

Світова економіка та міжнародні відносини

УДК 339

Литвинов Анатолій Іванович

*доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри агрологістики і управління ланцюгами постачань
Харківський національний технічний університет
сільського господарства імені Петра Василенка*

Литвинов Анатолій Іванович

*доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры агрологистики и управления цепями поставок
Харьковский национальный технический
университет сельского хозяйства имени Петра Василенка*

Litvinov Anatoly

*Doctor of Economic Science, Associate Professor,
Professor of the Department Agrolistics and Supply Chain Management
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Потишняк Олена Миколаївна

*доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри організації виробництва, бізнесу та менеджменту
Харківський національний технічний університет
сільського господарства імені Петра Василенка*

Потышняк Елена Николаевна

*доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры организации производства, бизнеса и менеджмента
Харьковский национальный технический
университет сельского хозяйства имени Петра Василенка*

Potyshnyak Olena

*Doctor of Economic Science, Associate Professor,
Professor of the Department of Organization of Production,
Business and Management
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

**АГРОЛОГІСТИКА ЯК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН
АГРОЛОГИСТИКА КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ОТНОШЕНИЙ
AGROLOGISTICS AS A FACTOR OF COMPETITIVENESS IN THE
SYSTEM OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS**

***Анотація.** Статтю присвячено проблемі системи логістики, яка не відповідає сучасним потребам українських підприємств аграрного сектору - виробників зерна. Встановлено, що недостатня потужність логістичної системи стримує обсяги експорту зерна та не дає можливості підприємствам аграрного сектору повною мірою реалізувати наявний потенціал. Також це значною мірою обмежує їх конкурентоспроможність на зовнішніх ринках. Іншим фактором, що має негативний вплив на конкурентоспроможність українських виробників зерна є завищені, у порівнянні із іноземними виробниками витрати на внутрішню логістику. Це не лише знижує конкурентоспроможність на зовнішніх ринках, але і сприяє нарощуванню диспаритету цін та розбалансуванню національної економіки. В підсумку створюються перешкоди для інтеграції України в світову систему поділу праці, участь у міжнародній економічній інтеграції, реалізації аграрним сектором інших аспектів міжнародних економічних відносин. В умовах, коли на державному рівні не вдалось*

знайти підходів до ефективного вирішення даної проблеми, шляхом до її розв'язання має стати формування аграрними підприємствами елементів власної логістичної інфраструктури. Необхідні інвестиції при цьому залучаються за допомогою найбільш потужних підприємств аграрного сектору, на умовах міжгосподарської кооперації та за рахунок інших джерел. Досвід потужних агрохолдингів свідчить про можливість успішного вирішення даної проблеми. Так, ТОВ СП "Нібулон" створено потужний логістичний комплекс, здатний забезпечити повний логістичний цикл. Він включає до свого складу елементи інфраструктури водного, автомобільного та залізничного транспорту, потужності із доробки та зберігання зерна і обслуговує власні потреби компанії та надає на комерційній основі послуги із логістики зерна іншим підприємствам аграрного сектору.

Ключові слова: логістика, конкурентоспроможність, міжнародні економічні відносини, аграрний сектор, ринок зерна, інфраструктура, економіка, економічний розвиток, економічна інтеграція.

Аннотация. Стаття посвящена проблеме системы логистики, которая не соответствует современным потребностям украинских предприятий аграрного сектора - производителей зерна. Установлено, что недостаточная мощность логистической системы сдерживает объемы экспорта зерна и не дает возможности предприятиям аграрного сектора в полной мере реализовать имеющийся потенциал. Также это в значительной степени ограничивает их конкурентоспособность на внешних рынках. Другим фактором, который негативно влияет на конкурентоспособность украинских производителей зерна являются завышенные, по сравнению с иностранными производителями, расходы на внутреннюю логистику. Это не только снижает конкурентоспособность на внешних рынках, но и способствует наращиванию диспаритета цен и

