

СПРИЯННЯ УРЯДУ У ФОРМУВАННІ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ПРИ ЕКСПОРТІ ЗЕРНА

Ковальський Юрій Васильович

аспірант,

Національний університет біоресурсів і природокористування України

В контексті російсько-української війни розвиток ринку зерна в Україні набуває все більшої актуальності. Ускладнення умов вирощування й обробки посівів, блокування транспортних шляхів актуалізують питання перегляду та оптимізації існуючих логістичних ланцюгів.

Сьогодні, коли держава захищає території від військових нападів з боку країни-окупанта, логістика є особливо важливою для України з економічної точки зору, оскільки міжнародна торгівля сільськогосподарською продукцією становить значну частину валового внутрішнього продукту, а основні транспортні шляхи України з Європи в Азію та зі Скандинавських країн до Середземноморського регіону дають можливість отримувати значні доходи та розвивати транзитні послуги [1]. До вторгнення Росії Україна експортувала приблизно 90% сільськогосподарської продукції через чорноморські порти. Російська окупація змусила Україну шукати альтернативні маршрути для експорту, що призвело до підвищення витрат, а дорожня та залізнична інфраструктура не були обладнані для обробки обсягу зерна, яке Україна відправляла морем [2].

Унікальність та адаптивність кожного товарного ринку формують специфічні логістичні ланцюги, які в змозі реалізовувати їхні цільові функції. Експортний потенціал України із значною часткою в ньому сировинної складової, зокрема зернової, обумовлює необхідність оптимізації логістичних ланцюгів з урахуванням сучасних тенденцій, які характеризують сьогодні світовий ринок зерна.

Як стверджує Колодійчук В.А. [3], системний підхід є першим положенням логістики як такої і він є базовим при дослідженні та оптимізації експортних можливостей суб'єктів ринку. Як вже зазначалося, система являє собою сукупність елементів, які пов'язані між собою, тому оптимізація логістичних ланцюгів товарних ринків має відбуватись із урахуванням розуміння взаємозалежності їхніх ланок (матеріальних, інформаційних та фінансових). Так, необхідно гармонізувати потужність кожної ланки логістичного ланцюга, яка задіяна у переміщенні матеріального потоку від джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції. Також зауважимо, що потужність

логістичного ланцюга визначається потужністю його найслабшого елемента.

Світове виробництво зернових культур складає приблизно 1,8–1,9 млрд. т і потенційно воно може зрости до 2,3 млрд. т. Кількість населення може зрости з 7 до 9 млрд. ос. у 2050 р. [4], що обумовлює необхідність нарощування обсягів світового виробництва зернових культур.

Основними проблемами функціонування логістичних ланцюгів на ринку зерна в Україні фахівці вважають такі:

- застарілість парку залізничного транспорту, непрозорий механізм формування тарифів на перевезення;
- неефективність використання автомобільного транспорту для перевезення зерна на великі відстані;
- неефективне використання інфраструктури зберігання зерна;
- неефективне використання потенціалу річкового та морського флоту;
- значні перешкоди для приватного інвестування логістичної інфраструктури.

Формування логістичних ланцюгів для експорту зерна є важливим процесом, оскільки зернові культури зазвичай експортуються на великі відстані і потребують дбайливого та ефективного управління для забезпечення якості, своєчасності та економічності.

Загалом, формування логістичних ланцюгів для експорту зерна вимагає комплексного підходу, що охоплює різні аспекти від транспорту та зберігання до відповідності регулятивним вимогам та співпраці між учасниками ланцюга.

Станом на квітень 2024 року російсько-українська війна триває, отже Кузяк В., Балик У, Грещик М. [5] у своєму дослідженні визначили такі проблеми поставки аграрної продукції в умовах війни: блокування українських портів РФ; неготовність інфраструктури до великих обсягів перевезень; кадрові проблеми; високі ціни на енергоносії або їх відсутність; перебої в електропостачанні; втрата виробничих потужностей. Перша проблема, яка й нині залишається доволі актуальною, спричинила перебудову логістичних ланцюгів експорту. Друга проблема виявилася притаманною як для української, так і європейської інфраструктури, з'явилися великі черги на кордонах, сповільнилася доставка товарів та відповідно порушувалися умови договору, що ставало підставою застосування санкцій і додаткових економічних витрат Крім того велика кількість транспорту приводить до забруднення атмосферного повітря. Кадрові проблеми пов'язані з впливом кваліфікованих працівників: частина населення виїхали за кордон, частина була мобілізована. Тому виникла недостатність у спеціалістах, які володіють іноземними мовами та розуміються на нормах

міжнародного права й законодавстві інших країн. Перебої в електропостачанні впливають на складську логістику [5].

Так, ринок зерна в Україні має регулюватись державою, зокрема державної підтримки потребує створення й розвиток багатофункціональних зернових кооперативів. Для цього держава має сфокусувати зусилля на фінансовій підтримці будівництва та модернізації інфраструктури зі зберігання та переробки зерна, зокрема має розвиватись державно-приватне партнерство для будівництва кооперативних елеваторів, пільгове кредитування зернових кооперативів у регіонах. Отже, зерновий ринок має бути регульованим державою, як гарант продовольчої та економічної безпеки.

