

3. Талеб Н. Н. Черный лебедь. Под знаком непредсказуемости / Н. Н. Талеб / пер. с англ. – М. : Изд. «Колибри», 2009. – 528 с. ; Талеб Н. Н. Одураченные случайностью. О скрытой роли шанса в бизнесе и жизни / Н. Н. Талеб / пер. с англ. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2010. – 320 с. ; Талеб Н. Н. Антихрупкость. Как извлечь выгоду из хаоса / Пер. с англ. – М. : Изд. КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2014. – 768 с.
4. Ариели Д. Поведенческая экономика. Почему люди ведут себя иррационально и как заработать на этом / Дэн Ариели : пер. с англ. – М. : Маанн, Иванов и Фербер, 2013. – 296 с.
5. Смит В. Экспериментальная экономика (комплекс исследований, по совокупности которых автору присуждена Нобелевская премия) / В. Смит / Пер. с англ. – М. : ИРИСЭН; Мысль, 2008.
6. Див., напр., *Richard Thaler, Cass R. Sunstein*. Nudge: Improving Decisions about Health, Wealth, and Happiness. – Yale University Press, 2008.
7. Див., напр., *Lambert C*. The marketplace of perceptions. Harvard Magazine. 2006. No.2. PP.50-95.
8. Цит. по: Фирмы. несущие любовь. Как компаниям с мировым именем удается завоевывать сердца людей / Пер. с англ. – Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2011.
9. Левитт Стивен Д. Фрикономика. Мнение экономиста диссидента о неожиданных связях между событиями и явлениями / Левитт Стивен Д., Дабнер Стивен Дж. / Пер. с англ. – М.: ООО «И.Д.Вильямс», 2007. – 288 с.

УДК 631.1: 631.565

В.М. Чорний
аспірант,
Університет економіки та права «КРОК»

Транспортна інфраструктура у внутрішніх ризиках експортних поставок зернових

У статті досліджено транспортну інфраструктуру експортних поставок зернових у сучасних економічних умовах. Показано оптимальні напрями вдосконалення окремих сегментів транспортного забезпечення експорту зернової продукції України.

Ключові слова: експорт, сільськогосподарська продукція, зернова продукція, транспортна інфраструктура, зовнішня торгівля, ризик.

В.М. Черный
аспірант,
Университет экономики и права «КРОК»

Транспортная инфраструктура во внутренних рисках экспортных поставок зерновых

В статье исследована транспортная инфраструктура экспортных поставок зерновых в современных экономических условиях. Показаны оптимальные направления совершенствования отдельных сегментов транспортного обеспечения экспорта зерновой продукции Украины.

Ключевые слова: экспорт, сельскохозяйственная продукция, зерновая продукция, транспортная инфраструктура, внешняя торговля, риск.

V.M. Chornyj
Postgraduate student
«KROK» University

Transport infrastructure in the internal risks of export deliveries of grain

In the article the transport infrastructure of export deliveries of grain in today's economy was investigated. The optimal directions of improvement of the individual segments of the transport support of Ukrainian grain products export were presented.

Key words: export, agricultural products, grain products, transport infrastructure, foreign trade, risk.