разбалансированию национальной экономики. В итоге создаются препятствия для интеграции Украины в мировую систему разделения труда, участия в международной экономической интеграции, реализации аграрным сектором других аспектов международных экономических отношений. В условиях, когда на государственном уровне не удалось найти подходов к эффективному решению данной проблемы, путем ее решения должно стать формирование аграрными предприятиями элементов собственной логистической инфраструктуры. Необходимые инвестиции при этом привлекаются с помощью самых мощных предприятий аграрного сектора, на условиях межхозяйственной кооперации и за счет других источников. Опыт мощных агрохолдингов свидетельствует о возможности успешного решения данной проблемы. Так, ООО СП "Нибулон" создан мощный логистический комплекс, способный обеспечить полный логистический цикл. Он включает в свой состав элементы водного, автомобильного и железнодорожного транспорта, мощности по доработке и хранению зерна, обслуживает собственные нужды компании, предоставляет на коммерческой основе услуги по логистике зерна другим предприятиям аграрного сектора.

Ключевые слова: *логистика, конкурентоспособность, международные экономические отношения, аграрный сектор, рынок зерна, инфраструктура, экономика, экономическое развитие, экономическая интеграция.*

Summary. *The article is devoted to the problem of the logistic system which does not meet current requirements of Ukrainian grain producing agrarian enterprises. It has been stated that the lack of capability of logistic system hinders the grain export volume and continues to shackle the ability of such enterprises to realize their potential. To a large extent this limits the competitiveness of such enterprises on international markets. Domestic logistic expenses which are*

significantly higher in comparison to foreign grain producers which is the other factor impairing the competitiveness of Ukrainian grain producers. And this does not only impair the competitiveness on foreign markets but also facilitate the growth of disparity of prices and imbalance the national economy as a whole. Eventually it is hampering integration of Ukraine the world system of a division of labor, participation in the international economic integration, fulfilling other aspects of international economic relations by agrarian sector. In situation when the approach for efficient solution of the problem was not found on the state level, developing the elements of the own logistic infrastructure by the agrarian enterprises themselves should be the solution. Required investments can be attracted by the biggest agrarian sector enterprises, through the cooperation of enterprises and from other sources. The experience of big agro-holdings proves the possibility of finding the solution for this problem. Particularly, TOV SP "Nibulon" created the powerful logistic complex capable of securing the whole logistic cycle. It includes the elements of water, road and railroad transports, grain storage and processing facilities and serves the own needs of the company along with providing other enterprises of agrarian sector with logistic of grain services on a commercial basis.

Key words: *logistics, competitiveness, international economic relations, agrarian sector, grain market, infrastructure, economic, economic development, economic integration.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Зернова галузь традиційно залишається потужним драйвером розвитку аграрного сектору України та основою його експортного потенціалу. Але, в той час коли аграрний сектор готовий і далі нарощувати обсяги вирощування зернових культур, невирішена проблема формування адекватної сучасним потребам аграрного сектору логістичної системи стає цьому на заваді. Втім, для

забезпечення потреб внутрішнього споживання логістичних потужностей достатньо, а от потужність логістичних ланцюжків, що обслуговують експорт вже є недостатньою. Наслідком такого стану речей є функціонування об'єктів логістичної інфраструктури в режимі надлишкового навантаження і їх руйнування, зменшення потужності, та збитки пов'язані з відновленням, стримування розвитку аграрного сектору і економічного розвитку держави в цілому внаслідок неповної реалізації потенціалу галузі та недоотримання валютної виручки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Дослідженням проблематики, пов'язаної із логістичним забезпеченням господарської діяльності в аграрному секторі приділяли свою увагу такі фахівці, як С.І. Козупиця [1], В.А. Колодійчук [2], А.Г. Кравцов [3], В.В. Осипенко [1], С.Г. Фришев [1], інші [4; 5]. Комплекс досліджених ними питань, зокрема, включає в себе загальні підходи до організації та ведення логістичної діяльності в аграрному секторі та його зерновому підкомплексі, різні аспекти, пов'язані з формуванням логістичної інфраструктури, адекватної потребам аграрного сектору та здатної забезпечити розкриття його економічного потенціалу і, особливо, зовнішньоекономічної складової. Проте, сучасний стан справ у сфері логістичного забезпечення потреб зернового підкомплексу залишається незадовільним, що обґрунтовує доцільність проведення додаткових досліджень і обґрунтування рекомендацій щодо коригування даної ситуації.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Практичний досвід, свідчить, що головною складовою проблеми винесеної в заголовок статті, є необхідність ідентифікації та створення умов для формування ефективної логістичної системи, орієнтованої на експортні потреби зернового підкомплексу аграрного сектору.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Завданням цієї статті є ідентифікація основних проблем у логістичній системі, що обслуговує експорт зерна та обґрунтування підходів до їх усунення.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В ситуації, коли кон'юнктура для українського зерна на світових ринках залишається сприятливою, недоотримані виробниками зерна доходи означають стримування економічного розвитку аграрного сектору, суміжних галузей. Внаслідок загострюється соціально-економічна ситуація на селі, гальмується економічний розвиток інших галузей. Численні праці фахівців, які спираються на практичний досвід виробників і експортерів зерна зазначають на незадовільний рівень логістичного забезпечення зернового підкомплексу аграрного сектору. На це, зокрема, вказує колектив авторів на чолі з О.В. Калюжною [5]. В Українській зерновій асоціації також вважають, що логістика не встигає за розвитком аграрного ринку, зокрема, парк залізничних вагонів має бути збільшений приблизно вдвоє [6].

