

**Міністерство освіти і науки України
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРИКЛАДНОЇ ЕКОНОМІКИ І
МЕНЕДЖМЕНТУ ім. Г. Е. Вейнштейна**

Факультет – Менеджменту, маркетингу і публічного адміністрування Кафедра – Менеджменту і логістики

Ступінь вищої освіти – другий (магістерський)

Спеціальність – 073 Менеджмент

Освітня програма – «Менеджмент»



КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

на тему: Дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні

ШИФР КРМ. МІЛ.1.628-03.1.10

Здобувач Сергій ПРОКОПЧУК
(ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

Керівник: д.е.н., професор Ігор САВЕНКО
(науковий ступень, вчене звання, ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

Кваліфікаційна робота допускається до захисту

Рішення кафедри від 10. 06. 2023 р., протокол № 15

Завідувач кафедри менеджменту і логістики

_____ Ірина СЕДІКОВА
(підпис)

Одеса – 2024 р.

Одеський національний технологічний університет

Факультет

Менеджменту, маркетингу і
публічного адміністрування

Кафедра

Менеджменту і логістики

Ступінь вищої освіти

Другий (магістерський)

Спеціальність

073 – Менеджмент

Освітня програма

Менеджмент

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Завідувачка кафедри МіЛ

(підпис)

“ ____ ” ____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ

на кваліфікаційну роботу магістра, здобувачі вищої освіти

1. Тема роботи: «Дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні» затвердженою наказом по університету від 30.10. 2023 р. № 628-03.

2. Термін здачі студентом закінченої роботи 01.06.2024 р.

3. Вихідні дані роботи: звіти діяльності підприємства, законодавчі акти, статистичні збірники, наукові публікації вчених менеджерів та економістів

4. Вступ. Розділ 1. Теоретичні аспекти зовнішньоекономічної діяльності. 1.1. Сутність та механізм функціонування зовнішньоекономічної діяльності. 1.2. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності. 1.3. Принципи та основні фактори зовнішньоекономічних зв'язків України. Висновки до розділу 1. Розділ 2. Аналіз експортного потенціалу зернової продукції. 2.1. Динаміка світового виробництва та експорту зернової продукції. 2.2. Роль України у виробництві та експорті зернових культур. 2.3. Прогноз експорту зернових та зміни в аграрному експорті України. Висновок до розділу 2. Розділ 3. Альтернативні варіанти експорту зерна з України. 3.1. Воєнні дії на території України та їх вплив на експорт зерна. 3.2. Альтернативні шляхи експорту зерна з України. 3.3. Економічне обґрунтування процесу формування альтернативних шляхів експорту зерна. Висновки до розділу 3. Висновки.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) таблиць 20 рисунків 2.

6. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів проекту, що стосуються їх:

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Нормоконтроль			

7. Дата видачі завдання 30.10.23 р.

Керівник

(підпис)

Завдання прийняв до виконання

(підпис)

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№	Назва етапів виконання кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1	Проходження комплексної практики	13.02-07.04.24	виконано
2	Захист звіту з практики	08.04-09.04.24	виконано
3	Розробка I розділу	10.04-01.05.24	виконано
4	Розробка II та III розділів та інших складових кваліфікаційної роботи	02.05-14.04.24	виконано
5	Розгляд науковим керівником чорнового варіанту кваліфікаційної роботи	15.05-18.05.24	виконано
6	Доопрацювання роботи з урахуванням пропозицій наукового керівника	19.05-22.05.24	виконано
7	Розгляд науковим керівником чистового варіанту кваліфікаційної роботи	23.05-27.05.24	виконано
8	Нормоконтроль роботи	28.05-04.06.24	виконано
9	Перевірка роботи на плагіат	28.05-04.06.24	виконано
10	Малий захист та доробка роботи по результатах малого захисту	05.06-11.06.24	виконано
11	Передача роботи завідувачу кафедри для отримання дозволу на захист	12.06-17.06.24	виконано
12	Зовнішнє рецензування кваліфікаційної роботи	18.06-27.06.24	виконано
13	Захист кваліфікаційної роботи	24.06-27.06.24	виконано

Здобувач _____

Керівник роботи _____
(підпис)

Несу відповідальність за ідентичність електронного та друкованого варіантів кваліфікаційної роботи, даю згоду на обробку персональних даних та не заперечую проти розміщення кваліфікаційної роботи на офіційних web-ресурсах ОНТУ.

Підтверджую, що в кваліфікаційній роботі відсутні порушення норм академічної доброчесності. Здобувач-дипломник _____Сергій ПРОКОПЧУК

АНОТАЦІЯ

Актуальність дослідження. У процесі здійснення ринкових реформ підприємства України, в тому числі і сільськогосподарські, одержали право самостійного виходу на зовнішній ринок. Вони мають змогу здійснювати всі види зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), що не суперечать чинному законодавству. Серед можливих напрямів ЗЕД особливе місце займає експорт продукції. Рішення про здійснення експорту вимагає глибокого і всебічного обґрунтування, оскільки недостатня його продуманість може призвести до серйозних економічних втрат. Дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні

У першому розділі **«Теоретичні аспекти зовнішньоекономічної діяльності»**. визначено сутність та механізм функціонування зовнішньоекономічної діяльності, досліджено структуру суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та принципи та основні фактори зовнішньоекономічних зав'язків України. зроблено висновки за розділом.

У другому розділі **«Аналіз експортного потенціалу зернової продукції»** досліджено динаміку світового експорту зернової продукції, проведено аналіз структури світового ринку зернової продукції, визначено роль України у виробництві та експорті зернових культур, надано прогноз експорту зернових та зміна в аграрного експорті України, зроблено висновки за розділом 2.

У третьому розділі **«Альтернативні варіанти експорту зерна з України»** досліджено воєнні дії на території України та їх вплив на експорт зерна, досліджено теоретичні аспекти експортної логістики, розроблено альтернативні шляхи експорту зерна з України, економічне обґрунтування процесу формування альтернативних шляхів експорту зерна, зроблено висновки за розділом 3. Зроблено узагальнені висновки до роботи.

Кваліфікаційна робота бакалавра містить 88 сторінки, 9 таблиць, 17 рисунки. Перелік посилань нараховує 60 найменування.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, виробництво зерна, експорт аграрної продукції, альтернативні шляхи, воєнні дії.

ABSTRACT

Relevance of the study. In the process of implementing market reforms, Ukrainian enterprises, including agricultural ones, have been granted the right to enter the foreign market independently. They are able to carry out all types of foreign economic activity (FEA) that do not contradict the current legislation. Among the possible areas of foreign economic activity, exports of products occupy a special place. The decision to export requires a deep and comprehensive justification, as insufficient consideration of this issue can lead to serious economic losses. Study of alternative ways to export grain in Ukraine

The first chapter, "Theoretical Aspects of Foreign Economic Activity", defines the essence and mechanism of foreign economic activity, examines the structure of foreign economic entities and the principles and main factors of Ukraine's foreign economic relations, and draws conclusions on the chapter.

The second section, "Analysis of the Export Potential of Grain Products," examines the dynamics of world grain exports, analyses the structure of the world grain market, determines the role of Ukraine in the production and export of grain crops, provides a forecast of grain exports and changes in Ukraine's agricultural exports, and draws conclusions on section 2.

In the third chapter "Alternative options for grain exports from Ukraine", the military actions on the territory of Ukraine and their impact on grain exports are investigated, theoretical aspects of export logistics are studied, alternative ways of grain exports from Ukraine are developed, economic justification of the process of forming alternative ways of grain exports is provided, conclusions are drawn in chapter 3.

The bachelor's thesis contains 88 pages, 9 tables, 17 figures. The list of references includes 60 items.

Key words: foreign economic activity, grain production, export of agricultural products, alternative ways, military actions.

ЗМІСТ

	Стор
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ	8
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	
1.1. Сутність та механізм функціонування зовнішньоекономічної діяльності	8
1.2. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності	14
1.3. Принципи та основні фактори зовнішньоекономічних зв'язків України	19
Висновки до розділу 1	25
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗЕРНОВОЇ ПРОДУКЦІЇ	26
2.1. Динаміка світового експорту зернової продукції	26
2.2. Роль України у виробництві та експорті зернових культур	34
2.3. Прогноз експорту зернових та зміни правил здійснення аграрного експорту з України	42
Висновки до розділу 2	50
РОЗДІЛ 3. АЛЬТЕРНАТИВНІ ВАРІАНТИ ЕКСПОРТУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ	51
3.1. Воєнні дії на території України та їх вплив на експорт зерна	51
3.2. Альтернативні шляхи експорту зерна в Україні	58
3.3. Економічне обґрунтування процесу формування альтернативних шляхів експорту зерна	68
Висновки до розділу 3	78
ВИСНОВКИ	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83

ВСТУП

Актуальність дослідження. У процесі здійснення ринкових реформ підприємства України, в тому числі і сільськогосподарські, одержали право самостійного виходу на зовнішній ринок. Вони мають змогу здійснювати всі види зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), що не суперечать чинному законодавству. Серед можливих напрямів ЗЕД особливе місце займає експорт продукції. Рішення про здійснення експорту вимагає глибокого і всебічного обґрунтування, оскільки недостатня його продуманість може призвести до серйозних економічних втрат. Зовнішні та внутрішні фактори, що постійно впливають на економіку країн, є важливими складовими функціонування глобальної економіки. Вони мають серйозний вплив через те, що сучасні міжнародні відносини передбачають таку систему, за якої окремо взяте суспільство не може задовольнити себе самостійно через розвинену спеціалізацію, відсутність ресурсів, не відповідні природно-кліматичні умови.

Ступінь дослідження проблеми.

Вихід підприємства на зовнішні ринки сприяє пристосуванню економіки до системи світогосподарських відносин, формуванню економіки відкритого типу. Одним із важливих пріоритетів розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни є нарощування обсягів експорту та підвищення її експортного потенціалу. Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичні аспекти аналізу світового та національного експорту зерна досліджували багато українських та зарубіжних вчених, зокрема А. Мазаракі, І. Савенко, Д. Седіков, Т. Мельник, К. Селезньова, Є. Талавіра, С. Тимофеєнко, однак з початком воєнних дій усталена система експортної логістики порушена і потребує додаткових досліджень.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження стану логістичних експортних каналів, порушених в результаті воєнних дій та пошук альтернативних шляхів експорту зернової продукції під час воєнних дій.