Постановка проблеми

У сучасних глобалізаційних умовах зовнішньої торгівлі експорт стратегічно важливого продукту – зернових, є пріоритетним напрямом експортної експансії України. Вихід на зовнішньоторговельні ринки української зернової продукції пов'язаний із численними внутрішніми ризиками, що впливають на конкурентоспроможність вітчизняної аграрної продукції, яка у першу чергу залежить від вартості продукції та її якості. У таких умовах зниження собівартості експортних перевезень не є абсолютною панацеєю оптимізації експортної діяльності. Важливим фактором є транспортна інфраструктура, гігієна та належне зберігання під час транспортування, а також своєчасність експортних поставок. Тому актуальною проблемою сучасних економічних досліджень виступають напрями зменшення внутрішніх ризиків і загроз у експортних операціях, зокрема у сфері експорту зерна. Ризики, пов'язані з експортом зернових, значною мірою залежать від транспортної інфраструктури, яка забезпечує переміщення вантажів, згідно з міжнародними вимогами. Тому транспортне обслуговування експорту зернових – один із ключових чинників розвитку цього важливого зовнішньоекономічного вектора як складового сегмента внутрішніх ризиків експорту агропродукції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідження внутрішніх ризиків експорту зернових у сучасній економічній науці є доволі новим напрямом, проте один із його аспектів – транспортна інфраструктура процесу експорту – активно вивчається дослідниками. У роботах науковців О.П. Величко [13], О.В. Кравченко [5], Г.М. Легенький [4], А.В. Петрик [3], О.М. Помаз [6], Р.Ш. Рустамов [10], І.О. Седікова [1] та інших розглянуто окремі напрями транспортних проблем експорту зернових.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

Варто зазначити, що недостатньо вирішеними проблемами залишаються напрями диверсифікації та зменшення внутрішніх ризиків експортних поставок, місце серед таких напрямів особливостей транспортного забезпечення експорту зернових у сучасних євроінтеграційних умовах.

Формулювання цілей статті

Метою статті є характеристика транспортної інфраструктури як однієї зі складових внутрішніх ризиків експортних поставок зернових у сучасних економічних умовах, а також ролі залізничного транспорту в цьому процесі. Завданням статті є пошук оптимальних напрямів удосконалення окремих транспортних сег-

ментів транспортного забезпечення експорту зернової продукції України в системі зменшення впливу внутрішніх ризиків експорту агропродукції.

Виклад основного матеріалу дослідження

Україна є одним із основних світових виробників зерна, а у 2013-2014 рр. міцно закріпилася серед лідерів з експорту зернових. Так, наприклад, за останнє десятиріччя частка експортованого зерна зросла з 27% у 2004-2005 рр. до 52% загального обсягу виробництва зерна, прогнозованих у 2013-2014 роках. При цьому, для ринку кукурудзи частка експорту становить 66%. Це дає змогу констатувати експортну орієнтацію українського зернового ринку, за якої з 63 млн тонн виробленого у 2013 р. зерна близько 32,5 млн тонн було експортовано. За даними Мінагропроду, за 2013-2014 рр. з України було експортовано близько 32,5 млн тонн зерна, 20,1 млн тонн кукурудзи і 2,5 млн тонн ячменю. Саме цей рекордний обсяг дав змогу країні замкнути трійку лідерів серед світових експортерів зернових у минулому сезоні (табл.) [1].

Таблиця

Обсяг експорту зернових і місце в ньому України

Країна	Обсяг експорту, млн тонн	Частка, %
Велика Британія	85,3	27
ЄС	38,2	12
Україна	32,2	10
Канада	26,5	8
Австралія	26,4	8
Росія	24,9	8
інші	86,0	27
Усього	319,5	100

Джерело: [2, с. 8-14]

За умови стабільного нарощування достатніх для забезпечення внутрішніх потреб і конкурентоспроможних на світовому ринку обсягів зернової продукції необхідно (з урахуванням економічних відносин) суттєво підвищити рівень транспортного обслуговування підприємств агропромислового комплексу. Основою цього процесу повинна стати система заходів із забезпечення транспортної галузі ефективним функціонуванням відповідної інфраструктури. Важливе народногосподарське значення організації зазначених процесів пояснюється широким спектром логістичних операцій з обслуговування зернових вантажопотоків і достатньо великими обсягами транспортних робіт для забезпечення технологічних, регіональних і експортних поставок. Підвищення вимог до надійності виконання перевезень зернової продукції та економічності транспортного обслуговування створюють складні проблеми ефективного використання наявної інфраструктури в існуючих виробничих системах [3, с. 248].