За оцінками експертів гранична потужність перевалки зернових терміналів в Україні становить до 50 млн т. зерна на рік [4]. Експортний потенціал зернового підкомплексу фактично обмежений цим рівнем. Це спричинює ситуацію, коли виробники зерна замість того, щоб зосередити свої зусилля на питаннях ефективності виробництва, його нарощування, змушені конкурувати між собою на внутрішньому ринку за потужності експортерів, які є досить обмеженими. Їх сучасний стан також викликає занепокоєння. Адже за даними фахівців зношеність парку вагонів для перевезення зерна (хоперів) в державному секторі сягає понад 98%, а в приватному - понад 46% [5]. При цьому на залізниці існує сумнівна практика заборони використання приватних вагонів для перевезення зерна. Можемо послатись, зокрема на введення такої заборони 31.07.2019 р. щодо доставки зерна в порти Одеса та Миколаїв, а також заборону використання

приватних вагонів на станціях Жовтневе та Жовтневе-Експорт [7]. Дані обмеження містять загрозу для розвитку конкуренції на ринку залізничних логістичних послуг для аграрного сектору, сприяють монополізації даного ринку державною "Укрзалізницею". В кінцевому рахунку це не лише призводить до неекономічного перерозподілу створеної виробниками зерна вартості та зростання диспаритету цін, але і до прямих збитків по всьому ланцюжку виробництво зерна - доробка - експорт. При цьому, частина збіжжя перерозподіляється на інші логістичні канали і, в першу чергу, - автомобільний транспорт. В результаті значно зростає навантаження на автомобільні шляхи. Внаслідок - погіршується їх стан, не додержуються нормативні строки експлуатації автодоріг. Як наслідок неналежної якості доріг - зростають експлуатаційні витрати власників транспорту, пов'язані із їх прискореним зносом, зростають транспортні ризики, пов'язані із збереженістю вантажів, а також життям водіїв, пасажирів, пішоходів. Річковий транспорт є дієвою альтернативою лише на перший погляд, адже на нього припадає всього 3% загального обсягу транспортування зернових (за даними [4]).

Іншим важливим аспектом логістичної проблеми зернового підкомплексу аграрного сектору України є високий рівень витрат, пов'язаних із логістикою зерна. Так, за наявними даними, в Україні витрати на внутрішнє транспортування зерна перевищують рівень Німеччини приблизно на 40%, а США - на 30% [4]. Такий стан речей призводить не лише до нарощування диспаритету цін і розбалансування національної економіки, що саме по собі є потужною загрозою економічному розвитку, яка досі не знайшла своєї відповіді. Але і значною мірою знижує конкурентоспроможність українського збіжжя на міжнародних ринках, послаблює позицію України в системі міжнародних економічних відносин, зокрема, із світового поділу праці та міжнародної економічної інтеграції.

