

*Д.А. СОБОЛЕВ, кандидат економічних наук
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»*

Роль інструментів державного регулювання у вдосконаленні логістичної системи торгівлі зерном в Україні

Україна набуває статусу одного з провідних гравців на світовому ринку зернових культур завдяки наявним конкурентним перевагам, зокрема сприятливим природно-кліматичним умовам, наявності великих земельних площ і застосуванню вітчизняних технологій сільськогосподарського виробництва.

Регіони України залежно від кількості вирощування та споживання зерна поділяються на зерновироблювані (вирощують більше, ніж споживають) і зерноспоживані. Першими є 10 областей: Дніпропетровська, Одеська, Полтавська, Харківська, Кіровоградська, Миколаївська, Вінницька, Черкаська, Запорізька та Херсонська. На них припадає 60–65 % валового збору. Усі інші області – зерноспоживані, серед яких виділяються п'ять: Чернівецька, Рівненська, Львівська, Івано-Франківська та Закарпатська області, які забезпечують власне споживання менше ніж на 50%¹.

Вихідні умови для маркетингу зернових і олійних культур в Україні дуже сприятливі. Серцевина українських чорноземів знаходиться близько до портів з водами, які не замерзають цілий рік, забезпечуючи доступ до основних ринків Північної Африки й Близького Сходу. Український експорт не долає великі відстані та не перетинає національні кордони на своєму шляху, як у випадку експорту з Росії чи Казахстану.

Подібна унікальна комбінація порівняльних переваг лежить в основі відновлення статусу нашої країни як провідного гравця на ринку зернових культур Чорноморського регіону і це підтверджується наступними цифрами: за останні 10 років загальні обсяги виробництва зернових в Україні зросли майже в 1,4 раза (з 38,4 млн т у 2001/2002 МР до 54,9 у 2011/2012 МР), при цьому їхній експорт зріс майже у 2,6 раза (з 9 млн т у 2001/2002 МР до 23,1 млн т у 2011/2012 МР)².

За висловлюванням академіка НААН М. Безуглого, обсяг виробництва на рівні 50 млн т «повинен стати ординарною нормою для хліборобів, а рекордним урожаєм для України необхідно вважати вал зерна 70-80 млн т. На нього ми вийдемо найближчим часом – років через п'ять-шість»³. Подібний прогноз фактично означає офіційне визнання того факту, що відбуватиметься подальше нарощування темпів інтеграції національного сільського господарства у світову економіку й Україна поглиблюватиме власну спеціалізацію у виробництві окремих видів сільськогосподарської продукції.

У середньо- та довгостроковій перспективі національний аграрний сектор відчуватиме зростаючий вплив глобалізації, коли країни все частіше конкурують між собою у сфері виробництва і реалізації продукції, а також у міжнародній торгівлі.

¹ Старостенко А. Развитие внутреннего рынка зерна: потребление и прогноз на ближайшие годы. Зерновой баланс страны / А. Старостенко // Зернові продукти і комбікорми. – 2006. – № 1. – С. 30–35.

² За даними Іноземної Сільськогосподарської Служби Міністерства сільського господарства США <<http://www.fas.usda.gov/psdonline/>>

³ Інтернет-видання «Lb.ua» <http://economics.lb.ua/food/2012/01/30/134254_urozhay_v_50 mln_tonn_zerna_dolzhen_stat.html>

Україна успадкувала від колишнього СРСР цілісний комплекс зернозберігаючих підприємств, які системно розташовані в зоні вирощування зерна та доповнюються новозбудованими зерносховищами. Таким чином, інфраструктура зберігання й перевалки зерна сформована і функціонує. Під інфраструктурою ми розуміємо комплекс організацій різної галузевої належності, під логістикою – комплекс видів діяльності (інтегрована функція)¹. Слід приділяти основну увагу саме логістиці зернових культур, удосконаленню та модернізації функцій, а також інструментів логістики, які були б здатні суттєво підвищити конкурентоспроможність українського зернового експорту. Адже на нинішній час конкурентні переваги одержують за рахунок стрімкого розвитку інформаційних технологій, що підтримують менеджмент, уніфікації в масштабі глобальних потреб споживачів.

Нині домінують дві основні передумови глобального моделювання логістичних ланцюгів. Перша з них – це територіальна інтеграція, друга – товарна. Це впливає з того, що світовий ринок ХХІ ст., який охопила не тільки переорієнтація, але й диверсифікація попиту, впливає на підприємства (окремі ланки логістичного ланцюга).