Основними **завданнями**, що стоять для досягнення поставленої мети є:

- визначити сутність та механізми зовнішньоекономічної діяльності;
- визначити учасників зовнішньоекономічної діяльності;

– дослідити принципи та основні фактори зовнішньоекономічних зав’язків України;

- дослідити динаміку світового експорту зернової продукції;
- визначити роль України у виробництві та експорті зернових культур;
- дослідити вплив воєнних дій на експорт зерна;
- визначити альтернативні шляхи експорту зерна з України.

Об’єктом дослідження виступає процес дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні .

Предметом дослідження виступають теоретичні положення та практичні рекомендації щодо процесу дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні .

Методи дослідження. Теоретичною і методичною основою проведених досліджень стали наукові концепції і теоретичні розробки провідних вітчизняних і закордонних учених в царині зовнішньоекономічної діяльності. У процесі досліджень застосовувались: метод теоретичного узагальнення та порівняння, індукції та дедукції, системний метод, метод синтезу та методи аналізу та динаміки.

Інформаційно-нормативною базою виконаного дослідження виступають загальнонаукові положення та закони функціонування ринкової економіки, наукові праці класиків економічної теорії, менеджменту та публікації провідних вчених і фахівців з проблем експорту зернової продукції. Інформаційну базу дослідження склали офіційні статистичні матеріали Держкомстату України, інформаційні ресурси мережі INTERNET.

Практична значущість кваліфікаційної роботи. Запропоновані у роботі пропозиції щодо дослідження альтернативних шляхів експорту зерна в Україні розширяють коло логістичних каналів експорту зерна..

Кваліфікаційна роботи другого (магістерського) ступеня вищої освіти містить 88 сторінки, 17 таблиці. Перелік посилань нараховує 60 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Сутність та механізм функціонування зовнішньоекономічної діяльності

У процесі здійснення ринкових реформ підприємства України, в тому числі і сільськогосподарські, одержали право самостійного виходу на зовнішній ринок. Вони мають змогу здійснювати всі види зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), що не суперечать чинному законодавству.

Відповідно до Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р., із змінами Закону N 222-VIII (222-19) від 02.03.2015 р., :

зовнішньоекономічна діяльність – це діяльність суб’єктів господарської діяльності України та іноземних суб’єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами. Ефективна зовнішньоекономічна діяльність сприяє відтворенню експортного потенціалу країни, підвищенню конкурентоспроможності українських товарів на світових ринках, формуванню раціональної структури експорту й імпорту, залученню іноземних інвестицій на взаємовигідних умовах, забезпеченню економічної безпеки України [1].

Після отримання Україною незалежності у 1991 р. були впровадженні заходи, спрямовані на значну лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності держави та окремих суб’єктів господарювання. З цього моменту ЗЕД починає розглядатися не тільки як складова господарської діяльності підприємств, а також і як невід’ємний аспект економічного росту, створення передумов для активного розвитку інтеграційних процесів на мікрорівні. У законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність» зазначено що зовнішньоекономічна діяльність це діяльність та взаємовідносини українських та іноземних підприємств, у сфері господарства на території України та за її межами [1].

Інструментом зовнішньоекономічної діяльності виступають експортні та імпорتنі операції, які складають понад 80% усіх операцій ЗЕД.

Інструментом та структурною одиницею ЗЕД є зовнішньоекономічна операція. Зовнішньоекономічна операція (ЗЕО) – це комплекс дій контрагентів різних країн з підготовки, укладання і виконання торгової, інвестиційної чи іншої угоди економічного характеру [1].

Інтегрування України до світового економічного простору та взяття участі в різновидах міжнародного підприємництва є найважливішою умовою формування ринкових відносин, за сприянням якого країни можуть реалізовувати міжнародно-економічне співробітництво. Зовнішньоекономічна діяльність суб'єктів господарювання різних країн є частиною такої співпраці. Ця діяльність, яка здійснюється шляхом реалізації зовнішньоекономічних зв'язків, розглядається як невід'ємна сфера господарської діяльності, позитивно впливає на ефективність виробництва, його технічний рівень та на якість виробленої продукції. В основному зовнішньоекономічна діяльність розглядається як:

- об'єкт цілеспрямованого організаційно-економічного впливу держави з метою стимулювання підприємницької активності і налагодження стійких самостійно регульованих ринкових зав'язків і механізмів;
- процес прогресивних перетворень у структурі суспільного відтворення; джерела передових технологічних та організаційних ідей в галузі управління суспільно-виробничими системами [2].

Зовнішньоекономічна діяльність та інші види господарської діяльності мають певні відмінності:

- 1) зовнішньоекономічна діяльність виступає частиною зовнішньоекономічної політики держави, яка є каталізатором ринкових змін в країні і започаткування дипломатичних відносин з іншими країнами;
- 2) підприємства ЗЕД за рахунок переваг міжнародного поділу праці, має можливість впроваджувати свою діяльність з тими партнерами та країнами, які є вигідними для них [1].

ЗЕД трактують також як зовнішньоторговельну, інвестиційну та іншу діяльність, включаючи виробничу кооперацію в галузі міжнародного обміну товарами, інформацією, роботами, послугами, результатами інтелектуальної власності [3].

А. П. Гребельник визначає зовнішньоекономічну діяльність як господарювання суб'єктів України та іноземних суб'єктів, засноване на взаєминах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами [4].

М. І. Дідковський використовує поняття «зовнішньоекономічна діяльність» загалом для характеристики зовнішньоекономічних операцій на мікрорівні (підприємств, організацій, об'єднань); отримання прибутку в умовах самоокупності. Зовнішньоекономічні зв'язки втілюються за рахунок міждержавних відносин у торговельній сфері, науково-технічній, виробничій та валютно-фінансовій співпраці та яке містить в собі зовнішньоекономічну діяльність підприємств [5].

ЗЕД являє собою сукупність форм прояву міжнародних економічних відносин, визначає її як функціонування та становлення господарських зав'язків між суб'єктами міжнародної економіки—зазначає Є. Ф. Прокушев [6].

Н. Ф. Гофман і Г. А. Маховікова визначають ЗЕД, як комплекс організаційно-економічних, виробничо-господарських та комерційних функцій підприємств, які пов'язані з партнерством з іноземними країнами [7].

В економічному словнику під редакцією Л. Г. Мельника – ЗЕД виступає сферою економічної діяльності держави і підприємств, яка пов'язана із імпортом та експортом, тобто зовнішньою торгівлею, іноземними інвестиціями та кредитами, реалізація сумісних з іншими партнерськими країнами проектів [8].

Сутність зовнішньоекономічних зав'язків проявляється у сприянні ЗЕД в втіленні таких міжнародних процесів, як обслуговування та організація обміну результатами праці та природними ресурсами, організації грошового обігу і визнання вартості продуктів поділу праці, які несуть за собою приплив валютної

виручки від експорту, дають можливість виробляти конкурентоспроможну продукцію та за рахунок імпорту підвищують технічний рівень виробництва.

Державна участь у сфері господарських відносин зобов'язує досконального аналізу як на рівні окремо взятого підприємства ЗЕД, так і з точки зору ефективності функціонування національної економіки в цілому. Результативність зовнішньоекономічної діяльності вітчизняного підприємства обумовлена рішенням загальнодержавних проблем, а саме:

1) в Україні не зазначені цілою мірою основні механізми та напрями структурної модифікації економіки з урахуванням особливостей розвитку світової системи господарювання і реальних напрямків інтегрування до неї України;

2) дорого пильнують питання безпеки у сфері зовнішньоекономічних відносин, які необхідно виявити з позицій активного конкурентного протистояння на світовому ринку [9];

3) нестабільна існуюча фінансово-банківська система;

4) складання кращих умов для конкуренції між іноземними і національними виробниками;

5) посилення державного виробництва. Так як, зовнішньоекономічна діяльність підприємства – це система, яка детермінована своїми складовими елементами, то при її аналізі треба враховувати форми зовнішньоекономічних зв'язків такі, як торгівля, надання виробничих, фінансових, інвестиційних послуг, які описують ЗЕД за допомогою відповідних показників. Зовнішньоекономічна діяльність вимагає чіткого планування. Для цього потрібно мати абсолютне уявлення про засоби, якими володіє для цього та мету її здійснення.

Згідно із Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність" (ст. 4)[1] до видів зовнішньоекономічної діяльності належать:

– експорт та імпорт товарів, капіталів й робочої сили;

– надання суб'єктами ЗЕД України іноземним суб'єктам господарської діяльності, в тому числі: виробничих, транспортно-експедиційних, страхових,

консультаційних, маркетингових, експортних, посередницьких, брокерських, облікових, агентських, консигнаційних, управлінських, аудиторських, юридичних, туристських та інших, що прямо і виключно не заборонені законами України;

- надання вищезазначених послуг іноземними суб'єктами господарської діяльності суб'єктам ЗЕД України;

- наукова, науково-технічна, науково-виробнича, виробнича, навчальна та інша кооперація з іноземними суб'єктами господарської діяльності; навчання та підготовка спеціалістів на комерційній основі;

- міжнародні фінансові операції та операції з цінними паперами у випадках, передбачених законами України;

- кредитні та розрахункові операції між суб'єктами ЗЕД та іноземними суб'єктами господарської діяльності;

- створення суб'єктами ЗЕД банківських, кредитних та страхових установ за межами України; створення іноземними суб'єктами господарської діяльності зазначених установ на території України у випадках, передбачених законами України;

- спільна підприємницька діяльність між суб'єктами ЗЕД та іноземними суб'єктами господарської діяльності, що включає створення спільних підприємств різних видів і форм, проведення спільних господарських операцій та спільне володіння майном як на території України, так і за її межами;

- підприємницька діяльність на території України, пов'язана з наданням ліцензій, патентів, ноу-хау, торговельних марок та інших нематеріальних об'єктів власності з боку іноземних суб'єктів господарської діяльності; аналогічна діяльність суб'єктів ЗЕД за межами України;

- організація та здійснення діяльності в галузі проведення виставок, аукціонів, торгів, конференцій, симпозіумів, семінарів та інших подібних заходів, що здійснюються на комерційній

- операції по придбанню, продажу та обміну валюти на валютних аукціонах, валютних біржах та на міжбанківському валютному ринку;-роботи на

контрактній основі фізичних осіб України з іноземними суб'єктами господарської діяльності як на території України, так і за її межами;

– роботи іноземних фізичних осіб на контрактній оплатній основі з суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності як на території України, так і за її межами; інші види зовнішньоекономічної діяльності, не заборонені прямо і у виключній формі законами України.

