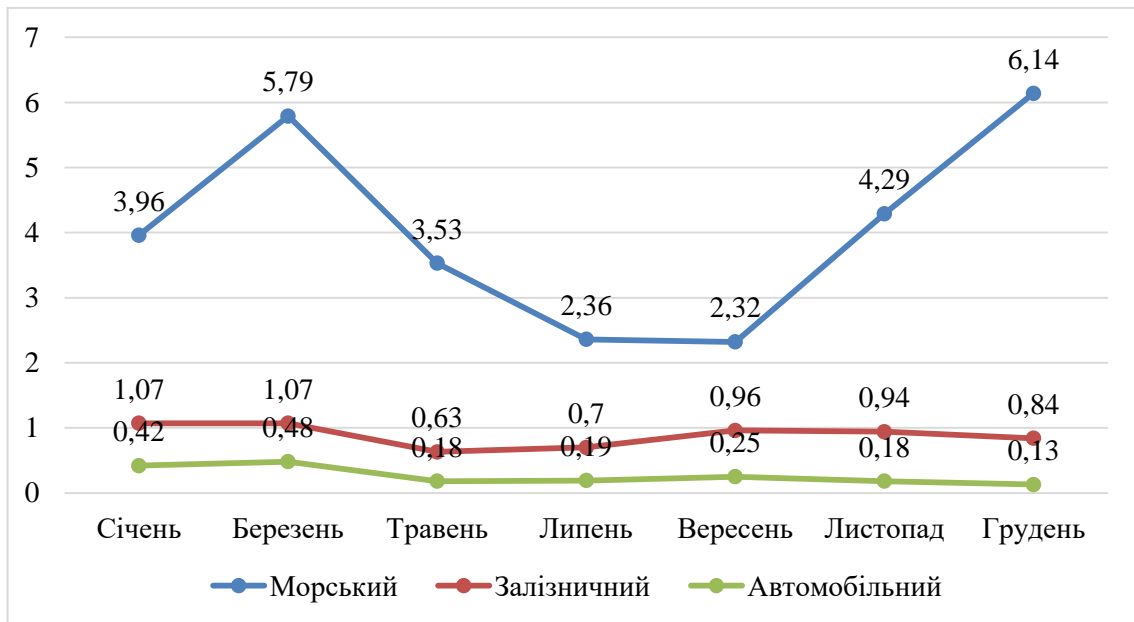


Рис. 2.15. Експорт вантажів з України у 2023 р. за видами транспорту, млн т
Джерело: складено автором за матеріалами [8, 50]

Отже, як можна побачити з даних рис. 2.15, за досліджений період експорт транспортування морським транспортом коливався, найменший показник був у вересні, але після цього можна побачити зростання. Також є невелике зростання використання залізничного та автотранспорту.

17 липня 2023 р. росією Чорноморську зернову угоду призупинено, а також завдано ракетного удару по портовій інфраструктурі, внаслідок чого знищено до 60 тис. т зерна [50].

Відповідно до інформації від Офісу ООН з координації гуманітарних питань, Україна успішно експортувала 32,9 млн т. сільськогосподарських товарів, з яких кукурудза становила 51,4%. Експорт зерновим коридором за типами сільськогосподарських культур наведено на рис. 2.16.

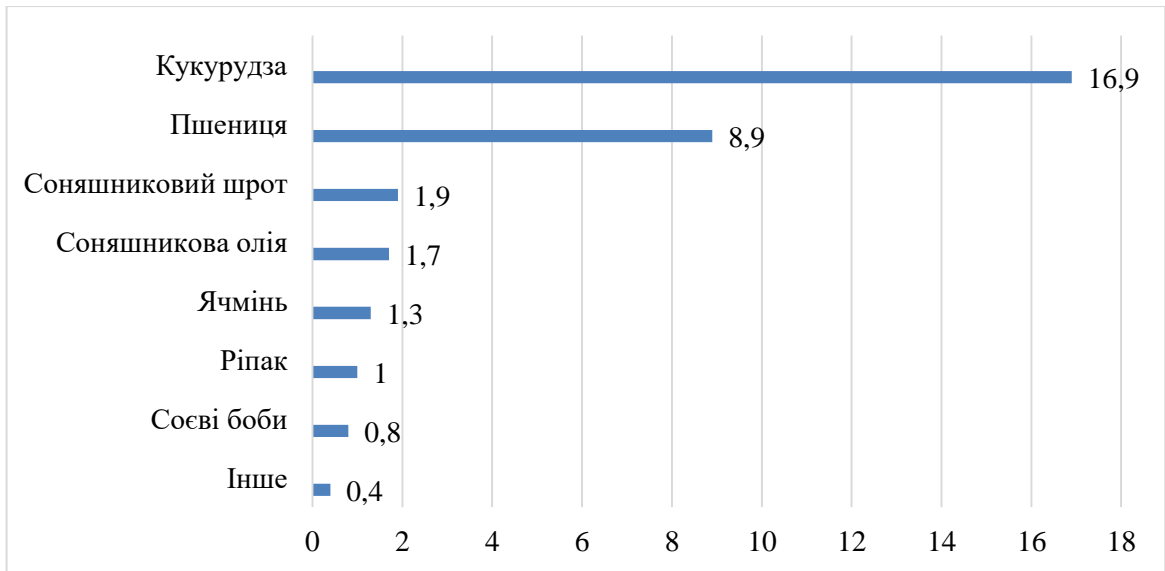


Рис. 2.16. Експорт зерновим коридором за типами сільськогосподарських культур (серпень 2022 – липень 2023), млн т
Джерело: складено автором за матеріалами [8]

Зі статистичної інформації яка розташована на рисунках 2.16 та 2.17, за 2022-2023 та 2023-2024р. спостерігаємо зменшення експорту сільськогосподарських культур. Це пов'язано, по перше, з загостренням воєнного конфлікту, по друге, не всі засівні площі були оброблені та багато зернової продукції було знищено та пошкоджено окупантами.

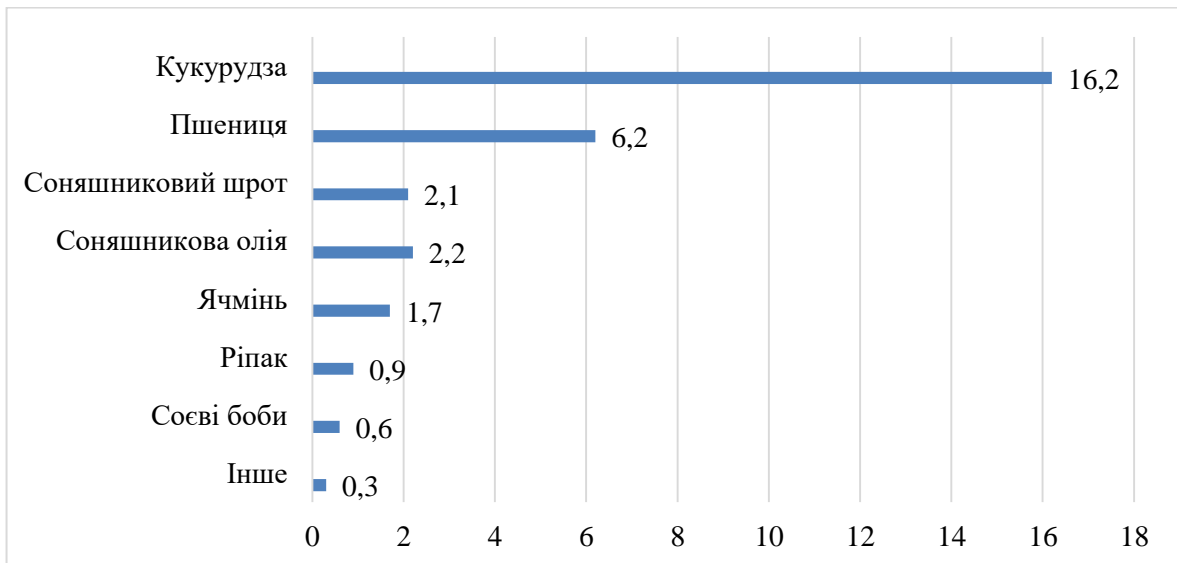


Рис. 2.17. Експорт зернових за типами сільськогосподарських культур (грудень 2023 – березень 2024), млн т.
Джерело: складено автором за матеріалами [8]

Відповідно до інформації, наданої Міністерством аграрної політики та продовольства України, протягом часу дії зернового коридору було експортовано загалом 66,8 млн. т. зернових та олійних культур, з яких частка, що пройшла через зерновий коридор, становила 49,3%.