Інфраструктурне забезпечення перевізного процесу відіграє важливу роль у підтриманні належного функціонування транспортної системи з накопичення, зберігання та переміщення об'єднаної партії зернових вантажів [4]. Транспортна система щодо вказаних процесів становить три основних сегменти: 1) автотранспортні перевезення; 2) залізничні перевезення; 3) перевезення річковим і морським транспортом (рис. 1).

Саме шляхом використання автотранспортних засобів проводиться первинне накопичення вантажів на елеваторах і, крім того, ними доставляється значна частина врожаю в складські приміщення переробних підприємств із прилеглих

регіонів [5]. Особливого значення такі поставки набувають за відсутності вільних місткостей в елеваторно-складських спорудах та нестачі потужностей з розвантаження рухомого складу залізничного транспорту [3, с. 248].

Загалом, структура транспортного обслуговування виробництва зерна включає такі елементи:

- рухомий склад (склад і структура парку транспортних засобів; забезпеченість причепами, змінними кузовами, тарою тощо; забезпеченість вантажно-розвантажувальними засобами та вагами);

- стаціонарна база (рівень забезпеченості виробничо-технічною базою; рівень матеріально-технічного постачання; рівень ефективності технології збирання та транспортування зерна);

- шляхова мережа (розгалуженість і щільність шляхової мережі; якість шляхового покриття);

- вантажі (обсяги перевезень; вид вантажу; клас вантажу за ступенем використання вантажопідйомності транспортних засобів);

- персонал (рівень забезпечення водія та обслуговуючим персоналом; освіта та кваліфікація персоналу; структура персоналу за видами робіт) [6, с. 176].

Провідною складовою системи, що забезпечує експорт зерна, є транспортна система. Доставка зерна в морські порти здійснюється залізничним (близько 61% експорту), автомобільним (близько 36%) і водним транспортом (близько 3%) (рис. 1.). Таким чином, основні потоки зерна в порти для перевалки на експорт забезпечуються залізничним транспортом. При цьому спостерігається міцний зв'язок між обсягами експорту зерна та обсягами його перевезень залізничним транспортом (коефіцієнт кореляції 0,97) [7]. Усього залізниці України у 2014 р. перевезли 25,2 млн тонн зернових вантажів, що більше на 13%, ніж у 2013 р. (загальні ж обсяги залізничних перевезень у країні знизилися у 2014 р. на 11%) [8].

Разом з тим, у загальній структурі залізничних перевезень зернові вантажі становлять близько 4% (мінімум – 1,3% у 2007 р., максимум – 6,5% у 2014 р.)