Логістика зернових набуває глобального масштабу завдяки дії низки чинників, зокрема: зниженню логістичних витрат і поліпшенню логістичного сервісу; необхідності збільшення обсягу продажів за рахунок освоєння нових ринків; появі міжнародних логістичних посередників з розвиненою глобальною інфраструктурою, новітніх технічних засобів й інформаційних технологій; подальшому розвитку процесів міжнародної торгівлі, дерегулюванню транспорту, зменшенню навантаження на екологію та імплементації інноваційних рішень в інфраструктуру глобальних логістичних систем (автоматизовані системи складування, глобальні інформаційні мережі (Інтернет, GPS)).

Такі процеси впливають на скорочення часу доставки продукції. Враховуючи це, необхідно шукати відповіді на питання про місце і роль логістики в зростанні конкурентоспроможності на глобальному ринку. На думку Д. Бауерсокса й Д. Клоса – провідних західних спеціалістів у галузі логістичного менеджменту, – основними рушійними силами формування глобальної логістики як напряму є: 1) постійне зростання світової економіки; 2) експансія найновіших технологій; 3) розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур; 4) нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів (каналів); 5) реалізація процедур дерегулювання, що проводяться багатьма країнами для прискорення і здешевлення просування матеріальних потоків².

Останній фактор є особливо важливим у контексті розвитку зернової логістики в Україні. Створення ефективної системи маркетингу й інфраструктури є, мабуть, найкращим видом підтримки сільського господарства, який можуть забезпечити посадовці: зниження вартості перевезення однієї тонни зерна на 5% принесе фермерам додатково 200 млн дол. США у перерахунку на 40 млн т урожаю (40 млн т використовується тут як оцінка середнього врожаю зернових в Україні протягом останніх років). Це майже чверть загального обсягу підтримки сільського господарства в Україні.

Слід зазначити, що навіть незначне втручання у систему маркетингу, наприклад, у вигляді обов'язкової необґрунтованої з погляду світових стандартів, але водночас коштовної сертифікації, може приносити неабияку вигоду тим, хто її здійснює.

Наприклад, експортери українського зерна повинні одержати ветеринарний та фітосанітарний сертифікати, а також сертифікат якості. Тестування й неофіційні платежі, необхідні для прискорення проходження цих процедур, спричиняють суттєві витрати, що призводить до збільшення маркетингових витрат від елеватора до порту приблизно в

¹ Окландер М.А. Логістика: підруч. / М.А. Окландер. – К.: Центр навч. літ., 2008. – С. 26

² Bowersox D. J., Closs D.J. Logistical Management / The Integrated Supply Chain Process. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.

60 грн на тонні. Ці додаткові витрати є абсолютно невиправданими, адже одержані сертифікати не мають великої цінності на світових ринках, а торговельні компанії у будь-якому разі мають платити за проходження сертифікації за міжнародними стандартами, щоб задовольнити вимоги імпортерів. Навіть якщо українська сертифікація виправдана, у певних випадках, доцільно об'єднати три вищезазначені процедури сертифікації.

Іншим інституційним обмеженням на ринку зернових та олійних культур, що породжує надмірні маркетингові витрати, є вимога роздільного зберігання збіжжя за класами. Усі шість класів пшениці згідно з українською класифікацією повинні зберігатися окремо. Це стосується і трьох класів ріпаку й ін. Відповідно до специфікацій, які вимагаються на світових ринках, змішування зернових та олійних культур не дозволяється до вантаження продукції у портах. Необхідність утримувати окремі потужності для кожного класу збільшує витрати на зберігання продукції. При цьому рівень завантаженості потужностей (обсяг середнього наповнення окремого складу) зменшується. Іншими чинниками, що збільшують маркетингові витрати, є: надання вагонів для перевезення зерна від елеваторів до портів, вимоги обов'язкової фумігації тощо.