Найбільшим імпортером через цей коридор є Китай, куди було відправлено близько 8 млн т вантажів, на 2-му місці Іспанія – 6 млн т, на 3-му – Туреччина – 3.2 млн т [33].

Якщо розглянути за регіонами, то до Азії експортовано 16,1 млн т, до Європи – 12,8 млн т, до Африки – 4 млн т. Усі ці статистичні дані говорять про важливість зернової ініціативи як для України, так і для всього світу.

Систематизуємо основні проблеми розвитку транспортної логістики :

- низька якість обслуговування транспорту;
- зношеність транспортних засобів;
- ускладнення логістики через недовантаження транспортних засобів;
- неефективна система страхування вантажу та транспортних засобів;
- складнощі в організації координації різних видів транспорту.

Під час кризових ситуацій стає очевидним, що логістичний бізнес залишається необхідним. Логістичні компанії демонструють свою здатність до оптимізації, тоді як клієнти все більше співпрацюють з ними.

Далі планується збільшення прибутковості такої справи та перехід до активної фази інвестування. Для досягнення цієї мети потрібно виконати основні завдання транспортних організацій, а саме:

- зменшення та оптимізація витрат на перевезення і покращення їх якості;
- скорочення термінів доставки;
- узгоджене поєднання різних видів сучасного транспорту на ринку транспортних послуг, а також їх координація для змішаних перевезень;
- створення загального інформаційного простору в транспортній галузі.

З початком пандемії спостерігався швидкий процес локалізації ринку та перенаправлення ланцюгів постачання ближче до місця виробництва або

місяця найближчого збуту. Але у 2022 році компанії були примушені оперативно приймати невідкладні рішення.

Під час війни українські компанії стикалися з наступними проблемами:

1. Мінімальні запаси товарів призводять до незначних накопичень, бо великі обсяги товарів призводять до значного замороження фінансових активів.

2. Зміни умов зберігання також виникають: до 80% складських приміщень розташовані у Київській області. З початком бойових дій компанії були змушені перенести свої запаси на Захід України. Проте, на Заході України немає складських приміщень такого обсягу.

3. Проблеми з постачанням товарів включають обмежений вибір товарів, зменшення кола потенційних постачальників, блокування портів і велике навантаження на залізничний транспорт.

4. Ускладнення логістичних операцій через наявність блокпостів, оглядів та обмежень на перевезення через комендантську годину. [23].

Чорноморська зернова ініціатива є ключовою для забезпечення вивозу українського зерна на міжнародні ринки та дозволила безпечно експортувати майже 33 млн т зерна та продуктів харчування до 45 країн світу [9].

Основні позитивні результати впровадження програми зернової ініціативи:

1. Глобальне зниження цін на продукти харчування стало очевидним. У вересні 2022 року середнє значення Індексу цін на продукти харчування, що складається Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН, становило 136,3 п., порівняно з 137,9 п. у серпні і 140,6 п. у липні. Це відчутне зниження порівняно з березнем, коли індекс досягав 159,7 п.. Індекс цін за статистичними даними з ФАО на продовольчі товари на рис. 2.18.

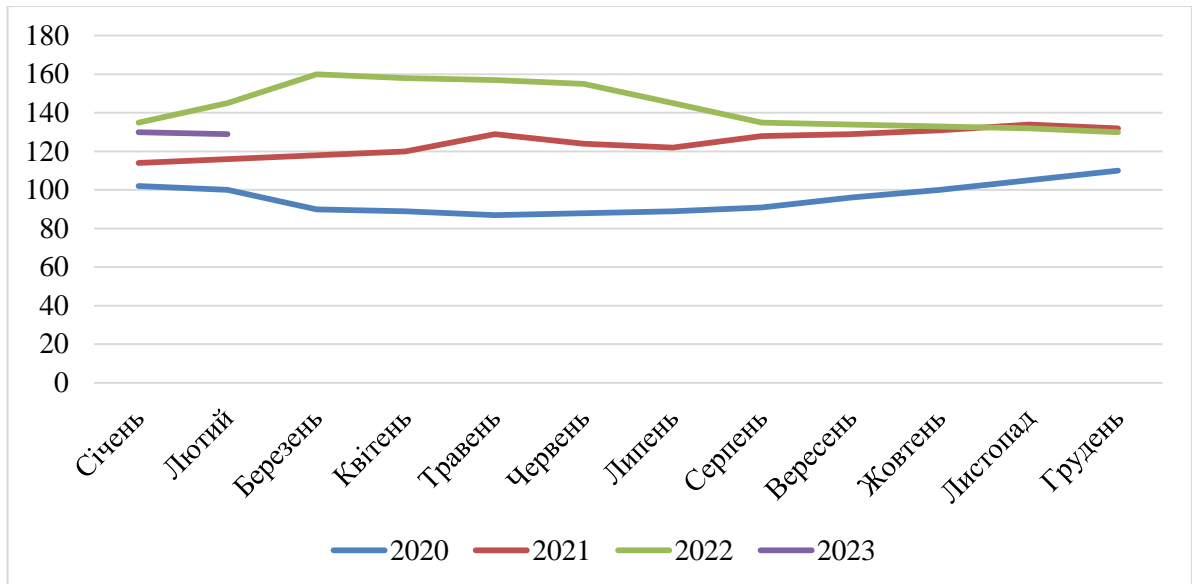


Рис. 2.18. Індекс цін ФАО на продовольчі товари 2022-23р.

Джерело: складено автором за матеріалами [8]

2. Зменшення обтяження для інфраструктури зберігання сільськогосподарських культур. Запровадження «зернової угоди» призвело до вільних місць на вітчизняних елеваторах, де зберігалась продукція з минулого врожаю.

3. Поновлення роботи портової інфраструктури та збільшення активності транспортних і логістичних компаній.

На завершення 2022 року втрати у сільськогосподарському секторі України склали 6,6 мільярда доларів США, що приблизно дорівнює 23% від сукупної вартості активів українського аграрного господарства [57]. Аналіз економічних втрат, спричинених війною, надає детальну інформацію про структуру і оцінку збитків у сільському господарстві. Прості матеріальні збитки не відображають усіх втрат, що понесли сільськогосподарські виробники. Окрім фінансових втрат, необхідно враховувати також і втрати для сільського господарства [5].