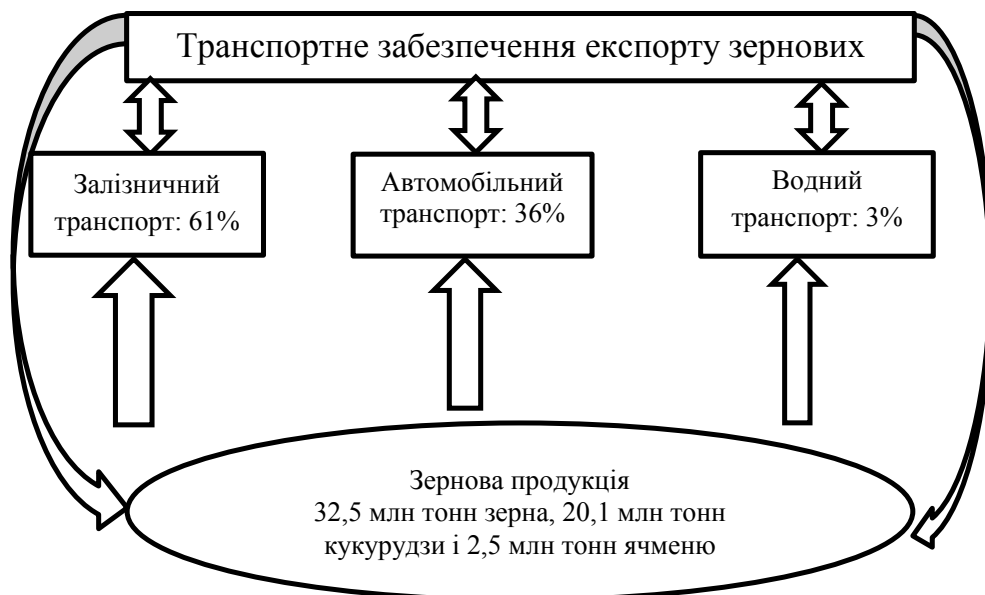


Рис. 1. Система транспортного забезпечення експорту зернових у 2014 р.

Джерело: розраховано автором за даними [8]

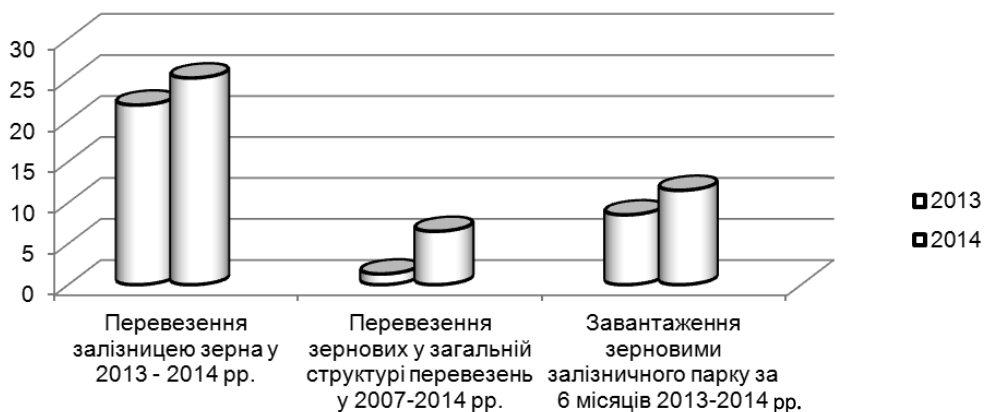


Рис. 2. Обсяги залізничних перевезень зернових у експортній діяльності

Джерело: розраховано автором за даними [8]

(рис. 2). Перевезення зернових становить близько 40 % усього обсягу перевезень, виконаних залізничним транспортом. Слід зазначити, що для перевезення зернових вантажів залізничним транспортом характерна істотна місячна нерівномірність. Учені зазначають, що найбільша нерівномірність перевезення зерна протягом року спостерігалася у 2006 р, коли коефіцієнт нерівномірності становив 1,96; найменша у 2012 р. – 1,27 [9, с. 128]. У 2014 р. ця динаміка набула дещо позитивних тенденцій, зокрема, за даними Мінінфраструктури, за шість місяців 2014 р. залізниці завантажили 11,5 млн тонн зернових, що на 26% більше відповідного періоду 2013 року. Водночас обсяги перевалки експортних вантажів у морських портах (у січні-червні 2014 р.) зросли на 17,3% – до 49,2 млн тонн [10].

У цілому, вартість логістичної складової у вартості зерна становить близько 35%. Водночас логістична складова у вартості зерна в Європі становить 12-14%, а в США – 9%. Тому завдання її зменшення є дуже актуальним для України. Вартість послуг залізниці разом із додатковими платежами та зборами становить близько 7-7,5%. Таким чином, зниження залізничного тарифу на 22%, як пропонують зернотрейдери, суттєвого не вплине на вартість зерна, а лише призведе до перерозподілу коштів між державним підприємством і комерційними структурами. В умовах, коли зернові вантажі займають близько 6,5% у структурі залізничних перевезень та за необхідності виділення близько 3,5 млрд дол. для оновлення локомотивного парку, інвестування Укрзалізницею власних коштів в обсязі 0,8-1,3 млрд. дол. на оновлення парку зерновозів не є раціональним. З іншого боку, перевезення зернових вантажів становить близько 40% загального обсягу перевезень, виконаних у вагонах парку Укрзалізниці, тому цей вид перевезень є дуже важливим для Укрзалізниці як оператора вантажних вагонів [11, с. 57].