Роль держави в оптимізації логістичних ланцюгів на ринку зерна в Україні є ключовою для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності аграрного сектору. В таблиці нижче структуровано заходи з боку держави щодо оптимізації логістичних ланцюгів на ринку зерна України (табл. 1).

Також роль держави в оптимізації логістичних ланцюгів на ринку зерна України можна охарактеризувати через низку конкретних заходів та стратегій. Держава має ключову роль у розвитку та покращенні транспортної інфраструктури, так як вона впливає на швидкість та ефективність транспортування зернових (будівництво нових доріг, модернізація залізниць, розвиток портової інфраструктури та підтримка розвитку складських приміщень).

Держава повинна створити сприятливе нормативно-правове регулювання розвитку логістичних ланцюгів. Це включає в себе встановлення стандартів якості та безпеки для транспортування та зберігання зерна, а також розробку правил та процедур, які сприяють покращенню логістичних процесів.

Також держава може надавати фінансову підтримку для інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури (надання державних грантів, пільгових кредитів або інших форм фінансування для будівництва нових транспортних маршрутів, портових терміналів та інших об'єктів).

Держава може сприяти розвитку конкуренції на ринку логістики зернових, що сприятиме покращенню якості та ефективності логістичних послуг (зниження бюрократичних бар'єрів для нових учасників ринку та заохочення інвестицій приватного сектору).

Також зазначимо, що держава може підтримувати розвиток та впровадження інформаційних технологій у логістичних процесах. Це може включати створення цифрових платформ для координації транспортування, впровадження систем моніторингу та відстеження вантажів, а також розробку програмного забезпечення для оптимізації маршрутів та управління запасами.

**Заходи державної підтримки оптимізації логістичних ланцюгів
на ринку зерна України**

Захід	Інструменти	Ефекти
Розвиток логістичної інфраструктури	Інвестування розвитку та модернізації інфраструктури транспортування зерна, зокрема портів, залізниць, автодоріг та складських об'єктів	Економія часу та витрати на транспортування зерна, підвищення його доступності для експорту та підвищення конкурентоспроможності українського зернового ринку
Стандартизація та сертифікація	Впровадження та дотримання стандартів якості та безпеки для зерна та логістичних послуг	Підвищення довіри споживачів та партнерів на міжнародному ринку, що дозволить українським виробникам зернових культур займати більші частки на світових ринках
Регулювання експорту та імпорту	Встановлення необхідних правил, обмежень та стимулів для експорту та імпорту зернових культур	Забезпечення стабільності ринкових цін та забезпечення інтересів як виробників, так і споживачів зерна в Україні
Підтримка експортних та логістичних компаній	Надання фінансових стимулів, зниження податкового тягаря або надання консультаційної підтримки	Підвищення ефективності та прибутковості логістичних операцій, зменшення логістичних витрат
Сприяння інноваціям та впровадженню новітніх технологій	Стимулювання впровадження новітніх технологій у логістичних процесах збору, зберігання та транспортування зерна	Зменшення втрат під час перевезення, підвищення якості зерна та забезпечення більш ефективного використання ресурсів

Джерело: складено автором

Запропоновані заходи сприятимуть покращенню ефективності та конкурентоспроможності логістичних ланцюгів на ринку зерна України та сприятимуть забезпеченню ефективного та безперебійного транспортування зернових до кінцевих споживачів.

Загалом, держава відіграє важливу роль у створенні сприятливих умов для оптимізації логістичних ланцюгів на ринку зерна в Україні, що сприяє підвищенню його конкурентоспроможності, забезпеченню продовольчої та економічної безпеки та реалізації національних інтересів держави.

Список використаних джерел:

1. Kryshchal H. O. The Role of Logistics in the Development of Agriculture of Ukraine in the War Conditions. *Sci. innov.* 2023. № 19 (2). pp. 73–82. DOI: <https://doi.org/10.15407/scine19.02.073> (дата звернення: 03.04.2024).

2. Welsh C., Glauber J., Dodd E. Why Is Russia Blocking Ukraine's Food Exports? 2023. URL: <https://www.csis.org/analysis/why-russia-blocking-ukraines-food-exports> (дата зверення: 03.04.2024).

3. Колодійчук В.А. Методологічні засади розвитку зернової логістики. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. Вип. 9. С. 140–145 (дата зверення: 03.04.2024).

4. Продовольство на винос. Досягнення і проблеми вітчизняного аграрного експорту. URL: http://www.agroprofi.com.ua/downloads/nomera/2016/agroprofi_46.pdf (дата зверення: 11.03.2024).

5. Кузяк В., Балик У., Грещак М. Оптимізація логістичного забезпечення аграрної продукції в умовах війни. *Вісник Львівського національного екологічного університету. Серія «Економіка АПК»*. 2023. № 30. С. 157–162. DOI: <https://doi.org/10.31734/economics2023.30.157> (дата зверення: 04.04.2024).