В результаті маємо ситуацію, коли ефективність аграрного сектору, його

конкурентоспроможність в системі міжнародних економічних відносин зводиться нанівець невдалим управлінням на макроекономічному рівні та іншими ланками економічної системи. І, значною мірою, неефективною організацією системи логістики. Як наслідок, малі і середні підприємства аграрного сектору - виробники зерна потрапляють в ситуацію, коли в них відсутні дієві інструменти покращення своєї конкурентоспроможності на зовнішніх ринках. Представники потужних агрохолдингів в таких умовах залучають до своєї орбіти підприємства із переробки та зберігання зерна, спроможні на формування експортних партій та їх фізичне відправлення, формують необхідні елементи інфраструктури власними силами.

Прикладами таких компаній, зокрема є ТОВ СП "Нібулон" яке сформувало потужний логістичний комплекс, здатний забезпечити повний логістичний цикл для власних потреб та потреб інших виробників зерна, починаючи забором продукції з поля та завершуючи її відвантаженням на експорт. Основою даного комплексу є річковий транспорт, на частку якого передбачається спрямовувати приблизно 60% вантажоперевезень. До річкових перевантажувальних терміналів зерно доправляється автомобільним транспортом, а там де нема можливості використовувати водний транспорт, використовується залізниця із питомою вагою перевезень в розмірі 30%. У структурі підприємства знаходиться судноплавна компанія із власним флотом у 71 судно [8]. Загальний обсяг потужностей для зберігання зерна в розпорядженні компанії становить 2 млн тонн [9].

Такий підхід, з одного боку, дозволяє повною мірою реалізувати власний виробничий потенціал, уникнути конкуренції за користування об'єктами логістичної інфраструктури на внутрішньому ринку, більшою мірою зосередитись на забезпеченні власної конкурентоспроможності в міжнародному, глобальному аспекті. Разом із тим, потужні інфраструктурні проекти у логістичній сфері потребують значних обсягів інвестицій,

окупність яких доволі складно забезпечити лише за рахунок використання створеної інфраструктури для обслуговування власних потреб. Тому обраний ТОВ СП "Нібулон" шлях надання логістичних послуг широкому колу виробників зерна посилює як конкурентну позицію самого підприємства, так і його клієнтів, які також отримують доступ до спроможної працювати ефективно логістичної системи. А за рахунок розвантаження при цьому автомобільних шляхів, зменшення їх зносу, позитивний економічний ефект поширюється далеко за межі аграрного сектору, набуваючи ознак синергетичності.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших наукових розвідок у даному напрямку. Сфера логістики залишається фактором, що обмежує конкурентоспроможність українських виробників зерна на світовому ринку. Це не лише не дозволяє аграрному сектору повною мірою реалізувати свій економічний потенціал, але і несе комплекс проблем для економіки в цілому: скорочення обсягів виробництва ВВП, уповільнення темпів соціально-економічного розвитку, загострення соціально-економічних проблем тощо. На державному рівні ефективних підходів до вирішення цієї проблеми не знайдено, а окремі практики, такі, наприклад, як заборона використання приватних вагонів для транспортування зерна залізницею призводять до зменшення обсягів транспортування, обмеження конкуренції, підвищення логістичних витрат, внаслідок чого є сумнівними.

Шляхом вирішення ситуації є створення підприємствами - виробниками зерна власної логістичної інфраструктури, в тому числі - потужностей із зберігання. Необхідні для цього інвестиції можуть бути залучені найбільш потужними підприємствами, а також на умовах міжгосподарської кооперації та в інший спосіб. Для прискорення окупності даних проектів доступ до інфраструктури має бути наданий на комерційній основі широкому колу підприємств - виробників зерна. Реалізація цього

положення на практиці забезпечить підвищення конкурентоспроможності українських виробників зерна на світових ринках та сприятиме прискоренню економічного зростання в інших галузях економіки за рахунок синергетичного характеру ефекту.

Напрямами подальших досліджень є розробка практичних пропозицій щодо визначення потреби підприємств аграрного сектору в інвестиційних логістичних проектах, визначення цільових параметрів даних проектів, потреби в інвестиційних ресурсах та обґрунтування джерел їх фінансування.