Зазначені проблеми не є вичерпними в загальній сукупності ризиків щодо транспортної інфраструктури перевезень зернових. Варто зазначити деякі технічні фактори, що ускладнювали пересування зерна логістичним ланцюгом. На думку Ю. Скічко [2, с. 19], однією з таких проблем є незлагоджена робота деяких терміналів, через що не завжди можна було отримати підтвердження необхідної кількості вагонів, що поставляються на розвантаження. Ще одним відмітним фактом сезону стала зміна зернової логістики України через анексію АР Крим. Безумовно, головним викликом сьогодення є перенаправлення вантажних потоків зерна з портів АР Крим у порти материкової України. Однак експерти та учас-

ники зернового ринку свідчать, що втрата кримських портів істотно не вплине на темпи експорту зернових [1].

Найбільш слабким місцем у логістичному ланцюзі перевезення і перевалки експортних зернових вантажів «елеватор - залізниця - морський порт» наразі є залізнична система України. З одного боку, це пов'язано з недостатньою пропускною спроможністю припортової залізничної інфраструктури (ділянок і станцій), з іншого – з браком рухомого складу для забезпечення наявних обсягів перевезень зернових вантажів. Парк зерновозів Укрзалізниці та її підприємств (ДП «Стрийський вагоноремонтний завод») зношені в середньому на 90%. При цьому зниження можливостей залізниці з перевезення зерна відбувається в країні на тлі динамічного розвитку інфраструктури навантажувальних терміналів (елеваторів) і морських портів для збільшення можливих обсягів зберігання і перевалки зернових. Так, у найближчі роки ємність елеваторів планується довести до рівня 55 млн тонн, а портові потужності з перевалки зерна – до 45 49 млн тонн на рік. Такі показники інфраструктури зі зберігання та перевалки зерна в цілому дають змогу освоїти перспективні обсяги його виробництва та експорту, які за різними оцінками до 2020 становитимуть відповідно 100 млн тонн і 50 млн тонн. Разом з тим, Укрзалізниця не планує розвиток і оновлення парку інвентарних зерновозів, у першу чергу спрямовуючи інвестиції в оновлення парку піввагонів і локомотивів, що також мають істотний знос [10, с. 131].

Дефіцит зерновозів у пікові періоди перевезень зернових призводить до додаткових витрат, пов'язаних із затримками в логістичних ланцюгах поставок, та переходу потенційних перевізників на інші види транспорту. У цьому зв'язку актуальним є завдання вдосконалення логістики перевезення зерна з використанням приватного парку зерновозів. Підвищити ефективність перевезення зерна залізничним транспортом можна за рахунок широкого використання маршрутизації перевезень зернових вантажів (нині рівень маршрутизації залізничних перевезень зерна в Україні становить близько 10%). Це дасть змогу підвищити продуктивність парку зерновозів, зменшити їх оборот, скоротити термін доставки вантажів і знизити загальні логістичні витрати з транспортування зернових культур. Привабливість маршрутизації для клієнтів може також забезпечуватися гнучкою тарифною політикою: наприклад, у США при відправці зерна маршрутами клієнти залізниці отримують знижку від 30 до 60% [11].