Без обмежень здійснюються посередницькі операції, при здійсненні яких право власності на товар не переходить до посередника (на підставі комісійних, агентських договорів, договорів доручення та інших) [10].

Згідно Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» з останнім змінами, внесеними згідно Закону N 222-VIII (222-19) від 02.03.2015 р., «Експорт товарів визначається, як – продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) з вивезенням або без вивезення цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів». При цьому термін «реекспорт» (реекспорт товарів) означає продаж іноземним суб'єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України [1].

Імпорт – купівля українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів з ввезенням або без ввезення цих товарів на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами [11].

Митний кодекс України трактує експорт (остаточне вивезення) як митний режим, відповідно до якого українські товари випускаються для вільного обігу за межами митної території України без зобов'язань щодо їх зворотного ввезення [12]. З поняття, яке трактує Закон, випливає, що сам експорт – це лише процес торгівлі товарами чи послугами з іноземними суб'єктами господарювання без кількісної та якісної оцінки. Митний кодекс розглядає експорт не як операцію продажу, а як випуск товарів для вільного обігу [12].

1.2. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності

В економічній літературі існують різні науково-практичні підходи у визначенні суб'єктів ЗЕД. Пов'язано таке різноманіття з різними критеріями, що взяті за основу класифікації.

Суб'єкти ЗЕД – це суб'єкти господарської діяльності, що належать до різних форм власності, які самостійно здійснюють зовнішньоекономічні операції з закордонними партнерами. У ст. 3 «Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності» Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [1]

міститься перелік суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності: суб'єкти ЗЕД мікроекономічного рівня діяльності; суб'єкти ЗЕД макроекономічного рівня діяльності та суб'єкти ЗЕД міждержавного рівня діяльності.

Розглянемо структуру групи суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності в Україні:

- фізичні особи-громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства, що мають цивільну правоздатність і дієздатність відповідно до законів України і постійно мешкають на її території;
- юридичні особи, зареєстровані як такі в Україні і постійне місцезнаходження яких на її території;
- об'єднання фізичних, юридичних, фізичних і юридичних осіб, що не є юридичними особами відповідно до законів України, але які мають постійне місцезнаходження на території України і яким законами України не заборонено здійснювати господарську діяльність;
- структурні одиниці суб'єктів господарської діяльності, іноземних суб'єктів господарської діяльності, що не є юридичними особами відповідно до законодавства України (філії, відділення тощо), але мають постійне місцезнаходження на території України;
- інші суб'єкти господарської діяльності, передбачені законами України, у тому числі держава в особі її органів, органів місцевого самоврядування в особі створених ними зовнішньоекономічних організацій, що беруть участь у господарській діяльності на території України.

Інші суб'єкти господарської діяльності, передбачені законодавством України СП, які зареєстровані і мають постійне місце перебування в Україні Філіали, структурні одиниці іноземних суб'єктів господарської діяльності, які не є юридичними особами, але мають постійне місце перебування в Україні Об'єднання фізичних та юридичних осіб, які не є юридичними особами, мають постійне місце перебування в Україні, можуть займатися ЗЕД згідно з законами України Юридичні особи, що зареєстровані в Україні, у тому числі ті, майно та/або капітал яких повністю перебуває у власності іноземних суб'єктів господарської діяльності Фізичні особи — громадяни України і особи без громадянства, що мають відповідну працездатність. (рис 1.1..)

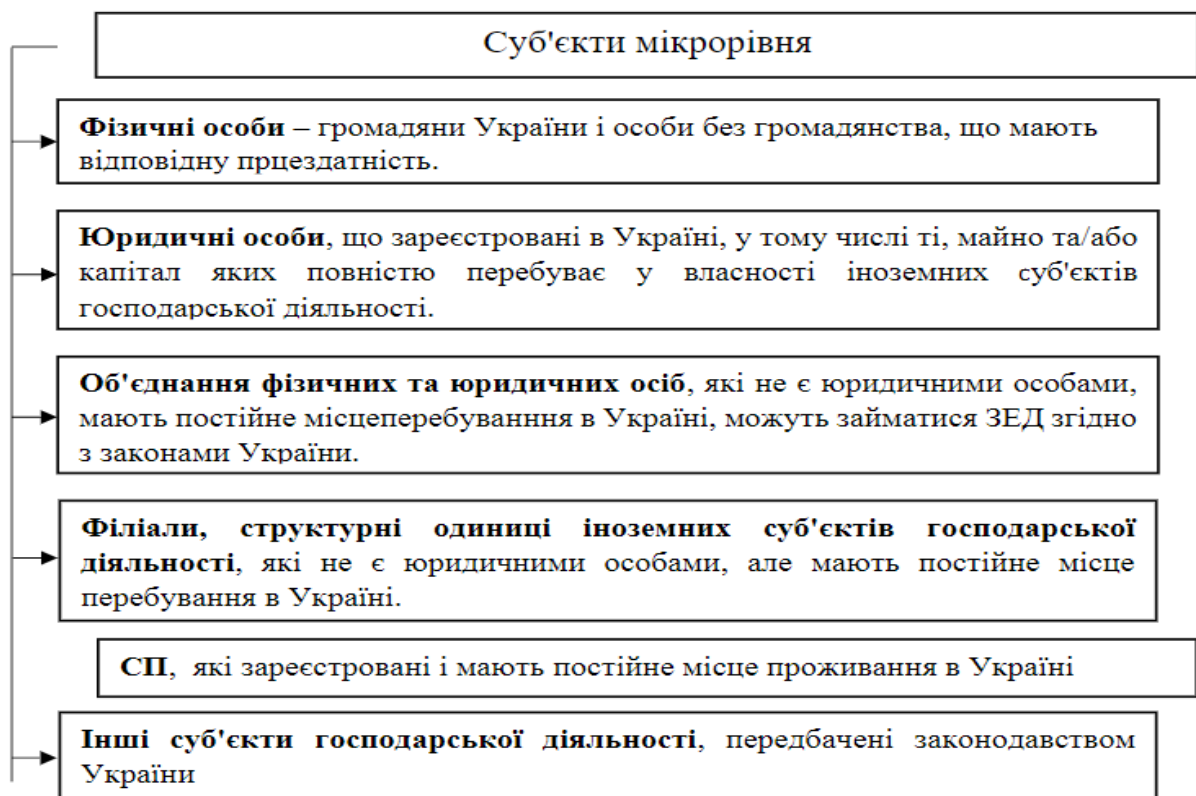


Рис. 1.1. Суб'єкти ЗЕД України мікроекономічного рівня діяльності

Джерело: [1]

Суб'єктами макроекономічного рівня є Україна, як держава, в особі її повноважних органів у межах їх компетенції, а також недержавні органи управління. До державних органів належать : Верховна Рада, Кабінет Міністрів, Національний банк України, Державна митна служба, Міністерство фінансів; Міністерство економіки; галузеві міністерства, відомства, територіально-

регіональні та місцеві органи влади Недержавні органи управління економікою, до яких належать: торгово-промислові палати (ТПП); Рада експертів при Кабінеті Міністрів; товарні, валютні, фондові біржі; асоціації; спілки. (Рис 2.

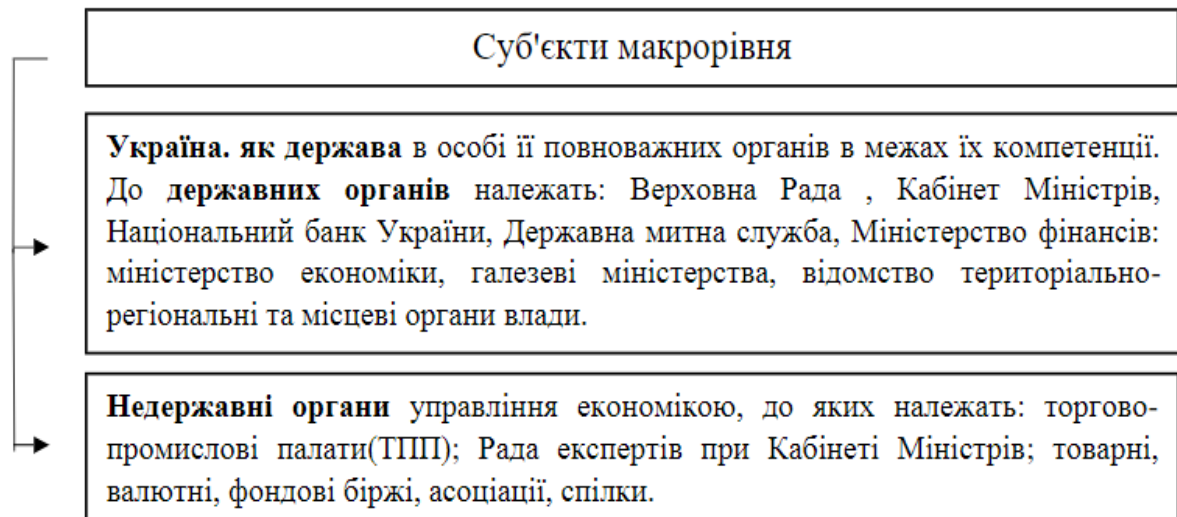


Рис 1.2. Суб'єкти ЗЕД України макроекономічного рівня діяльності

Джерело: [1]

Для всіх суб'єктів макрорівня властиві спільні цілі, а саме:

- максимізація індивідуального прибутку;
 - розширення виробництва;
 - розширення ринків збуту завдяки проникненню в господарську сферу зарубіжних країн;
 - підвищення ефективності виробництва через наближення до іноземного споживача;
 - подолання інституційних, тарифних та нетарифних перешкод;
 - розв'язання проблем, пов'язаних з нестабільністю міжнародних цін.
- До завдань вищеназваних органів слід віднести такі:
- гарантування довгострокової міжнародної конкурентоспроможності та економічної безпеки країни;
 - контроль за станом внутрішнього ринку через стимулювання його засобами зовнішньої конкуренції;
 - збільшення зайнятості;

- поліпшення умов формування бюджету;
- оптимізація розподілу доходів в масштабах економіки.