Таким чином, логістика експорту зернових культур України є вирішальним чинником впливу на світову ціну зерна. Незважаючи на складну обстановку, експорт сільськогосподарської продукції продовжує

мати значну роль у забезпеченні стабільності економіки та забезпеченні необхідних надходжень доходів для розвитку внутрішнього сільськогосподарського сектору. Однак складнощі з транспортуванням, які маємо наразі, можуть створити можливі загрози втрати доходів і можуть призвести до коливань цін на внутрішньому ринку в другій половині 2024 року. Це може значно вплинути не лише на фінансові результати зовнішньоекономічної діяльності, але й на прибутковість агробізнесу та стратегічні плани щодо його розвитку у 2025 році. Для протидії цим ризикам можливо, наприклад, розширювати різноманітність видів діяльності та будувати сучасні сховища для довготривалого зберігання продукції.

2.3. Перспективи розвитку логістики експорту зернових культур України

Блокування українських портів, обмежений повітряний простір, активні бойові дії та окупація частини території України призвели до радикальних змін у вже налагоджених ланцюгах постачання, перерозподілу ресурсів та оптимізації управлінських рішень. [32].

Нами узагальнено основні заходи для підтримки логістики експорту зернових культур в Україні, що включає сім блоків, які представлені на рис. 2.19.

1 блок. Безпека (забезпечення безпеки всіх видів діяльності, які пов'язані з логістикою експорту зернових культур).

2 блок. Робота в «порту та для порту». Розробка програм щодо інвестиційної привабливості фінансування. Вкладання інвестиційних потоків у створення потужних терміналів (для перевалки, зберігання, санітарного карантину, обробки зернових культур та ін.).

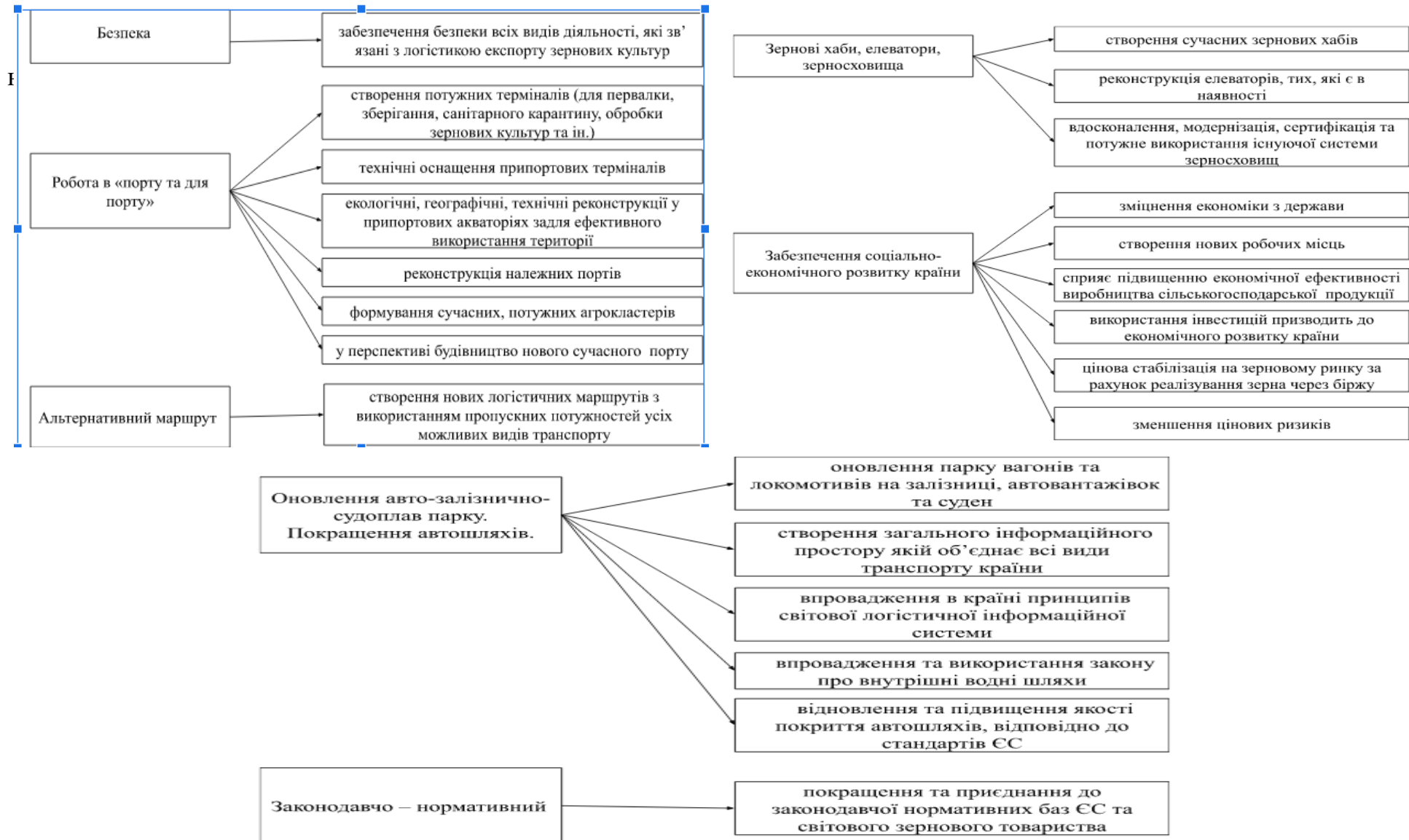


Рис. 2.19. Заходи для підтримки логістики експорту зернових культур в Україні

Джерело: складено автором за матеріалами [3, 4, 18, 19, 21, 30, 55]

Україна реалізує понад 90% експорту зернових і олійних культур через порти, де морські перевантажувальні термінали виступають ключовим елементом інфраструктури зернового ринку. Зі зростанням обсягів експорту зерна до країн Близького Сходу і Північної Африки, перевалка в портах стає все важливішою для забезпечення експортних потоків.

На сьогоднішній день зернові термінали, що виконують експортні відвантаження, сконцентровані в шести прибережних регіонах: порти Одеси, порти Миколаєва, порти Азовського моря, а також річкові порти Дніпра і Дунаю, що розташовані в гирлах цих річок [30].

Наразі загальна щорічна перевалювальна спроможність портових терміналів оцінюється на рівні 47,5 млн. т. Одночасно максимальна ємність для тимчасового зберігання в зерносховищах-терміналах складає близько 2,5 млн. т. З такими показниками середньомісячний обсяг експорту зерна через українські порти може досягати 4 млн. т. [18].

У той же час, слід сказати, що не всі термінальні потужності використовуються ефективно, що спричинено проблемами з недостатнім обслуговуванням акваторій у деяких портах, їхнім технічним забезпеченням і фактичним часом навігації.

Досягнення цієї мети можливе лише за умови впровадження новаторських технологій та використання обладнання з низьким рівнем споживання енергії, а також застосування високорівневих ІТ для керування процесами перевантаження, що дозволить забезпечити високу продуктивність.

Для диверсифікації потоків вантажів та мінімізації втрат, що виникають внаслідок зменшення обсягів перевантаження традиційних зернових культур, пропонується реалізувати інноваційний проект будівництва сучасного агрокластеру, який базуватиметься на морському порту.

Щодо запропонованого портового агрокластеру, його пропускна здатність повинна становити не менш 2 млн т насипних вантажів на рік з

потенційною можливістю збільшення обсягів перевалювання зернових до 5 млн т/рік, враховуючи щорічне збільшення обсягів вітчизняного експорту.