За підрахунками фахівців ТОВ «СП Нібулон» лише на оплату рахунків, що пов'язані з портовими зборами, товаровиробник витрачає по 4 дол. на кожен тунн зерна. Ще 3 дол. йде на оплату карантинних послуг портових елеваторів. Загальна сума витрат на цій ланці доходять інколи до 8-10 дол. Відповідно до чинного законодавства мінімальні акордні збори в портових підприємствах за послуги з навантаження-вивантаження без урахування ПДВ мають становити 4,5 дол. на тунну зерна. Фактично вартість цих робіт, включаючи визначення якості зерна, адміністративні й експедиторські послуги, становить від 10,5 до 16,5 дол.¹

Інтенсивне державне втручання у функціонування логістичних систем не дає змоги повною мірою реалізувати ті фактори, без яких неможливе ефективне управління логістичними ланцюгами, а саме: підвищення точності планування за рахунок єдиних інформаційних каналів, синхронізації бізнес-процесів, спільного прогнозування попиту; поліпшення якості оперативного управління за рахунок безперервного моніторингу всього ланцюга поставок, своєчасного визначення відхилень і порушень у ланцюгу поставок; скорочення частини витрат на маркетинг та логістику за рахунок ліквідації бізнес-процесів, пов'язаних із невизначеністю в закупівлях, складуванні й збуту².

З очікуваним зростанням виробництва зерна та олійних у майбутньому, інвестиції у розбудову фізичної інфраструктури, елеваторів, залізничних колій, потужностей у портах продовжуватимуть відігравати значну роль. Приватні фірми продемонстрували, що готові здійснювати такі інвестиції, а отже, їм має бути надана можливість продовжувати інвестувати. Для поліпшення функціонування залізниці доцільно розглянути форми публічного й приватного партнерства у сфері підтримання та поліпшення ліній сполучення між основними регіонами виробництва й портами. Законодавці мають зосередитися на усуненні інституціональних чинників формування надмірних маркетингових витрат.

Слід спростити вимоги сертифікації та скасувати непотрібні процедури. Торговельні компанії повинні одержати можливість опротестовувати будь-яку процедуру сертифікації чи обмеження у маркетинговій системі (наприклад, вимогу щодо роздільного зберігання за класами). Якщо протягом року з моменту подання протесту компетентні урядові органи нездатні надати наукове обґрунтування необхідності якоїсь процедури чи обмеження, яке підтримувалося б незалежними експертами, то така процедура або обмеження мають бути негайно скасовані.

¹ Євтєєв О. Логістика як складова вартості зерна / О. Євтєєв // Агропрофі. – 2011. - № 41-42(166).

² Лиса С. Методичні підходи до оцінювання логістичних ланцюгів торговельних мереж / С. Лиса // Вісн. КНТЕУ. – 2010. – №4. – С. 56–63.

З метою вдосконалення процесу оформлення відповідних сертифікатів слід розглянути можливість їх поступового переведення в електронну форму. Такий крок дасть змогу зекономити на вартості бланків і скоротити час, необхідний на виготовлення відповідного документа та його передачі власникові вантажу.

Ще одним важливим кроком на шляху підвищення ефективності логістики має стати публічний діалог щодо оприлюднення балансів зернових культур між державними органами, громадськістю й бізнесом. Зазначене сприятиме прогнозуванню дії всіх учасників ринку та зростанню рівня довіри між владою і бізнесом, що є ключовим момен-

том для забезпечення практичного функціонування ринку ф'ючерсних контрактів. У свою чергу це дасть змогу заздалегідь планувати перевезення партій зернових культур, що сприятиме ефективнішому плануванню перевезень та зниженню витрат.

На нашу думку, подальше вдосконалення зернової логістики й через це – зростання конкурентоспроможності українського зернового експорту полягає у спрощенні процедур державного регулювання та контролю, яке приведе до скорочення часу розгляду, зменшення кількості й здешевлення вартості одержання дозвільних документів на зберігання і перевезення зернових культур.

 Досліджено окремі аспекти функціонування зернової логістики у контексті взаємодії з органами державної влади. Наведено авторське бачення змін, які необхідно внести у систему державного регулювання з метою підвищення її ефективності та скорочення витрат учасників ринку.

 Исследованы некоторые аспекты функционирования зерновой логистики в контексте взаимодействия с органами государственной власти. Приведено авторское видение изменений, которое необходимо внести в систему государственного регулирования с целью повышения ее эффективности и сокращения затрат участников рынка.

 An article studies several aspects of functioning of seed logistics within the framework of cooperation with state bodies. An authour presents his overview of possible changes within the system of state leverages that are neccessary for enhancement of its efficiency level and reduction of expenses of the market participants.

* * *