Міждержавний рівень зовнішньоекономічної діяльності утворюють:

1. Загальноекономічні міждержавні організації орієнтовані на налагодження координації та співробітництва країн для вирішення широкого кола не тільки економічних, а й політичних, соціально-культурних, екологічних та інших проблем.
2. Міжнародні неурядові економічні організації – це будь-які міжнародні організації, створені не на основі міжурядової угоди.
3. Міжнародні організації з регулювання світової торгівлі – здійснюють координацію і багатостороннє регулювання міждержавних торгово-економічних відносин. Напрями їх діяльності передбачають створення правової основи економічних відносин; вироблення домовленостей, щодо застосування комплексу засобів впливу на міждержавні зв'язки; сприяють досягненню домовленостей і розв'язанню спірних проблем; обмін інформацією і досвідом.
4. Міжнародні валютно-кредитні організації сприяють здійсненню валютно-кредитних відносин та розрахункових (рис. 1.3).

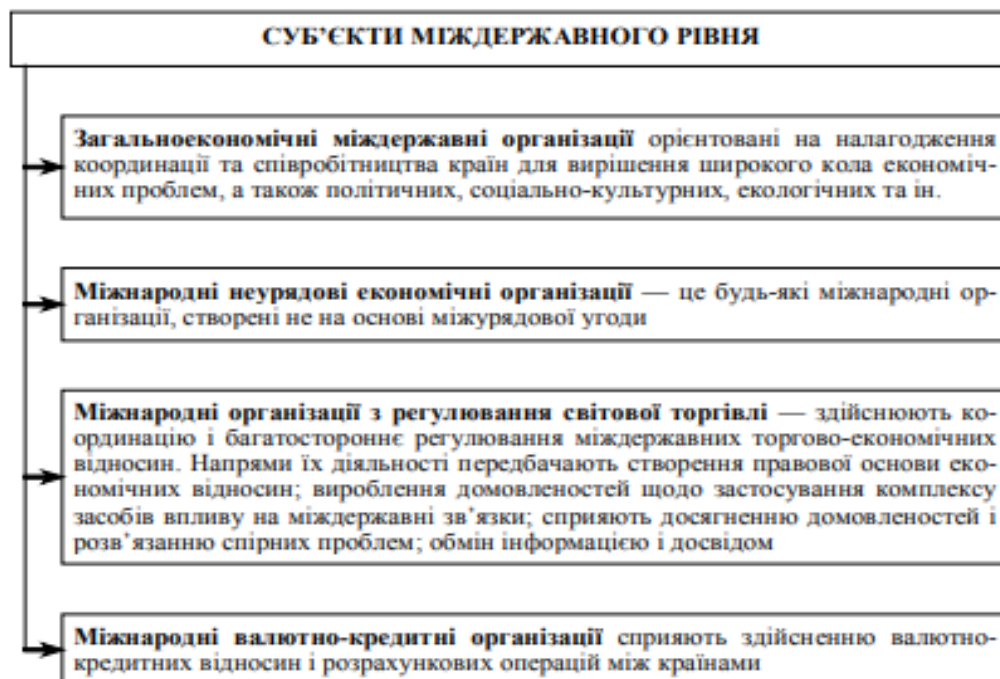


Рис 1.3. Суб'єкти ЗЕД України міждержавного рівня діяльності
Джерело: [1]

Міжнародні валютно-кредитні організації сприяють здійсненню валютно-кредитних відносин і розрахункових операцій між країнами. Міжнародні організації з регулювання світової торгівлі — здійснюють координацію і багатостороннє регулювання міждержавних торгово-економічних відносин. Напрями їх діяльності передбачають створення правової основи економічних відносин; вироблення домовленостей щодо застосування комплексу засобів впливу на міждержавні зв'язки; сприяють досягненню домовленостей і розв'язанню спірних проблем; обмін інформацією і досвідом. Міжнародні неурядові економічні організації — це будь-які міжнародні організації, створені не на основі міжурядової угоди. Загальноекономічні міждержавні організації орієнтовані на налагодження координації та співробітництва країн для вирішення широкого кола економічних проблем, а також політичних, соціально-культурних, екологічних та ін.

Усі суб'єкти ЗЕД на підставі Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" мають рівне право здійснювати будь-які її види, незалежно від форм власності та інших ознак. Також фізичні особи мають право здійснювати зовнішньоекономічну діяльність з моменту набуття ними цивільної дієздатності згідно з законами України. Фізичні особи, які постійно проживають на території України, мають зазначене право, якщо вони зареєстровані як підприємці згідно з Законом України «Про підприємництво». Юридичні особи мають право здійснювати зовнішньоекономічну діяльність відповідно до їх статутних документів з моменту набуття ними статусу юридичної особи. В разі втручання державних органів у зовнішньоекономічну діяльність для її суб'єктів у випадках, не передбачених законом, у тому числі через видання підзаконних актів, які створюють для її здійснення умови, гірші від встановлених законом, є обмеженням права здійснення зовнішньоекономічної діяльності і може бути заборонене.

Основні мотиви розвитку ЗЕД:

- розширення ринку збуту своєї продукції за національні межі з метою збільшення прибутку;

- закупка необхідної сировини, комплектуючих виробів, нових технологій і обладнання;
- залучення інжинірингових та інших послуг для потреб виробництва, з урахуванням їх унікальності, вищої якості і нижчих цін порівняно з внутрішнім ринком;
- залучення іноземних інвестицій з метою модернізації виробництва, зміцнення експортного потенціалу і конкурентних позицій на світових товарних ринках;
- участь у міжнародному поділі праці, спеціалізації і кооперуванні виробництва з метою успішного розвитку своєї економіки [1].

1.3. Принципи та основні фактори розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України

Іноземні та українські суб'єкти господарської діяльності приймаючи участь у зовнішньоекономічній діяльності дотримуються принципів (ст. 2 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність»)[1].

Одним з них є принцип суверенітету України у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, він включає в себе такі пункти як:

- виключні права українського народу незалежно та самостійно виконувати операції зовнішньоекономічної діяльності на своїй території, керуючись законами, що діють на території нашої Держави;
- обов'язок України виконувати всі зобов'язання і договори в галузі міжнародних економічних відносин.
- свобода зовнішньоекономічного підприємництва, яка включає в себе права та обов'язки такі як:
 - = право на добровільний вступ у зовнішньоекономічні зв'язки для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності,
 - = право суб'єкта ЗЕД реалізовувати свою свободу у будь-яких формах, але які не заборонені законодавством України,

= обов'язок дотримуватися порядку, встановленого законодавством України, при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності.-виключне право власності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на усі ресурси отримані в результаті зовнішньоекономічної діяльності;

Дослідимо принцип юридичного рівності і недискримінації:

– рівнозначна відповідальність перед законом зі сторони всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, при будь-яких формах власності, включаючи і держави, при виконанні ЗЕД.

– заборони будь-яких, крім передбачених Законодавством, дій держави, результатом яких є обмеження прав і дискримінація суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, а також іноземних суб'єктів господарської діяльності за формами власності, місцем розташування та іншими ознаками;

– неприпустимості обмежувальної діяльності з боку будь-яких її суб'єктів;

Принципом верховенства закону, що полягає у:

– регулюванні зовнішньоекономічної діяльності тільки законами України;

– забороні застосування підзаконних актів та актів управління місцевих органів, що у будь-який спосіб створюють для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності умови менш сприятливі, ніж ті, які встановлені законами України;

Наступним є принцип захисту інтересів суб'єктів ЗЕД, який полягає у тому, що Україна як держава:

– забезпечує рівний захист інтересів всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та іноземних суб'єктів господарської діяльності на її території згідно з законами України;

– здійснює рівний захист всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України за межами України відповідно до норм міжнародного права;

– здійснює захист державних інтересів України як на її території, так і за її межами лише відповідно до законів України, умов підписаних нею міжнародних договорів та норм міжнародного права;

За винятком державних принципів ЗЕД, вирізняють також загальні та специфічні.

Загальні принципи ЗЕД являють собою невелику кількість у світі правил, які стали своєрідними загальновідомими істинами, яких дотримуються всі учасники міжнародних ділових операцій.

Науковість, системність, взаємовигода – це провідні загальні принципи[15].

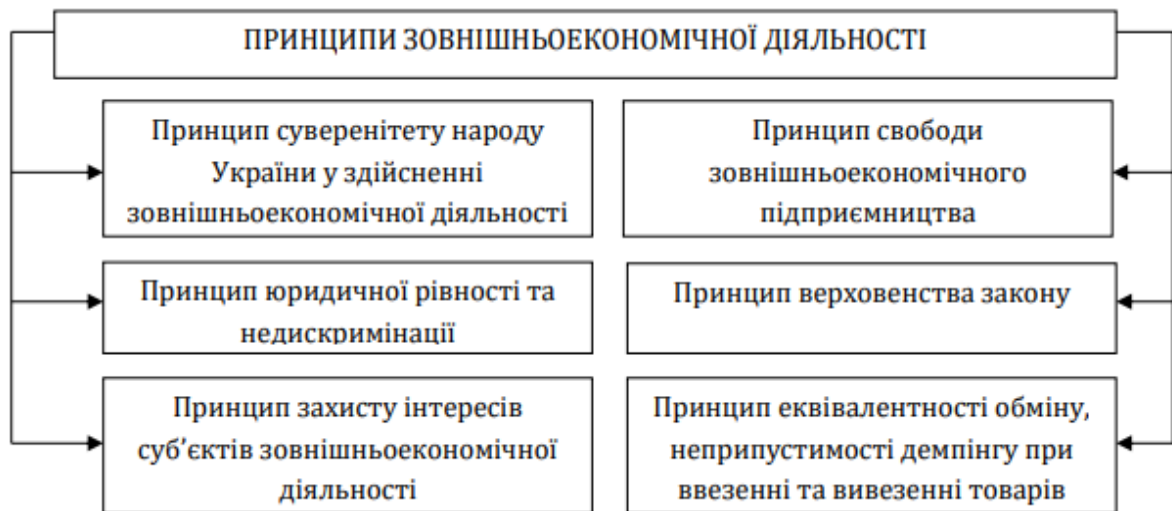


Рис. 1.4. Принципи зовнішньоекономічної діяльності

Джерело: [13]

Належно до об'єктивних економічних законів науковість ЗЕД означає розвиток цієї діяльності. Дотримання науковості в практиці управління міжнародними діловими операціями прогнозує насамперед виявлення попиту та пропозиції за кордоном, рівень цін, співвідношення їх із витратами у країні-експортері тощо.

Між окремими складовими ЗЕД існують стійкі взаємозв'язки – це означає її системність. Наприклад, між всіма статтями контракту треба забезпечувати відповідний взаємозв'язок, таких як якість товару, ціна та базисні умови поставки, валюта ціни, валютний розрахунок та форми платежу, транспортні умови та термін поставок, арбітраж та предмет контракту тощо. Системні взаємозв'язки виникають в часі між укладанням та виконанням контрактів.