Для зміцнення позицій морського порту і створення умов для зростання експортного потенціалу України надзвичайно важливим є впровадження запропонованого проекту реконструкції. Цей проект передбачає створення універсального глибоководного порту для приймання та обробки суден DWT 80-90 тис. т та будівництво сучасного агрокластеру. Це сприятиме повертанню нових власників вантажів до порту, які зазвичай користувалися послугами в портах на Чорному морі.

3 блок. Альтернативний маршрут. Звісно, експорт сільськогосподарських вантажів морем є найдешевшим шляхом вивезення необхідних обсягів товару. Проте в умовах війни говорити про повне відновлення пропускнуої спроможності морських портів надзвичайно важко.

Отже, необхідність знаходження альтернативних шляхів для експорту зернових стала очевидною з моменту початку повномасштабного вторгнення та блокування українських портів росією.

Можливими альтернативними маршрутами для вивезення українського зерна можуть бути нові логістичні шляхи, які використовують пропускні здатності всіх можливих видів транспорту. Розширення існуючої програми «Шляхи солідарності», розробленої Європейською комісією, для експорту українських сільськогосподарських товарів може бути одним із варіантів розв'язання цієї проблеми.

Шляхи солідарності – це програма, ініційована Єврокомісією для збільшення пропускнуої спроможності між Україною та країнами ЄС і розширення транс'європейської транспортної мережі [50].

Однак такий варіант також включає в себе специфічні аспекти, пов'язані з блокуванням українського імпорту сільськогосподарських товарів східноєвропейськими країнами, що впливає на цінову політику в Польщі, Болгарії, Словаччині, Румунії та Угорщині. Наприклад, під час початку війни

Україна експортувала приблизно 15% свого зерна через територію Польщі, що призвело до зниження цін на внутрішньому ринку..

Згідно з даними польської компанії «Agrolok», ціни на пшеницю спадали на 50%, з 460 до 275 дол. США. Це викликало кризу у зерновій галузі Польщі, призвело до відставки міністра сільського господарства, спровокувало масові протести аграріїв і призвело до заборони імпорту з України [54].

Вслід за Польщею такі заборони ввели інші країни, які, за оцінками Єврокомісії, сумарно зазнали втрат на суму 417 млн євро через український імпорт, що ускладнило ситуацію з експортом зернових і набуло особливої гостроти після припинення Чорноморської угоди [48]. Прохання української влади посприяти щодо «недоторканості» перевезень зернових відхилені, а обмеження на імпорт українського зерна можуть продовжитися до кінця 2024 р. Складність цієї ситуації виникає з розбіжностей у економічних інтересах України та її європейських партнерів у даній галузі, що призвело до кризи в українсько-польських відносинах.

Політичні чинники та передвиборча кампанія спричиняють загострення ситуації, а її вирішення можливе лише через переговори та пошук компромісів, залучення третьої сторони до урегулювання, зокрема, Світової організації торгівлі [56].

Ще однією можливою альтернативою для експорту сільськогосподарської продукції є збільшення пропускної здатності портів у Дунайському регіоні. За час війни Дунайські порти збільшили свій потенціал експорту майже в 5 разів порівняно з 2021 роком і можуть досягти обсягу в 3 млн. т. зерна на місяць. З урахуванням експорту сухоходом, цей обсяг може зрости до 5 млн. т. [42].

У 2022 р. вантажообіг дунайських портів становив 15.4 млн т, а за 5 місяців 2023 р. він уже сягає близько 12 млн т [33]. Експерти пропонують кроки, спрямовані на поліпшення економіки експорту українського зерна:

- Підтримка розвитку транспортного маршруту через Дунай.

– Компенсація витрат європейським перевізникам за перевезення українського зерна від кордону до портів Європи.

– Впровадження технічної процедури перевірки якості та безпеки зерна у європейських портах відправлення, замість проведення цих процедур на кордоні.

Починаючи з літа 2023 року, Україна проводить переговори з Європейською Комісією та Сполученими Штатами з метою розвитку «Дунайського шляху». Вже є певний прогрес: Планується розширити число пілотів у румунському сегменті річки Дунай. Також розглядається можливість роботи каналу Суліна цілодобово, це сприятиме зростанню кількості відправлень суден та барж на протязі одного дня.

Крім того, будуть визначені місця якірних стоянок у румунських територіальних водах, зерно буде перевантажуватися з барж на великі судна на рейді порту Констанца. Це може призвести до збільшення обсягів експорту через цей маршрут до 30–35 млн. т. зерна на рік.

Для того, щоб уникнути збитків для агровиробників внаслідок високих логістичних витрат при експорті зерна через західний кордон, Українська зернова асоціація (УЗА) висунула пропозицію перед Єврокомісією про відшкодування витрат європейським перевізникам на транспортування українського зерна від кордону України до портів Європи. Цю ініціативу підтримала також Європейська зернова асоціація COCERAL [32].

У цьому випадку витрати на логістику для експорту українського зерна до портів Європи стануть аналогічними витратам на доставку до портів у Одесі, це допоможе українським виробникам отримати адекватну оплату за свою продукцію.

Наприклад, якщо вартість логістики до портів Одеси або європейських портів становить 30–40 дол. США за тонну (за умови компенсації витрат європейському перевізнику на доставку з кордону до європейського порту), і ціна тонни продукції в порту складає 220–230 дол. США за тонну, а собівартість виробництва – 150 дол. США на тонну, то аграрій отримає дохід

приблизно на рівні 40–50 дол. США за тону, що дозволить йому компенсувати збитки, отримані минулого сезону [33].

Технічний крок, спрямований на спрощення адміністративних перешкод для вивезення українського зерна через країни ЄС, полягає у перенесенні контролю за санітарним, фітосанітарним та ветеринарним станом з пунктів пропуску на кордоні України на територію країни, куди здійснюється експорт, наприклад, до портів, звідки відправляється зерно на експорт.

Наші партнери з Польщі, включаючи міністра сільського господарства, висловили підтримку цій ініціативі, пропонуючи Литві перенести фітосанітарний контроль з кордонів Польщі до портів Литви.

Також розглядається питання про рейдові перевалки "річка-море" в українських і румунських територіальних водах. Відновлення портової інфраструктури, відкриття нових терміналів, будівництво елеваторів, збільшення глибини річки для збільшення розмірів суден, а також впровадження альтернативних транспортних маршрутів, налагодження залізничного сполучення та створення логістичного хабу в портах Дунаю сприятимуть зростанню пропускнуєї спроможності дунайських портів та покращенню ситуації з експортом зерна.

Як альтернативний варіант можна розглядати можливість використання портів Хорватії на Дунаї та в Адріатичному морі. Для налагодження логістики у цьому напрямі необхідно створити нові транспортні маршрути з поєднанням різних видів транспорту та максимально використовувати цю можливість для експорту агропродукції [49].

Можливі варіанти українського експорту сільськогосподарських товарів наведено на рис. 2.20.

Отже, можна зробити висновок, що експорт Чорним морем є найкращим з погляду пропускнуєї потужностей, а створення нових альтернативних транспортних шляхів у водах Чорного моря дасть змогу експортувати на світові ринки необхідну кількість зернових вантажів задля

продовольчої безпеки у світі. Проте для цього потрібні всі гарантії безпеки, які наразі є нестабільними.



Рис. 2.20. Альтернативні маршрути експорту сільськогосподарської продукції з України.

Джерело: [31]

Основним засобом транспорту для експорту продукції є морський. Цей вид транспорту відомий своєю вигідністю і можливістю перевозити великі обсяги вантажів. Проте, через блокування портів країною-окупантом, стає необхідним розгляд альтернативних транспортних засобів.