Література

1. Осипенко В. В., Фришев С. Г., Козупиця С. І. Системно-аналітичний підхід до синтезу логістичних процесів збирання та транспортування зерна // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. 2012. № 170(2). С. 222–231.
2. Колодійчук В. А. Ефективність логістичних систем у зернопродуктовому підкомплексі. Львів : Львівський нац. аграр. ун-т, 2015. 343 с.
3. Кравцов А. Г. Аналіз перспектив впровадження логістичних підходів в сферу АПК // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка. 2013. №136. С. 272–279.
4. Столбуненко Н. М., Церковна А. В. Особливості та перспективи розвитку зернової логістики в Україні // Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. 2017. Т. 16. С. 188–198.
5. Калюжна О. В., Іваненко Т. Я., Мартиросян Я. Г. Розвиток зернової логістики в Україні // Modern Economics. 2019. № 13. С. 124–129.
6. Логистика остается основным сдерживающим фактором роста экспорта украинского зерна - УЗА. АПК Информ. 2018. URL: <https://www.apk-inform.com/ru/conferences/grainprocessors->

2018/news/1101837#.W69aoHszbct.

7. Ukrzaliznytsia imposes new restrictions on grain transportation : Centre for transport strategies. 2019. URL: https://en.cfts.org.ua/news/ukrzaliznytsia_imposes_new_restrictions_on_grain_transportation.
8. Логістика: Нібулон. URL: <https://nibulon.com/data/pro-kompaniyu/napryamki-diyalnosti/logistika.html>.
9. Зберігання, доробка та перевалка зерна. Торговельна діяльність: Нібулон. URL: <https://nibulon.com/data/pro-kompaniyu/napryamki-diyalnosti/zberigannya-dorobka-ta-perevalka-zerna-torgovelnadiyalnist.html>.

References

1. Osipenko V.V., Frishev S.G., Kozupitsya S.I. Systemno-analitychnyi pidhid do sintezu logistychnyh protsesiv zbyrannya ta transportuvannya zerna // Naukovyi visnyk Natsionalnogo universitetu bioresursiv i pryrodokorystuvannya Ukrayiny. 2012. №170(2). S. 222-231.
2. Kolodiychuk V.A. Efektyvnist logistychnyh system u zernoproduktovomu pidkompleksi. Lviv : Lvivskyi natsionalnyi agrarnyi universytet, 2015. 343 s.
3. Kravtsov A.G. Analiz perspektyv vprovadzhennya logistychih pidhodiv v sferu APK // Vysnyk Harkivskogo natsionalnogo tehnicznego universytetu silskogo gospodarstva im. Petra Vasylenka. 2013. №136. S.272-279
4. Stolbunenko N.M., Tserkovna A.V., Osoblyvosty ta perspektyvy rozvytku zernovoyi logistyky v Ukraini // Rynkova ekonomika: suchasna teoriya i praktika upravlinnya. 2017. T. 16. S. 188-198.
5. Kaluzhna O.V., Ivanenko T.Y., Martirosyan Y.G. Rozvytok zernovoyi logistyky v Ukraini // Modern Economics. 2019. №13. S. 124-129.
6. Logistika ostayetsya osnovnym sderzhivayuschim faktorom rosta eksporta

ukrainskogo zerna - UZA. APK Inform. 2018. URL: <https://www.apk-inform.com/ru/conferences/grainprocessors-2018/news/1101837#.W69aoHszbct>.

7. Ukrzaliznytsia imposes new restrictions on grain transportation: Centre for transport strategies. 2019. URL: https://en.cfts.org.ua/news/ukrzhalyznytsia_imposes_new_restrictions_on_g_rain_transportation
8. Logistyka: Nibulon. URL: <https://nibulon.com/data/pro-kompaniyu/napryamki-diyalnosti/logistika.html>
9. Zberigannya, dorobka ta perevalka zerna. Torgovelna diyalnist : Nibulon. URL: <https://nibulon.com/data/pro-kompaniyu/napryamki-diyalnosti/zberigannya-dorobka-ta-perevalka-zerna-torgovelna-diyalnist.html>