На перший погляд принцип взаємовигідності ЗЕД є цілком самоочевидним, оскільки кожен учасник міжнародних операцій одержує свій прибуток. Через велику кількість часу, потрібного для здійснення угод, наявність різних зав'язків між окремими зовнішньоекономічними угодами, зміни валютних курсів, використання бартерних операцій дуже важко дотримуватися цього

принципу. Таким чином дотримуватися принципу взаємовигідності вимагає обліку та ретельного аналізу, відокремлення витрат та різних потоків доходів.

Специфічні принципи ЗЕД є обов'язковими для виконання усіма державами, які підписали той чи інший акт та зафіксовані у відповідних міжнародних правових актах. В "Хартії економічних прав і обов'язків держав", прийнятій на IV спеціальній сесії Генеральної асамблеї ООН у 1974 р., знаходиться найбільш повний перелік принципів організації міжнародних економічних відносин [14].

В цьому документі написано такі принципи:

- 1) суверенітет;
- 2) політична незалежність держав і територіальна цілісність;
- 3) суверенна рівність усіх держав;
- 4) ненапад і невтручання у внутрішні справи;
- 5) справедлива та взаємна вигода;
- 6) мирне співіснування;
- 7) самовизначеність та рівноправність народів;
- 8) мирне врегулювання спорів;
- 9) позбавлення несправедливості, що виникає в наслідок позбавлення нації засобів для її нормального розвитку та застосування сили;
- 10) старання виконання міжнародних зобов'язань;
- 11) повага основних свобод та прав людини;
- 12) відсутність прагнення до управління у сферах впливу;
- 13) слугувати міжнародній соціальній справедливості;
- 14) ціль розвитку у міжнародному співробітництві;
- 15) вільний доступ до і від морів для країн, що не мають моря на своїй території.

Значна частина специфічних принципів діє на регіональному рівні.

Для України особливий інтерес становлять принципи ЗЕД у Європейському Союзі, які містяться в так званій Білій книзі (1985) і включають:

- контроль і оформлення документів на товари, що перетинають національні кордони;
- свободу пересування осіб для працевлаштування або постійне місце проживання в будь-якій країні;
- уніфікацію технічних норм і стандартів;
- відкриття споживчих ринків;
- лібералізацію фінансових послуг;
- поступове відкриття ринку інформаційних послуг;
- лібералізацію транспортних послуг;
- створення сприятливих умов для промислового співробітництва з урахуванням законодавства про права на інтелектуальну і промислову власність;
- усунення фіскальних бар'єрів. Національні принципи ЗЕД закріплюються в законодавчих актах відповідних країн.

Оскільки всі країни використовують тією чи іншою мірою механізми державного регулювання ЗЕД, то існує і відповідна правова основа таких дій. Щодо зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств, то її принципи закріплені в ст. 2 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [8]. Причому ці принципи охоплюють і діяльність іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні. Суб'єкти господарської діяльності України та іноземні суб'єкти господарської діяльності у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності керуються відповідними вихідними положеннями.

1. Принцип суверенітету народу України у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, що полягає:

Зовнішньоекономічна діяльність полягає у встановленні зовнішніх зв'язків держави з іншими країнами та міжнародними організаціями – партнерами міжнародної діяльності.

Витрати, досвід, масштаби зовнішньоекономічної діяльності, складність продукції, контроль відносяться до внутрішніх чинників.

Економічна свобода, ризики, конкуренція відносяться до зовнішніх чинників. Якщо не брати до аналізу ці фактори, які утворюють систему конкурентного середовища, то практична робота на ринку стає неможливою.

До техніко-технологічних факторів можна віднести розвиток техніки, інструментів, обладнання, процеси вироблення та обробки продуктів, технологій та матеріалів, а також ноу-хау, які відтворюють динаміку та стан науково-технічного прогресу, рівень технології та техніки та стійкість виробничих процесів тощо.

До управлінських факторів можна віднести ефективність і структуру системи управління, рівень організації його фінансово-економічної та маркетингової діяльності, характер організації праці та організації виробничих процесів, рівень ефективності створених систем прогнозування, стратегічного та поточного моніторингу, планування та оперативного регулювання тощо.

Економічні фактори відтворюють стадію циклу розвитку економіки, розвиток інтеграційних процесів у економічному просторі, галузеву і загальногосподарську кон'юнктуру, державні, регіональні та галузеві механізми та методи регулювання господарської діяльності [15].

Соціально-демографічні фактори характеризуються динамікою та станом демографічних та соціальних процесів, що виникають на макро-та мікрорівнях. Екологічні фактори відображають відношення економічно-виробничої діяльності сільськогосподарського підприємства зі станом навколишнього природного середовища. Витрати, що починають існувати у зв'язку з утилізацією відходів виробництва, витрати на експлуатацію та утримання природоохоронних споруд – все це слід віднести до екологічних факторів.

Географічні фактори зокрема пов'язані з корисними копалинами, натуральними ресурсами і кліматом, з розташуванням, топографією місцевості. Політичні фактори реалізують вагомий вплив на конкурентне середовище. Військово політичні конфлікти в різних регіонах світу, загальнополітичний стан розвитку та клімат міжнародних відносин, політики іноземних країн щодо

політичних та соціально-економічних перетворень в Україні –все це найголовніші політичні фактори [16]

Висновки до розділу 1.

Вихід підприємства на зовнішні ринки сприяє пристосуванню економіки до системи світогосподарських відносин, формуванню економіки відкритого типу. Одним із важливих пріоритетів розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни є нарощування обсягів експорту та підвищення її експортного потенціалу.

Зовнішньоекономічна діяльність – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами. Ефективна зовнішньоекономічна діяльність сприяє відтворенню експортного потенціалу країни, підвищенню конкурентоспроможності українських товарів на світових ринках, формуванню раціональної структури експорту й імпорту, залученню іноземних інвестицій на взаємовигідних умовах, забезпеченню економічної безпеки України.

Згідно Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» експорт товарів це – продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) з вивезенням або без вивезення цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів». При цьому термін «реекспорт» (реекспорт товарів) означає продаж іноземним суб'єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України []. Операція із купівлі і завезенням товарів на територію країни називається імпорт. Імпорт – купівля українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів з ввезенням або без ввезення цих товарів на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗЕРНОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

2.1. Динаміка світового виробництва та експорту зернової продукції

Міжнародна рада із зерна (IGC) у релізі від 11 січня визнала, що загальний обсяг виробництва зерна (включно з пшеницею та фуражним зерном) у 2023-2024 роках буде найбільшим за всю історію (2,307 млрд т) [17].

Хоча загальний обсяг виробництва зерна прогнозується вище проти минулого маркетингового року, очікується також збільшення споживання, що призведе до подальшого скорочення світових перехідних запасів зерна. Споживання оцінюється вище на 6 млн т — на рівні 2,314 млрд т, що майже на 2% більше порівняно з 2022-2023 роками.

Загальний обсяг перехідних запасів зерна на 2023/24 МР знизиться (як це відбувається сьомий рік поспіль) до 590 млн т порівняно з останнім піком запасів у 658 млн т у 2016/17 сезоні.

За даними IGC, оскільки менший урожай сої у Бразилії переважає зростання в інших країнах, світове виробництво сої у 2023-2024 роках прогнозується на 3 млн т нижче порівняно з попереднім звітом. Однак на рівні 392 млн т, що все одно на 6% вище, ніж минулого маркетингового року.

Індекс цін на зернові та олійні культури IGC впав на 6% проти попереднього місяця, оскільки зниження спостерігалось за всіма зерновими та олійними культурами, за винятком рису, який збільшився майже на 8%. Індекс, який зараз становить 247, на 19% нижчий порівняно з минулим роком, що відбиває значне зниження цін на кукурудзу, пшеницю та соєві боби. Зміна обсягів виробництва, експорту, регіонів імпорту має тенденцію до постійних змін. Причини змін виробництв завжди різні, однак в основі лежать зміни кліматичного характеру. Зміни обсягів експорту і імпорту залежать від експортного потенціалу країн експортерів та від світових залишків зерна.

Динаміку світового ринку зерна надано в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Динаміка світового ринку зернових культур, млн.т.

Зернові культури	Рік										
	2000 /01	2015 /16	2016 /17	2017 /18	2018 /19	2019 /20	2020 /21	2021 /22	2022 /23*	Приріст 2022/21 (%)	Приріст 2022/2000 (%)
Виробництво	1881	2058	2186	2141	2139	2192	2226	2291	2248	-1,9	19,5
Споживання	2223	2014	2125	2152	2167	2199	2238	2291	2274	-0,7	2,3
Торгівля	232	346	353	370	363	396	426	424	409	-3,5	76,3
Залишки	320	598	660	649	623	616	603	583	577	-1,0	80,3

Джерело: [18,19,20]

Для наглядності ці ж показники надано в формі графіку.(рис 2.1.)

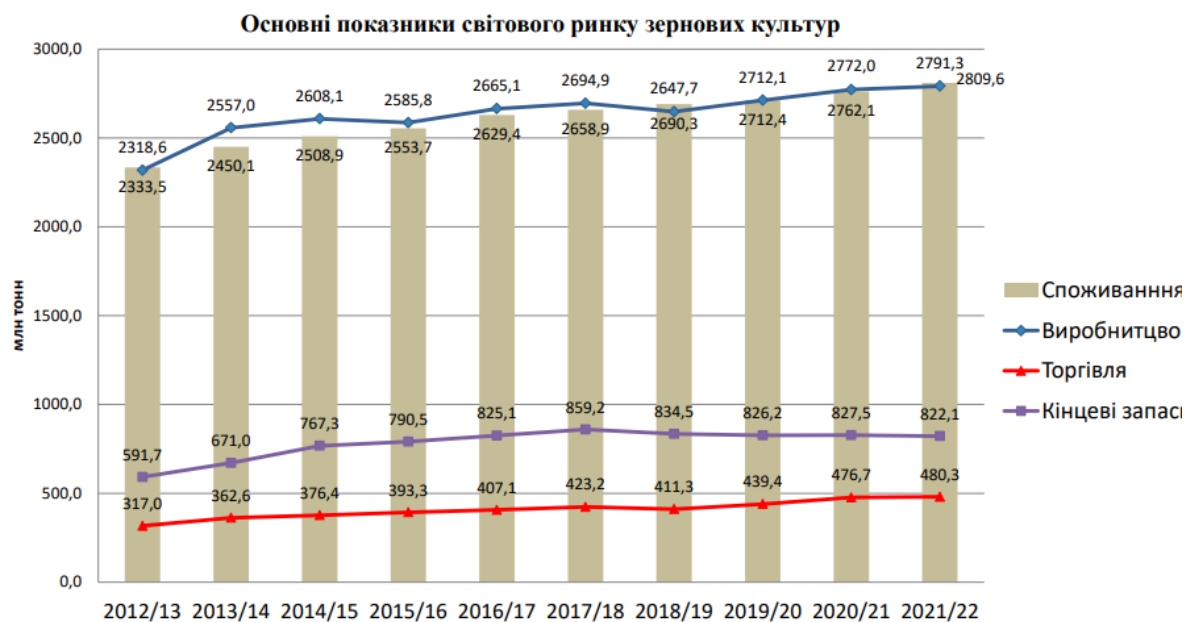


Рис 2.1. Основні показники світового ринку зернових культур

Джерело: [21].