Один з таких альтернативних варіантів - залізничний транспорт. Проте, важливо усвідомити, що він не може конкурувати з водним транспортом за обсягами перевезень і вартістю. Тому, в умовах блокування портів використання залізничного транспорту може стати тимчасовою альтернативою для забезпечення можливості експортування.

Узагальнюючу схему важливості експорту зерна з України та напрямів його реалізації з використанням морського та залізничного транспорту представлено на рис. 2.21.

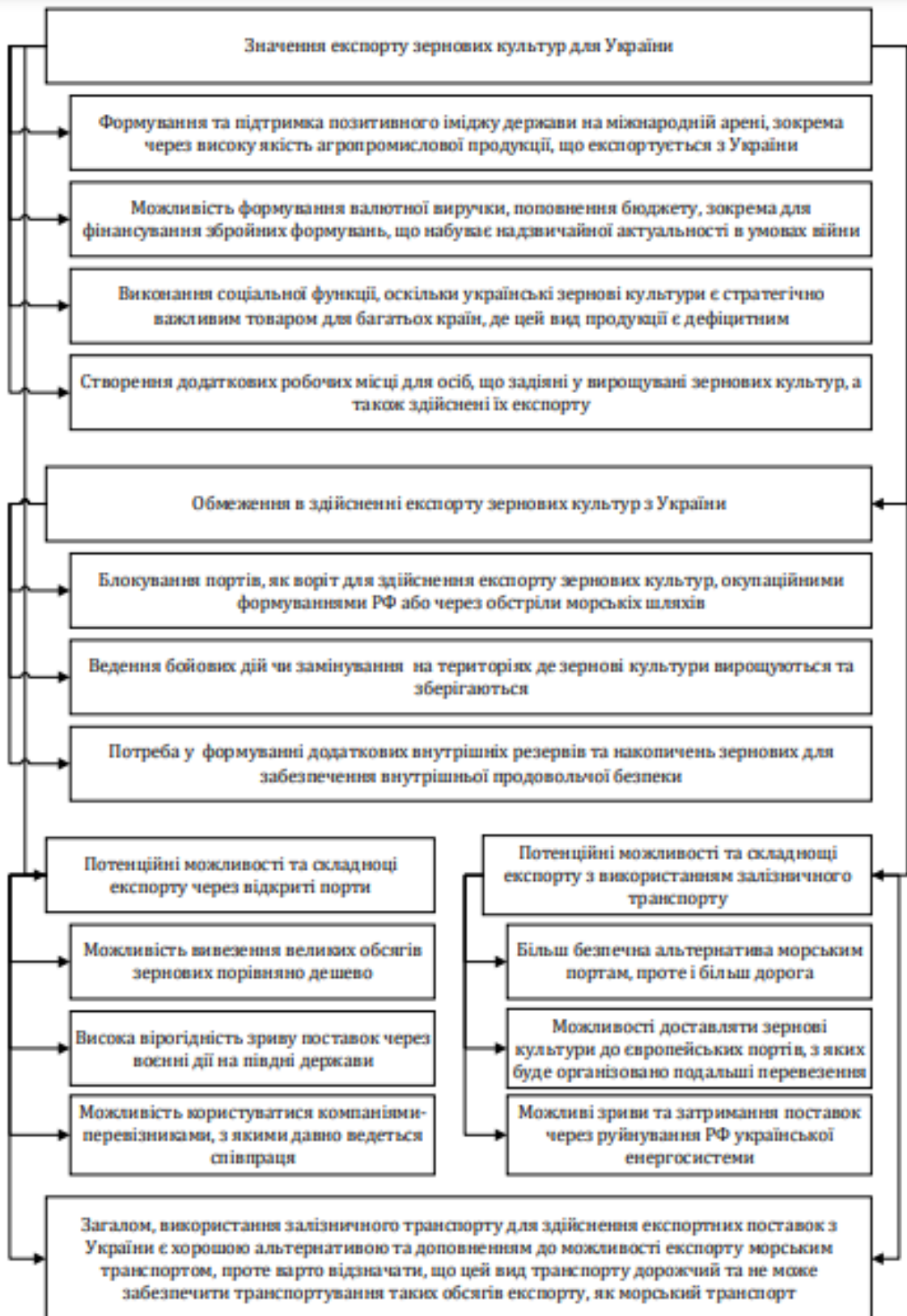


Рис. 2.21. Узагальнююча схема важливості експорту зерна з України та напрямів його реалізації з використанням морського та залізничного транспорту.

Джерело: [6]

4 блок. Зернові хаби, елеватори, зерносклади. Україна має більше 33,51 млн т сертифікованих зберігальних потужностей. На 2022 р. зареєстровано понад 790 складських приміщень. Найбільша концентрація зернових сховищ спостерігається у центральних та південних регіонах України, зокрема у Одеській, Полтавській, Дніпропетровській, Вінницькій та Миколаївській областях. Всі елеватори мають зв'язок з дорожньою мережею. Важливо відзначити, що приблизно 20 елеваторів, з обсягом зберігання понад 1 мільйон тонн, що розташовані вздовж берегів Дніпра та Південного Бугу, можуть мати потенціал для завантаження зерна на річкові судна. [39].

Однак наразі цей потенціал значно недооцінений. Лише компанія "НІБУЛОН" активно розвиває річкове судноплавство, пересуває вантажі з автомобільних на річкові шляхи, що призводить до значного зменшення навантаження на автомобільні дороги та рівня впливу технологічного процесу на екологічну ситуацію в природному середовищі.

При забезпеченні зернового сектора елеваторами, слід враховувати такі проблеми:

1. Безпека зберігання та вивезення.
2. Вдосконалення, модернізація, сертифікація та потужне використання існуючої системи зерноскладів.

Обсяги наявних зернових елеваторів не відповідають потребам ринку у зберіганні. В той же час використання існуючих елеваторів, особливо державних, є неефективним та потенційно небезпечним через низький рівень використання. Покращення функціонування елеваторів може допомогти частково задовольнити потреби у сховищах.

Збільшення площ під посівами, удосконалення технологій вирощування та підвищення врожайності виявилися важливими чинниками, що сприяють зростанню експорту. В даний момент проблематичною є ситуація, коли більшість існуючих зернових елеваторів має застаріле обладнання. Більше 80% з них спрямовані на приймання малих вантажівок,

використання природного газу для сушіння та мають лише ручне відбирання зерна для проведення випробувань.

Головна проблема полягає в тому, що вони не можуть обробляти вантажівки масою понад 30 т кожна, тоді як сучасні вантажівки можуть перевозити навіть до 60 т. Більшість споруд не відповідають міжнародним санітарно-гігієнічним нормам зберігання зернових культур [29].

3. Стандартизоване та санітарне зберігання зернових.

4. Важливо створити єдиний логістичний центр.

Більшість сушарок мають низьку енергоефективність і становлять потенційну небезпеку, що призводить до значних витрат на процес сушіння. Ручне відбирання при зберіганні створює проблеми, збільшуючи час, необхідний для тестування, та знижуючи його точність.

Проблема застарілого обладнання у системі зберігання зерна є важливою. Щоб забезпечити очікуване зростання виробництва та експорту зерна, необхідно створити сприятливі умови для залучення приватних інвестицій. Регулярний моніторинг потужностей та якості зберігання може бути корисним, оскільки інформація про систему зберігання зерна наразі не завжди є повною або відповідає потребам.

Питання зберігання продукції ставиться, тому що під час збирання зернової продукції, пропозиція зазвичай зростає, що призводить до зниження цін, але через 2-3 місяці ціна, як правило, знову підвищується. Тому завжди виникає питання про економічну вигоду зберігання продукції.