Існує також інша ризикова загроза у експортуванні зернових: штучне стримування залізничних тарифів, надання загальних знижок на перевезення зернових вантажів, не пов'язаних із собівартістю конкретного перевезення, яке призводить до недоотримання коштів Укрзалізницею, зменшення інвестиційної привабливості залізничного транспорту та збільшення загальних логістичних витрат на доправлення зерна в порти. Вирішенням цієї проблеми, на погляд дослідників, може бути виведення вагонної складової з-під державного регулювання. Стимулювання вантажовідправників до розвитку термінальної інфраструктури за рахунок диференціації тарифів дасть змогу упровадити прогресивні технічні засоби та технології перевезення, зменшити величину транспортної складової та підвищити конкурентоспроможність вітчизняного зерна на міжнародних ринках [12, с. 59].

Висновки

Таким чином, транспортна інфраструктура у внутрішніх ризиках експортних поставок зернових займає одне з основних місць, оскільки забезпечує своєчасне та безпечне постачання зернових до замовника і будь-який збій у транспортно-логістичному ланцюгу є загрозою для забезпечення надійності експортних про-

цесів. До основних ризиків і загроз відносимо надзвичайну застарілість технопарку залізничного транспорту, що є у державній власності і через фінансово-бюрократичні перепони вкрай повільно оновлюється. Це має своїм наслідком недотримання санітарно-технічних норм з перевезення зернових, що є неприпустимим у експорті зернових до країн ЄС. Основним напрямом вирішення цієї проблеми вважаємо розроблення і впровадження управлінсько-економічного механізму залучення приватного капіталу в реконструкцію технопарку зерновозів шляхом залучення інвестицій у розвиток транспортної залізничної інфраструктури. Перспективами подальших досліджень виступають напрями вдосконалення транспортної інфраструктури в системі зменшення внутрішніх ризиків експортних поставок зернових у сучасних євроінтеграційних умовах.

Література

1. Седікова І. О. Умови експорту зернових вантажів України в нових реаліях // Економіка харчової промисловості. – № 1 (25). – 2015. – С. 26-32.
2. Зерновой рынок : вызовы сезона – 2014/15 & уроки 2013/14. // АПК-ИНФОРМ. – 2014. – № 1. – С. 8-14.
3. Петрик А. В. Покращення економічних показників транспортної інфраструктури при обслуговуванні експортних зернових вантажопотоків / А. В. Петрик // Вісник Національного транспортного університету. – 2012. – № 26 (2). – С. 248-254.
4. Легенький Г. М. Інтеграційна політика України у сфері транспорту / Г. М. Легенький // Автошляховик України. – 2007. – № 5. – С. 6-8.
5. Кравченко А. В. Аналитическая работа морских портов в современных условиях / А. В. Кравченко // Судостроительство. – 2007. – № 4 (129). – С. 44-45.
6. Помаз О. М. Транспортний чинник як складова підвищення конкурентоспроможності підприємств АПК України / О. М. Помаз // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Удосконалення управління ресурсами підприємств АПК в умовах глобалізації економіки» (м. Полтава, 26-27 листопада 2008 р.). – Полтава : ПД ПДАА, 2008. – С. 176-177.
7. Мямлин С. В. Проблемы и перспективы перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом в Украине [Текст] / С. В. Мямлин, Д. Н. Козаченко, Р. В. Вернигора // Залізничний транспорт України. – 2013. – № 2. – С. 32-34.
8. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
9. В Укрзалізниці констатують рекордний спад пасажиропотоку [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://ukranews.com/news/129253.---.uk>
10. Рустамов Р. Ш. Оценка перспектив развития зерновой логистики в Украине / Р. Ш. Рустамов // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень. – 2014. – Вип. 8. – С. 127-133.
11. Укрзалізниця у серпні збільшила робочий парк зерновозів [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247559623&cat_id=244276429
12. Козаченко Д. Підвищення ефективності перевезень зернових вантажів залізничним транспортом / Д. Козаченко, Р. Вернигора, Р. Рустамов // Українські залізниці. – 2014. – № 7. – С. 56-59.
13. Величко О. П. Особливості діяльності агрологістичних провайдерів в Україні / О. П. Величко // Економіка АПК. – 2012. – № 2. – С. 51-57 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://eapk.org.ua/>