В основі світових операцій із зерновими культурами є операції із основними, якими є кукурудза, рис та пшениця. Щодо експорту в європейські країни та країни Африки замість рису фігурує ячмінь, що пояснюється національним споживанням рису, та використання ячменю у вигляді фуражу для тваринництва та технічної сировини. Як фураж в країнах Африки використовується і пшениця фуражних класів.

Таблиця 2.2

Динаміка товарної структури світової торгівлі основними видами зернових, млн т

Рік	2000/ 01	2015/ 16	2016/ 17	2017/ 18	2018/ 19	2019/ 20	2020/ 21	2021/ 22	2022/ 23	Приріст 2022/2021 (%)	Приріст 2022/2000 (%)
Кукурудза	83,8	139,2	140,8	155,9	166,3	173,2	190,5	182,8	177,3	-3	111,7
Рис	8,3	41,3	48,4	48,6	44,2	45,6	51,5	53,4	54,2	1,4	553,0
Пшениця	45,9	167,5	177,1	177,8	168,6	183,9	189,2	193,2	190,6	-1,3	315,3

Джерело: [22].

Слід відмітити, що відмічається постійна зміна в рейтингу ТОП-10 експортерів, що також пояснюється, в більшості, обсягами виробництва, пов'язаними зі змінами природно-кліматичних умов (табл. 2.3.)

Таблиця 2.3

Рейтинг ТОП 10 країн експортерів зерна, млн дол США

Рік	2000		2015		2017		2019		2021	
Країна	Обсяг	Ранг	Обсяг	Ранг	Обсяг	Ранг	Обсяг	Ранг	Обсяг	Ранг
США	9,737	1	18,799	1	18,594	1	16,881	1	30,546	1
Аргентина	2,419	5	4,842	9	6,966	4	9,314	3	12,795	2
Індія	0,63	11	6,846	4	7,334	3	7,066	7	12,350	3
Україна	0,123	23	6,057	6	6,501	6	9,633	2	11,844	4
Австралія	2,85	4	6,427	5	6,548	5	3,267	10	9,826	5
Канада	2,968	3	7,335	3	6,276	7	6,728	8	8,696	6
Франція	3,912	2	7,99	2	5,592	8	7,405	6	8,341	7
Бразилія	0,164	44	5,724	7	4,98	10	7,783	5	4,835	8
Румунія	0,337	36	2,225	13	2,247	13	2,897	11	4,283	9
Німеччина	1,594	8	3,405	11	2,469	12	1,951	14	3,304	10

Джерело: [23].

Зростання на 2% у річному обчисленні пов'язане головним чином із впевненим зростанням виробництва кукурудзи — майже на 6% у річному обчисленні, [«УкрАгроКонсалт»](#).

Збільшення виробництва кукурудзи відзначено у Китаї, росії та Україні, зниження — у Бразилії.

Таблиця 2.4

Світове виробництво та експорт кукурудзи за 2020-2022 рр. (млн. тонн)

№ зп	Країни	2020	2021	2022 травень	Експорт / Виробництво 2022, %
Виробництво кукурудзи					
1	Аргентина	51,0	52,0	53,0	80,2
2	Бразилія	102,0	87,0	116,0	29,3
3	ЄС	66,7	67,1	70,5	7,4
4	Індія	28,8	31,6	32,5	10,2
5	США	346,0	358,4	383,9	16,5
6	Україна	35,9	30,3	42,1	64,8
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	Світовий експорт	175,7	183,7	192,6	-
8	Частка України	16,4	13,0	12,1	-

Джерело: основі [24,25,26]

IGC підвищив свій прогноз виробництва кукурудзи на 7 млн т порівняно з попереднім місяцем, при цьому виробництво у 2023-2024 роках тепер прогнозується на рівні 1,230 млрд т порівняно з 1,165 млрд т минулого маркетингового року.

Короткий огляд перспектив виробництва та експорту зернових культур в провідних експортерах зерна в границях останнього маркетингового року.

За інформацією ФАО, у США виробництво зернових культур збільшиться на 4,3 % і становитиме 451,9 млн тонн. Проте, МСГ США у своєму січневому звіті ц.р. різко знизив прогноз виробництва зернових культур до 446,3 млн тонн.

Враховуючи це, у поточному маркетинговому році експорт пшениці дещо зменшиться (на 13,9 %) і встановиться на рівні 23 млн тонн, поставки кукурудзи скоротяться на 11 % до 61 млн тонн⁵. Передбачається, що експорт з України, Аргентини та Бразилії цього року зменшить попит на американську кукурудзу, яка дещо дорожча за конкурентів. При цьому, треба відзначити постійно

зростаючий попит на американську кукурудзу всередині США з боку виробників паливного етанолу [28].

У Канаді зафіксовано різке падіння валового збору зерна до 46,5 млн тонн, що на 28,4 % менше у порівнянні з попереднім маркетинговим роком через посушливі погодні умови. При цьому очікується, що Канада зможе експортувати лише 15,5 млн тонн пшениці, що на 44 % менше проти минулорічного періоду, та скоротить експорт фуражних зернових (в основному ячменю, вівса та кукурудзи) на 45 % до 4 млн тонн.

Сукупне виробництво у ЄС зернових культур ФАО збільшило на 3,8 % до 294,3 млн тонн, що приблизно відповідає даним ЄС (291 млн тонн)⁶. Разом з тим, ЄС оцінює свій експорт пшениці на рівні 33 млн тонн (більше на 16,2 %), експорт кукурудзи зростає на 36,1 % до 5 млн тонн, водночас скоротиться на 5 % до орієнтовно 9,5 млн тонн експорт ячменю. При цьому, для забезпечення внутрішніх потреб ЄС планує закупити близько 19,4 млн тонн зерна, у тому числі: 14,5 млн тонн кукурудзи, 3,5 млн тонн пшениці, 1 млн тонн ячменю.

Порівняно з попереднім роком в Австралії урожай зернових культур практично не змінився (збільшився лише на 0,4 % і склав 49,3 млн тонн). На тлі деякого зменшення виробництва пшениці та збільшення кормових культур (ячменю, сорго та вівса) все ж зростуть поставки цих зернових культур за кордон на майже 32 % до 26 млн тонн та на 8,2 % до 10,5 млн тонн відповідно.

Розрахунки ФАО показують, що загальний урожай зернових в Аргентині збільшиться (на 7,5 %) до 90,6 млн тонн. Добрий урожай створює передумови для збільшення обсягу експортних поставок пшениці до 14 млн тонн, що більше на 45,9 % проти минулого періоду. Разом з тим, експорт фуражних зернових (кукурудзи, ячменю та сорго) прогнозується більшим на 16,2 % і встановиться на рівні 47,6 млн тонн⁵.

У Бразилії ФАО передбачає скорочення виробництва зернових культур в на 11 % до 110 млн тонн. Девальвація бразильського реалу сприяє експорту бразильської кукурудзи, який передбачається в обсязі 31 млн тонн, що більше ніж у попередньому році на 12,8 % [29].

Протягом 2020/2021 маркетингового року у світі було вироблено 774,55 млн тонн пшениці, у 2021/2022 виробництво збільшилося до 779,33 млн тонн.

Китай у 2020/2021 МР виробив 134,25 млн тонн пшениці, у 2021/2022 – 136,95 млн тонн. Індія виробила 107,86 млн тонн і 109,59 млн тонн відповідно, росія – 85,35 млн тонн і 75,16 млн тонн, Євросоюз сумарно – 126,68 млн тонн і 138,22 млн тонн.

У 2020/2021 МР світовий експорт пшениці склав 203,33 млн. тонн, наступного року експорт знизився до 202,82 млн тонн. Євросоюз експортував 29,74 млн тонн та 31,92 млн тонн відповідно, Канада – 26,43 млн тонн та 15,13 млн тонн, США – 27,05 млн тонн та 21,78 млн тонн, Австралія – 23,77 млн тонн та 27,53 млн тонн.

Таблиця 2.5

Динаміка світового виробництва і експорту пшениці 2020-2022 рр. (млн.тонн)

№ зп	Країни	2020	2021	2022 травень	Експорт / Виробництво 2022, %
Виробництво пшениці					
1	Аргентина	19,8	17,6	22,2	72,1
2	Австралія	14,5	33,3	36,3	74,4
3	ЄС	138,8	126,7	138,4	24,6
4	росія	73,6	85,4	75,2	43,9
5	США	52,6	49,8	44,8	48,7
6	Україна	29,2	25,4	33,0	57,6
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	Світовий експорт	194,4	198,7	204,8	-
8	Частка України	10,8	8,5	9,8	-

Джерело: розроблено автором на основі [31,32,33]

Найбільшими імпортерами пшениці є такі групи країн як Алжир, Єгипет, Лівія, Марокко, Туніс, Нігерія (35,09 млн тонн у 2020/2021 МР та 32,8 млн тонн у

2021/2022); Індонезія, Малайзія, Філіппіни, Таїланд, В'єтнам (25,18 млн тонн і 27,01 млн тонн); Ліван, Іран, Ірак, Ізраїль, Йорданія, Кувейт, Саудівська Аравія, ОАЕ, Ємен, Оман (17,74 млн тонн і 22,9 млн тонн).

Україна у 2020/2021 маркетинговому році виробила 25,42 млн тонн пшениці, експортувала 16,85 млн тонн, імпортувала – 0,13 млн тонн. У 2021/2022 МР Україна наростила виробництво цієї зернової культури до 33,01 млн тонн. Експорт становив 18,84 млн тонн, імпорт – 0,14 млн тонн.