Однак врахування лише одного чинника, який формує додаткову вигоду від тривалого зберігання - різниці в цінах між поточним і майбутнім періодами, є важливим. Тим не менш, як показали дослідження, ефективність зберігання також залежить від інших факторів [39].

5 блок. Забезпечення соціально-економічного розвитку країни. Розвиток логістики експорту зернових культур реалізує:

1. Зміцнення економіки держави за рахунок продажі зернових культур.

2. Створення нових робочих місць, як наслідок розвиток АПК та с/г науки.

3. Сприяє підвищенню економічної ефективності виробництва сільськогосподарської продукції.

4. Використання інвестиції, які надходять (призводить до економічного розвитку країни та інших позитивних наслідків).

5. Для організації конкурентної торгівлі та цінової стабілізації зернового ринку максимізувати реалізацію зерна через біржовий ринок в Україні.

6. Зменшення цінових ризиків можливе, якщо будуть вжиті спільні заходи на міжнародному рівні для відновлення руйнівних логістичних систем в Україні. Крім того, можна надати підтримку вітчизняним виробникам шляхом надання їм доступних кредитів для забезпечення оборотних коштів [26].

6 блок. Оновлення авто-залізнично-судноплавного парку. Покращення автошляхів.

1. Необхідне оновлення парку вагонів та локомотивів на залізниці, автовантажівок та суден в країні, аби в середньостроковій перспективі забезпечити принаймні нинішній рівень перевезень.

2. Розробити державний проект з гармонійним поєднанням на ринку транспортних послуг всіх видів сучасного транспорту, а також їх координацію в разі змішаних перевезень; створення в транспортній галузі загального інформаційного простору;

3. Принципи транспортної логістики, які базуються на передових інформаційних технологіях та відповідають міжнародним стандартам, широко впроваджуються у вітчизняних транспортних послугах.

4. Необхідно прийняти закон про внутрішні водні шляхи, який би знімав ряд обмежень для розвитку річного транспорту. Пріоритетним напрямком повинно стати транспортування зерна водним транспортом, як найбільш дешевим і екологічним видом перевезень в системі внутрішнього транспортування аграрної продукції на експорт.

5. Критично важливим є суттєве відновлення та підвищення якості покриття автошляхів та розвиток мережі автомобільного сполучення взагалі (відповідно до стандартів ЄС) [3].

7 блок. Законодавчо – нормативний. Покращення та приєднання до законодавчо- нормативних баз ЄС та світового зернового товариства.

Отже, напрямки розвитку логістики експорту зернових культур України полягають у: приєднанні до законодавчо – нормативної бази світової спільноти; покращенні транспортної інфраструктури, всіх видів транспорту, відновленні та будівництві автошляхів; вдосконаленні технологій та процесів у сфері зберігання, переробки та транспортування зернових культур; впровадженням технологічних інновацій та створенні відповідних хабів, які допоможуть у встановленні нових торговельних зв'язків для збільшення обсягів експорту зернових культур та ін.

Висновки до другого розділу

1. Війна створила значні виклики для світового ринку продовольства, призвела до коливань цін на сільськогосподарську продукцію, істотно вплинути на ланцюги поставок харчових товарів та збільшити ризики продовольчої безпеки для країн, які є масовими імпортерами продуктів харчування. Світовій спільноті треба прийняти активну участь в припиненні військової агресії росії по відношенню до України і це надасть можливість ефективно розвивати український зерновий ринок.

2. Україна потужна сільськогосподарська країна і тому в умовах військової агресії український експорт є одним із ключових елементів економічного зростання країни.

Аналіз змін у товарній структурі експорту та його напрямків в умовах військової агресії вказує на те, що Україна звертає увагу на країни Європейського Союзу та збільшує обсяги експорту продукції сільськогосподарського сектору. Цьому сприяли підписання Чорноморської

зернової ініціативи та запровадження Єврокомісією «Шляхів солідарності» для розширення торговельних можливостей між Україною та країнами Європейського Союзу.

Проте наявність постійних загроз порушення існуючих маршрутів експорту сільськогосподарських товарів, що є головним компонентом експорту в умовах війни, вимагає детального аналізу альтернативних шляхів реалізації цих вантажів з можливістю використання різних видів транспорту.

3. Запропоновані основні заходи для підтримки логістики експорту зернових культур в Україні, що включає сім блоків: безпека; робота в «порту та для порту»; альтернативний маршрут; зернові хаби, елеватори, зерносховища; забезпечення соціально-економічного розвитку країни; оновлення авто-залізнично-судноплавного парку; законодавчо-нормативний.

ВИСНОВКИ

1. Розглянуто основні складники поняття логістики експортних операцій, а саме: дефініцію та функціональний зміст логістики експортних операцій, сутність поняття логістики, особливості логістики експорту, види транспортування, страхування; наведено супровідні документи при експортуванні зернових, розглянуто митне оформлення, логістичну інфраструктуру тощо. Логістика сприяє економічному зростанню, створюючи простір для більш ефективного використання ресурсів і підвищення продуктивності, що дозволить підприємствам максимально задовольнити потреби клієнтів, досягти конкурентної переваги та знизити вплив на навколишнє середовище у країні та світі.

2. Виявлено специфіку логістики експорту зернових культур. Вона має свої особливості через великі обсяги вантажів, сезонність збору врожаю та вимоги до зберігання і транспортування високоякісної сировини. Визначили ключові аспекти а саме:

– географічні особливості. Багато з країн, що експортують зернові культури, розташовані у віддалених або важкодоступних регіонах. Це може впливати на доступність та вартість транспорту.

– сезонність і терміновість. Зерновій промисловості часто важливо забезпечити швидкий та ефективний транспорт зерна до місця призначення, особливо під час періодів збору врожаю. Затримки можуть призвести до втрати якості продукції та збитків.

– вимоги до зберігання та обробки. Зернові культури потребують відповідних умов зберігання та обробки, щоб зберегти якість продукту. Це може включати наявність та відповідність зерносховищ, контроль температури, вологості та інших параметрів у сховищах та під час транспортування.

– відповідні вимоги до транспортування зернових культур може відбуватися різними способами, залежно від обсягів перевезень, відстані та

доступності транспортних мереж. Основних типи транспорту: залізничний транспорт, морський транспорт, автомобільний транспорт, річковий транспорт, трубопровідний транспорт. Вибір конкретного виду транспорту зазвичай залежить від економічної вигідності, доступності інфраструктури та географічних особливостей.

- контроль якості. Зернові культури часто підлягають строгому контролю якості, особливо коли вони довго зберігаються;
- документація і митні формальності. Експорт зернових культур вимагає відповідної документації та виконання митних формальностей. Це може включати фітосанітарні сертифікати, транспортні документи, страхові поліси та інші документи, необхідні для законного та безпечного експорту.

Отже, логістика експорту зернових культур вимагає комплексного підходу, щоб забезпечити ефективне та безперебійне переміщення великих обсягів вантажів через різні транспортні маршрути та країни.

3. Визначено місце України на світовому ринку зернових культур. Україна впродовж останнього десятиліття займала лідируючі позиції в рейтингах основних світових виробників і експортерів зернових (кукурудзи, пшениці, ячменю та ін.). Українські зернові часто відзначаються високою якістю, що також сприяє їхньому попиту на міжнародному ринку.

Війна розв'язана проти нашої країни призвела до негативних наслідків та ризиків у розвитку зернової галузі країни. Сільськогосподарська продукція є одним з основних експортних товарів України на сьогоднішній день. Експорт пшениці, кукурудзи та ячменю перевищує рівень імпорту у декілька разів.