На тимчасово окупованих територіях України росіяни вкрали близько 6 мільйонів тонн пшениці.

Пшениця посідає друге місце у світі серед зернових культур. Її виробництво останні кілька років є рекордним: минулого маркетингового року у світі було вироблено 779,3 млн тонн пшениці, прогноз на цей рік – 783,8 млн тонн. У першу трійку лідерів із виробництва входять Китай, Індія та росія, а до десятки входить зокрема й Україна.

Що ж стосується загальносвітових тенденцій, USDA в сезоні 2023/2024 не очікує глобальних потрясінь. Посівні площі під пшеницею у світі незначно зростуть – з 220,3 млн га до 221,4 млн га, середньосвітова врожайність пшениці, навпаки, знизиться з 3,58 т/га до 3,57 т/га, а сумарне внутрішнє споживання пшениці залишиться порівнянним зі світовим виробництвом – на рівні 789,5 млн т.

Найбільший приріст виробництва пшениці наступного сезону очікується в Аргентині — до 21, 5 млн т. У Китаї прогнозується підвищення врожайності до рекордних показників, у Індії новий рекордний врожай – 110 млн т. А в Європі – сприятливі умови для вирощування на більшій частині території, за винятком Іспанії.

Експорт пшениці у 2021/22 МР

У 2022/2023 МР сумарний обсяг експорту пшениці на світовому ринку склав 212,9 млн т, що є рекордним показником. Частка України у світовому експорті склала 7% — цілком гідний показник і шосте місце у світі. При цьому

п'ятірка найбільших країн-експортерів пшениці залишилася незмінною, як і найбільший експортер у світі — рф.

У сезоні 2023/2024, за прогнозом USDA, відбудеться незначна корекція обсягів світового експорту до 212,5 млн т. При цьому найбільшим світовим експортером залишиться росія, незважаючи на очікуване зниження обсягів виробництва пшениці. Прогнозується, що ЄС наростить експорт пшениці на 3,5 млн т — до 38 млн т (друге місце у світі в «загальному заліку»). Аргентина наростить обсяги експорту більш ніж у 2 рази, до 12,5 млн т і підніметься на 6 місце у світі, змістивши Україну на 7-ме місце, яка, як очікується, експортує лише 10 млн т пшениці (табл 2.6.).

Таблиця 2.6

ТОП-10 країн виробників пшениці в 2022/23 МР, млн. тонн

№ зп	Країна	Вироблено пшениці
1	росія	44,5
2	Австралія	32,5
3	Канада	26
4	США	21,1
5	Франція	18
6	Україна	15
7	Казахстан	10
8	Туреччина	7
9	Німеччина	6,2
10	Аргентина	5,5

Джерело: [34]

Найбільшим світовим імпортером пшениці у 2023/2024 МР, за прогнозом USDA, стане Єгипет — 12 млн т, що на 1 млн т більше, ніж поточного сезону. А друге і третє місця поділять Індонезія і Китай з показниками 11 млн т і 10,5 млн т.

Основними покупцями пшениці та кукурудзи є Близький Схід і Північна Африка (Єгипет, Ємен, Ізраїль, Індонезія, Бангладеш, Ефіопія, Лівія, Ліван, Туніс, Марокко, Пакистан, Саудівська Аравія, Туреччина), тому проблема продовольчої безпеки стосується цих країн найбільше.

Київська школи економіки провела дослідження і виявила, що понад 400 млн людей у всьому світі залежать від поставок зерна лише з України.

- Єгипет: понад 32,5% громадян живуть за межею бідності, що робить недоїдання та голод у Єгипті актуальними проблемами.
- Ємен: рівень недоїдання серед жінок і дітей в Ємені залишається одним з найвищих у світі. 1,2 мільйона вагітних або голодуючих жінок і 2,3 мільйона дітей віком до 5 років потребують лікування від гострого недоїдання.
- Індонезія: 14,3 % населення живуть за межею бідності, а 19,4 мільйона людей не можуть задовольнити свої харчові потреби.
- Бангладеш: 40 мільйонів людей залишаються без продовольства, а 11 мільйонів страждають від гострого голоду.
- Ефіопія: 5,9 мільйона людей мають гостру потребу в їжі.
- Лівія: 83% людей живуть менше ніж на 1,25 дол. США на день, 699 тис. людей не мають продовольства.
- Пакистан: 20,5% населення недоїдають, 44% дітей віком до 5 років відстають у розвитку. : [35]

2.2. Роль України у виробництві та експорті зернових культур

Український аграрний сектор займає вагоме місце у структурі валового виробництва продукції загалом і в структурі експортної виручки зокрема. До російської агресії аграрний сектор складав 20% від ВВП та майже 40% від усіх експортних надходжень. Тільки за 2021–2022 маркетинговий рік експорт зернових та олійних склав 61,5 млн тонн або 22,2\$ млрд, із них більше як 12 \$ млрд припало на експорт зернових культур. Згідно статистичних даних за 2019–2021 рр. обсяги внутрішнього споживання усіх видів зернових в Україні становлять 15,0–16,0 млн тонн, а решта виробленого зерна експортується. Так у 2020 р. у загальній структурі обсягу експорту зернових у 52,2 млн тонн відвантажено було: пшениці – 26,7 млн тонн, кукурудзи – 35,1 млн тонн, ячменю – 8,4 млн тонн

У 2021 р. в Україні було вироблено загалом 86,01 млн тон зернових і станом на 21 лютого 2022 р. було експортовано 42,54 млн тонн, а на складах та

елеваторах залишалося ще близько 27 млн тон зерна, яке можна було експортувати. Однак розпочата росією війна заблокувала вивезення зерна через Чорне море [36, 37].

У 2021 р. Україна виростила найбільший за всю історію незалежності врожай пшениці – 33,01 млн тонн, що на 7,59 млн тонн більше, ніж у сезоні 2020 р. і посіла 7 місце у світі. Попереду в рейтингу найбільших виробників пшениці є Австралія, США, росія, Індія, Китай та ЄС. Найбільшими у світі виробниками пшениці є Китай із урожаєм 135 млн тон та Індія – 108 млн тонн. Однак ці країни не є помітними експортерами, оскільки споживають більше, ніж обсяг власного виробництва, тобто є чистими імпортерами. До країн-виробників і одночасно експортерів пшениці належать ЄС із часткою виробництва на світовому ринку у 16,3%, росія – 11%, США – 6,4%, Австралія – 4,3%, Україна – 3,3% та Аргентина – 2,3%.

Найбільший експортний потенціал мають Австралія із показником відношення експорту до виробництва 74,4%, Аргентина – 72,1%, Україна – 57,6%, США – 48,7%, росія – 43,9% (табл. 1). Це можна пояснити значним потенціалом країн щодо посівних площ, врожайності та незначним використання пшениці для продовольчих та кормових потреб населення у межах країни. Країни Європейського Союзу, займаючи вагомe місце у світовому виробництві (16%), займають серед основних країн-експортерів лише 6 місце із потенціалом 24,6%, тобто на світовий ринок ними експортується кожна 4 тонна пшениці. Починаючи із березня 2022 р. і до серпня експортний ринок пшениці України був малоактивним, при цьому морські шляхи були заблоковані росією, а експорт альтернативними шляхами через Польщу та Румунію лишався доволі обмеженим та ускладнювався сезонним збільшенням навантаження на всі ланцюжки постачань

До ТОП-5 країн експортерів пшениці за результатами 2021–2022 маркетингового року належать росія, ЄС, Австралія, США, Україна (рис. 1).

**Обсяги експорту зернових і зернобобових
та продуктів їхньої переробки у 2013-2021
маркетингових роках, млн. т**

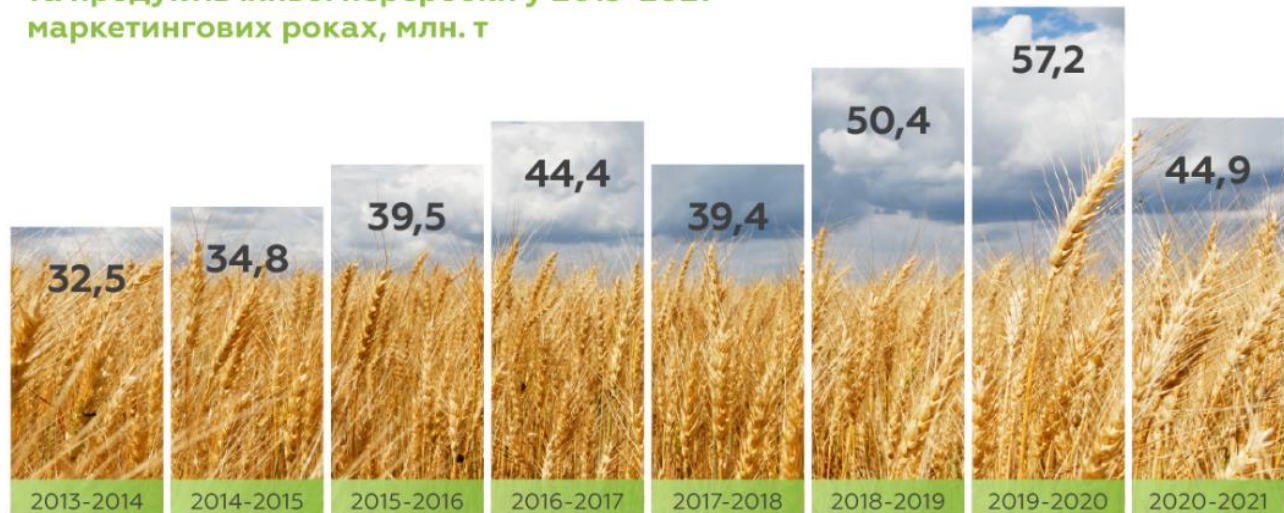


Рис. 2.2. Експорт зернових з України

Джерело: Джерело: [38] <https://biocor-tech.com/blog/zerno-ta-viyn>

Незважаючи на обмеження вивезення зерна, порушення логістичних маршрутів та високу вартість пального внаслідок розв'язаної росією війни, Україна зберегла позиції у світовому експорті пшениці, її частка склала 14,4% або 19 млн тон. У загальному обсязі експорту пшениці найбільша питома вага належить росії – 24,9%, країнам Європейського Союзу – 23,4%, Австралії – 20,8%, США – 16,5%.

З виробництва кукурудзи Україна займає 6 місце у світі. Більше кукурудзи з середини 2021 р. до середини 2022 р. виростили тільки в Аргентині, ЄС, Бразилії, Китаї та США.