4. Проаналізовано сучасний стан логістики експорту зернових культур України. Встановлено, що він є одним із ключових факторів у визначенні ефективності та конкурентоспроможності українського зернового сектору на світовому ринку. Україна має розвинену залізничну, автомобільну та портову інфраструктуру, яка часто визначається якістю та обсягом перевезень зернових культур. Проте існують проблеми зі старінням і

нестабільністю деяких частин інфраструктури, які можуть впливати на швидкість та надійність перевезень та подальшого доопрацювання враховуючи невпевненість та негативні умови воєнного стану, а також можливість відновлення маршрутів після війни з урахуванням спрямованості на європейські ринки. Портова інфраструктура відіграє важливу роль у експорті зернових з України. Важливо, щоб порти були здатні працювати з великими обсягами зернових культур і забезпечувати швидку та ефективну обробку суден та були потужними задля зберігання зернових.

Отже, наявність сучасних та ефективних зернових терміналів та складських комплексів є важливим аспектом логістики експорту зернових. Вони дозволяють зберігати продукцію відповідно до міжнародних стандартів якості та безпеки. У цілому, сучасний стан логістики експорту зернових культур України є задовільним, проте існують певні виклики та можливості для подальшого вдосконалення. Розвиток і модернізація логістичних систем можуть допомогти збільшити конкурентоспроможність українських зернових на світовому ринку.

5. Узагальнено перспективи розвитку логістики експорту зернових культур в Україні. Він має значний потенціал, особливо з огляду на великі зернові площі в країні та її географічне положення. Перспективи розвитку логістики експорту зернових культур України пов'язані з: модернізацією та розширенням транспортної інфраструктури, включаючи дороги, залізниці, морські та річкові порти та створення відповідних хабів; впровадженням технологічних інновацій у виробництві, зберіганні та транспортуванні зернових культур для зменшення втрат та оптимізації процесів; розвитком логістичних центрів та складських приміщень для забезпечення ефективного управління запасами та обробки вантажів; вдосконаленням систем управління ланцюгами постачання для підвищення швидкості та надійності поставок; розширенням міжнародного співробітництва та встановленням нових торговельних зв'язків для збільшення обсягів експорту зернових культур.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агрострашування: особливості та законодавче підґрунтя для сектору сільського господарства. URL: <https://debet.com.ua/ru/news/ahrostrakhuvannya-osoblyvosti-ta-zakonodavche-pidgruntya-dlya-sektoru-silskoho-hospodarstva> . (дата звернення: 24.02.2024).
2. Алькема В. Г. Парадигма управління логістичною діяльністю сучасних організацій. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2022. № 2 (66). С. 73–86.
3. Бойко Л.О., Бойко В.О. Сучасний стан агробізнесу в Україні та його ревіталізація у післявоєнний період. *Таврійський науковий вісник. Сер.: Економіка та управління національним господарством*. 2023. Вип. 16. 2023. С. 55-61
4. Бурковська, А. В., Сизоненко, Ю. С. Напрями вдосконалення логістичної діяльності підприємств. *Modern Economics*. 2021. С. 52–56.
5. Воробець Є. О. Теоретичні основи та сутність логістичних операцій. *Економіка та суспільство. Сер.: Облік та оподаткування*. 2023. Вип. 55. URL: "file:///C:/Users/Vitaliy/Desktop/2896-%2525D0%25.pdf"pdf (дата звернення: 24.01.2024).
6. Висоцький Т. Україна може експортувати агропродукції на \$20 млрд. дол. 2023. URL: <https://landlord.ua/news/> (дата звернення: 24.03.2024).
7. Геополітичні та геоекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / наук. ред. : В. Юрчишин. Київ: Вид-во «Центр Разумкова», 2022. 103с. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf.4. (дата звернення: 24.01.2024).
8. Дашборд щодо експорту України. Дія. Експортний напрямок. (Статистика 2022-2024р.). URL: https://export.gov.ua/722-Dashbord_eksportu_ukraini. (дата звернення: 24.01.2024).

9. Денькович Я. Україна домовилась про альтернативний маршрут експорту зерна: подробиці. 2023. URL: <https://tsn.ua/> (дата звернення: 24.01.2024).

10. Єгоращенко І. В. Вирощування і експорт зернових в Україні: Особливості логістики. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Вип. 25. Ч.2. С.92-96. URL: <http://www.ej.kherson.ua/journal/economic25/2/21.pdf>. (дата звернення: 24.01.2024).

11. Жарська І. О. Логістика: навч. посіб. Одеса: ОНЕУ, 2019. 209 с.

12. Закон України «Про правовий режим воєнного стану». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/T150389>. (дата звернення: 24.01.2024).

13. Зернова логістика в Україні на 20% дорожча, ніж в Європі та США *АПК-Інформ*. 2017. URL: <https://www.apk-inform.com/ru/news/1088387#.WsEGcy5ua>. (дата звернення: 24.01.2024).

14. Матвієнко-Біляєва Г. Л. Логістична система підприємства. *Інфраструктура ринку*. 2020. № 41. С. 108–111.

15. Кириченко А. Експортна катастрофа. Без "зернового коридору" на Україну чекає скорочення посівів. URL: <https://www.unian.ua/economics/agro/eksportna-katastrofa-bez-zernovogo-koridor>. (дата звернення: 24.02.2024).

16. Костецький Б. Ринок зернових України – попит та пропозиція: кукурудза, пшениця і ячмінь. URL: <http://agropolit.com/blog/513-rinok-zernovih-ukrayini--popit-ta-propozitsiya-kukurudza->. URL: (дата звернення: 24.02.2024).

17. Крисюк Л. М., Москвіченко І. М., Булгару Д.І. До питання зернової логістики України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2017. № 4(61). С. 34-44. URL: <https://daemmt.odesa.ua/index.php/daemmt/article/view/175/249>. (дата звернення: 24.01.2024).

18. Кругліцька О., Турчин Л. Проблеми та перспективи розвитку зернової логістики в Україні. *Науковий вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2023. Вип. 28. С.53-54. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/29018/1/53.PDF>. (дата звернення: 24.01.2024).

19. Кушнір Н. О., Славич М.М. Сучасні тенденції розвитку України на світовому ринку зерна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2017. Вип. 15(2). С. 125-128. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_15%282%29__29(дата звернення: 24.02.2024).

20. Лищенко М. О. Особливості розвитку світового ринку зерна. URL: https://repo.snau.edu.ua/bitstream/123456789/4963/1/%D0%9B%D0%B8%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20_%D1%82%D0%B5%D0%B7%D0%B8.pdf. (дата звернення: 24.02.2024).

21. Логістика: навч. посіб. / Уклад. :Л. С. Безугла, Н. І. Юрченко, Т. В. Ільченко та ін. Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.

22. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. URL: https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesuorganizuvati-transportni-potoki.html. (дата звернення: 24.02.2024).

23. Лотиш О. Я. Роль України на світовому ринку зерна: виклики і загрози. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 45. URL: <https://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/>. (дата звернення: 24.01.2024).

24. Марченко В.М. Логістика : підруч. Київ: Видав. дім «Артек», 2018. 312 с.

25. Маслак О. Розвиток зернової логістики в Україні. *Агро-бізнес сьогодні*. 2016. № 14 (333). URL: <http://www.agro-business.com.ua/ekonomichniyi-gektar/5898>. (дата звернення: 24.01.2024).

26. Моторнюк, У. І., Яремчук. Т. С. Відновлення експортного потенціалу України в умовах війни. Економіко-правові аспекти господарювання: Сучасний стан, ефективність та перспективи: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Одеса, 23-24 вересня 2022 р.). Одеса, 2022. 596 с. URL: <http://repository.hneu.edu.ua/bitstream/.pdf>. (дата звернення: 24.01.2024).

27. Муравська Л., Руда Т. Особливості здійснення експортно-імпортних операцій сільськогосподарської продукції в умовах воєнного стану. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2022 Т. 2.№ 6. С.93-97. URL: [file:///C:/Users/Vitaliy/Desktop/2022-312-62-17\[1\].pdf](file:///C:/Users/Vitaliy/Desktop/2022-312-62-17[1].pdf). (дата звернення: 24.01.2024).

28. Муха М., Воробйова І. Проблеми експорту зерна через ЄС та потужностей зберігання в Україні. URL: <https://elevatorist.com/blog/read/761eksport-cherez-suhoputni-shlyahi-do-yes-mojl>. (дата звернення: 24.02.2024).

29. Науменко Д. Логістика зернових в Україні: бар'єри для росту експорту. URL: ["https://lb.ua/economics/2016/08/15/342521_logistika_zernovih_ukraini.html"](https://lb.ua/economics/2016/08/15/342521_logistika_zernovih_ukraini.html)lb.ua/economics/2016/08/15/342521_logistika_zernovih_ukraini.html. (дата звернення: 24.02.2024).

30. Негрей М. В., Тараненко А. А., Костенко І. С. Аграрний сектор України в умовах війни: проблеми та перспективи. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 40. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1474/1420>. (дата звернення: 24.02.2024).

31. Нечипорук А., Котова М., Кочубей Д. Експорт України в умовах воєнного стану. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2023. № 5. С.18-23. URL: https://www.researchgate.net/publication/375094939_Eksport_Ukraini_v_umovah_voennogo_stanu. (дата звернення: 24.02.2024).

32. Офіційний сайт Української зернової асоціації. URL: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru>. (дата звернення: 24.02.2024).
33. Офіційний сайт Укр Агро Консалт. URL: <https://ukragroconsult.com/grain-prices>. (дата звернення: 24.02.2024).
34. Побоченко Л. М., Циганков В.Е. Місце України на світовому продовольчому ринку. *Стратегія розвитку України*. 2015. № 2. С. 98-104. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sru_2015_2_19. (дата звернення: 24.01.2024).
35. Постанова Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2006 р. № 80 «Перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів що переміщуються через митний кордон України». Документи, обов'язкові для подання URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/28438605>. (дата звернення: 24.02.2024).
36. Сальман І.Ю., Ткаченко К.В. Сучасний стан світового ринку зернових культур та місце України в ньому. *Інноваційна економіка. Економіка та інноваційний розвиток національного господарства*. 2015. № 4. С. 21-24
37. Седіков Д. В. Логістика зерна: інфраструктурний компонент та проблеми розвитку. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/22_3_2018ua/13.pdf. (дата звернення: 24.02.2024).
38. Словник тлумачний електронний українсько-англомовний URL: <https://dictionary.cambridge.org/uk/dictionary/essential-british-english/standard>
39. Сучасний стан та перспективи розвитку логістики на ринку зерна URL: http://eprints.library.odeku.edu.ua/id/eprint/6271/1/vztnu_4_2019_62.pdf "u.ua/id/eprint/6271/1/vztnu_4_2019_62.pdf". (дата звернення: 24.02.2024).
40. Булеца Н.В., Герзанич В.М., Савко І.І. та ін. Сучасний стан та шляхи підвищення ефективності логістики зернових перевезень. *Науковий вісник Ужгородського Університету*. Сер. : Економіка та управління національним господарством. 2023. Розділ 2 Вип. 1 (61). С. 15-18 URL: <file:///C:/Users/Vitaliy/Downloads/278157-.PDF>. (дата звернення: 24.02.2024).

41. Структура зовнішньої торгівлі послугами за видами. URL: <https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zd/>. (дата звернення: 24.02.2024).

42. Тартаківський О. Україна помітний гравець на світовому аграрному ринку, правда чи ілюзія? URL: <https://fenix-agro.com/opinion/109>. (дата звернення: 24.02.2024).

43. ТОП-10 країн виробників пшениці в 2021/22 МР. URL: <https://latifundist.com/rating/top-10-krayin-virobnikiv-pshenitsi-v-2021-22-mr>. (дата звернення: 24.02.2024).

44. Указ Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» Указ затверджено Законом (2102-IX від 24.02.2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>. (дата звернення: 24.02.2024).

45. Черемісіна С. Г. Ринок зернових культур в Україні: аналіз сучасного стану та перспективи розвитку. *Економіка АПК*. 2021, № 2. С. 48-58 URL: https://eaprk.com.ua/web/uploads/journals_pdf/ekonomikaaprk_2021_02_p_6_111.pdf#page=45. (дата звернення: 24.02.2024).

46. Чи буде продовольча криза у 2023 році. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/13/691440>. (дата звернення: 24.02.2024).

47. Федів І. В., Наконечна К. В. Перспективи розвитку ринку пшениці в Україні. Конкурентоспроможність аграрного сектору в умовах функціонування Зони вільної торгівлі з Європейським Союзом: Збірн. тез II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ: НУБіП України, 2019. 230с. URL: https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u295/tezi_11_kvitnya_2019_r.pdf#page. (дата звернення: 24.02.2024).

48. Харченко М. В. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. *Економічний простір*. 2020. № 153. С. 83-88. URL: <http://www.prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/articl>. (дата звернення: 24.02.2024).

49. Шляхи солідарності: перший крок до розгортання європейської колії на ключових лініях сполучення ЄС з Україною та Молдовою URL: <https://mtu.gov.ua/news/34511.html>. (дата звернення: 24.03.2024).

50. Як війна змінює структуру українського експорту: зростають обсяги продажу агропродукції та продуктів харчування, а металургії – скорочується. (2022) URL: <https://www.me.gov.ua/>. (дата звернення: 24.02.2024).

51. Ay H. M., & Söylemez A. Grain Corridor Agreement and Turkey's Role in the Russia-Ukraine War. *Journal of Islamic World and Politics*. 2023. № 7(1).С. 1–10. URL: <https://doi.org/10.18196/jiwp.v7i1.27>. (дата звернення: 24.02.2024).

52. Ahn Soojung, Dongin Kim, and Sandro Steinbach. The impactoftheRussianinvasionofUkraineongrainandoilseedtrade. *Agribusiness*. 2023. № 39. S. 291-299. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/agr.21794>. (дата звернення: 24.02.2024).

53. GIEWSfpma Tool monitoring and analysis of food prices. URL: <https://www.fao.org/giews/food-prices/price-tool/en>. (дата звернення: 24.02.2024).

54. Rose Adam, Zhenhua Chen, DanWei. The economic impacts of Russia–Ukraine War export disruptions of grain commodities. *Applied Economic Perspectives and Policy*. 2023.№ 45S. 645-665. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/aerpp.13351>. (дата звернення: 24.02.2024).

55. Ukraine: FAO scales up efforts to save upcoming harvest, ensure export of vital grains. URL: <https://www.fao.org/newsroom/detail/ukraine-fao-scales-up-efforts-to-save-upcoming-harvest-ensure-export-of-vi-tal-grains/en>. (дата звернення: 24.02.2024).

56. Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: <https://www.fao.org/faostat/ru/#data>. (дата звернення: 24.02.2024).