Якщо аналізувати динаміку виробництва та експорту кукурудзи, то за даними ФАО найбільшим світовим виробником є Китай – 272,5 млн тонн, проте практично весь обсяг продукції використовується на внутрішні потреби і впливу на експортні позиції у світі не має. В рейтингу найбільших експортерів за обсягами кукурудзи Україна займає 4 місце у світі, поступившись лише США, Бразилії та Аргентині (табл. 2). Якщо брати до уваги показник співвідношення експорту до виробництва, то найбільші експортні можливості по кукурудзі мають Аргентина (80,2%) та Україна (64,8%).

На сьогодні у світі виникає дефіцит кукурудзи, внаслідок чого можна очікувати на зростання попиту та цін на неї. Така зміна кон'юнктури світового ринку кукурудзи складається на користь української продукції. Експорт кукурудзи з України у грудні 2022 р. активізувався і його обсяги можуть зрости до 2 млн тонн на місяць. Якщо такі темпи будуть зберігатися і надалі, то місячний експорт кукурудзи з України може сягнути максимальної відмітки у 2,5 млн тонн.

У структурі виробництва та експорту зернових в Україні ячмінь займає 3 місце після кукурудзи і пшениці. За рахунок низьких виробничих витрат та широкого ринку збуту ячмінь є привабливою культурою для експорту. За врожаєм ячменю Україна перебуває на 4 місці у світі, поступившись Австралії, росії та ЄС. За експортом ячменю Україна у 2020 р. займала 4 місце у світі, експортувавши понад 5 млн тон ячменю, у 2021 р. – 3 місце з обсягами експорту 5,7 млн тон, при цьому спрямовуючи щорічно на зовнішні ринки 50% від сукупного виробництва. Варто відмітити, що Україна до початку війни встигла вивезти весь обсяг призначеного для експорту ячменю, вирощеного у 2021 р. Так у 2021–2022 маркетинговому році найбільшим експортером ячменю була Австралія з часткою у світовому експорті у 30,8%, друге і третє місце зайняла Франція – 23,1% та Україна – 19,9%. І останніми у рейтингу ТОП-5 світових експортерів ячменю була росія – 14% та Канада – 12,2%. Згідно прогнозів у 2022 р. Україна планувала зібрати близько 8,2 млн тон ячменю. Однак розв'язана росією війна привела до втрати частини врожаю через окупацію південних областей, на які припадала найбільша частка виробництва ячменю. Внаслідок цього на кінець 2022 р. врожай ячменю склав 5,5 млн тон. Це значною мірою вплинуло на кон'юнктуру світового ринку ячменю. У зв'язку з такою ситуацією найбільшим імпортерам українського ячменю у 2022 р. доведеться підняти закупівельну ціну, щоб активізувати постачання ячменю виробниками. Основними країнами-споживачами українського ячменю у 2021 р. були Китай (2,93 млн тонн), Туреччина (928 тис. тонн), Саудівська Аравія (373 тис. тонн), Лівія (347 тис. тонн), Туніс (235 тис. тонн), Ізраїль (119 тис. тонн) та країни-члени ЄС (116 тис. тонн) (рис. 3).

Географічна структура експорту зернових у 2022 р. зазнала змін (рис 2.)

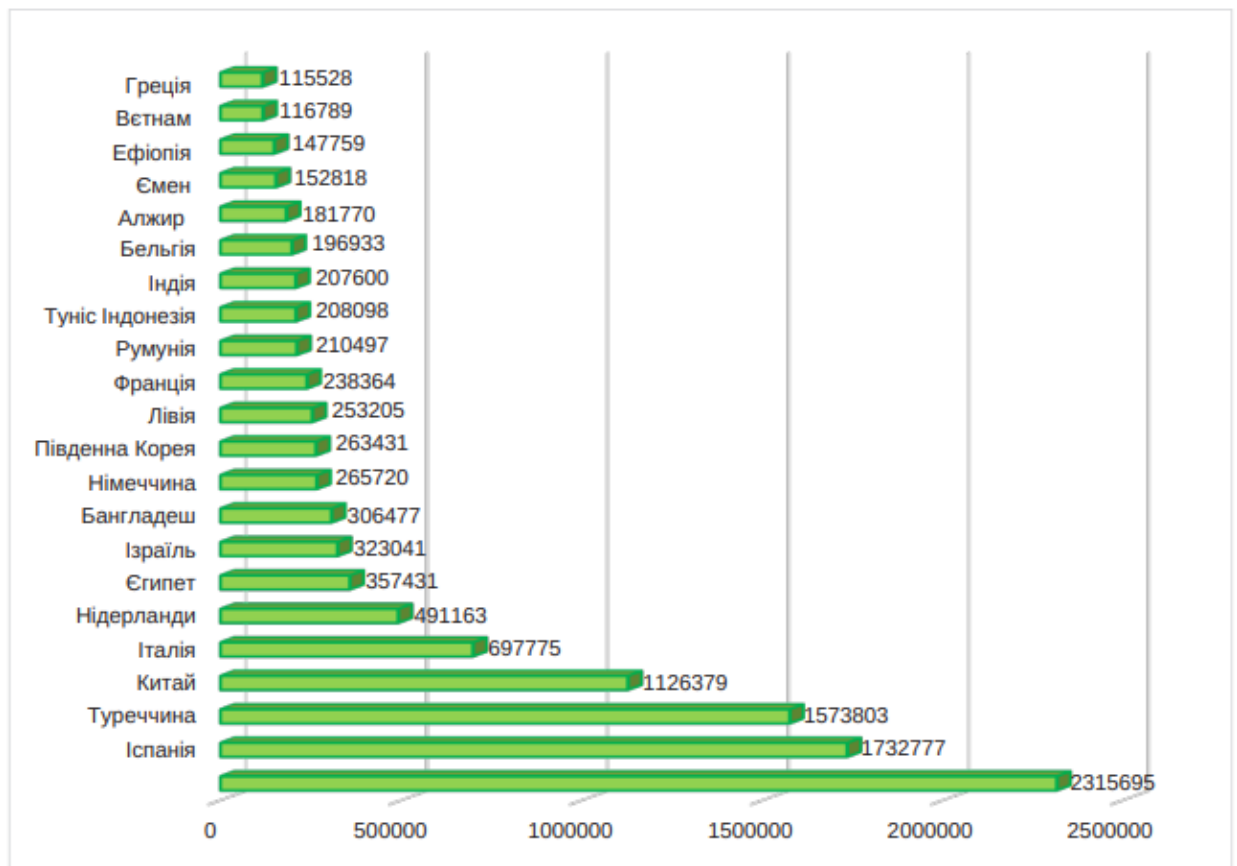


Рис. 2.3. Географічна структура експорту зернових з України у 2022 р. (тонн)

Джерело: розраховано автором на основі [39]

Якщо у 2021 р. першість в експорті українського зерна припадала на Китай, Єгипет та Туреччину, то станом на 01.12.2022 р. у ТОП-5 країн-імпортерів входять Іспанія, Туреччина, Китай, Італія та Нідерланди. Вітчизняним експортерам частково вдалося відновити експорт через канал Дунай-Чорне море, проте це повністю не знімає напругу на світовому ринку продовольства. Уже зараз чітко зрозуміло, що війна буде мати значні наслідки для світового ринку продовольства та волатильність цін на сільськогосподарську продукцію, суттєвий вплив на ланцюги поставок продовольства і рівень продовольчої безпеки для країн-імпортерів продовольства та країн із низьким рівнем доходу та малозабезпечених груп населення. Зменшення цінових ризиків стає можливим за умов скоординованих заходів на міждержавному рівні з метою відновлення

зруйнованих логістичних ланцюгів в Україні, а також підтримка вітчизняних товаровиробників з метою забезпечення оборотними коштами шляхом надання доступних кредитів. Зменшення обсягів експорту зернових з України зумовило зростання світових цін на Оскільки Україна є основним гравцем на світовому ринку виробництва зернових та продуктів їх переробки, що впливає на формування світових ринкових запасів зернових, і є залучена у світові ланцюги поставок продовольства, то це зумовлює виникнення ризиків посилення інфляційних процесів не лише на національному, але й на міжнародному рівні. Одним із цінових ризиків для світового ринку продовольства під час ведення війни в Україні є збереження або підвищення темпів інфляційних процесів, що виникли під час пандемії COVID. Світові ціни на зерно з початку повномасштабної війни росії проти України різко пішли вгору. Після початку дії угоди зернового коридору ціни на світових ринках стабілізувались. Однак після того, як Росія оголосила про призупинення своєї участі у зерновій угоді, світові ціни на зерно різко пішли у верх. Внаслідок зниження ефективності функціонування фірм виробників та експортерів зернових в Україні під час війни виникли нові напрямки у сфері виробництва, зберігання та експорту зерна. Зокрема, це проекти з будівництва нових та розгалуження існуючих елеваторів поблизу західних кордонів; використання альтернативних методів зберігання та сушіння зерна; залучення малих портів Дунаю з транспортування зернових. Блокування чорноморських портів росією зумовило виникнення таких ризиків для зернової галузі в Україні: Фінансові втрати вітчизняних виробників – простої у вивезенні зерна за кордон зумовлюють втрату валютної виручки і тим самим зростає ризик недофінансування майбутніх витрат на насіння, пальне та засоби захисту рослин. За період військових дій значно зросли ціни на ресурси, що використовуються для виробництва сільськогосподарської продукції, зокрема ціни на насіння, засоби захисту рослин, добрива та паливо зросли в середньому на 40–45%. Через блокування морських портів – з березня до серпня були дуже низькі темпи експорту агропродукції. У березні експортували всього 322 тис. тонн, у квітні – 970 тис. тонн, у травні – 1,2 млн тонн, а у червні – більше 1 млн

тонн. Після розблокування одеських портів у серпні 2022 р. ця цифра склала 4 млн тонн, однак це у 1,5 рази менше, ніж до війни у 2021 р. Низькі ціни на зернову продукцію, які в Україні через зменшення темпів експорту катастрофічно впали. У червні за 1 тонну пшениці пропонували в середньому 5700 грн., а на кінець серпня ціна склала 4050 грн, за 1 тонну кукурудзи – відповідно 5600 грн і 4250 грн [39].

Нестача елеваторів для зберігання зерна – на початок 2022 р. загальна місткість зерноскладів складала 75 млн тонн. Оскільки найбільші потужності із зберігання зернових зосереджені на півдні країни, в районах бойових дій, то на сьогодні доступними можна вважати елеваторів для зберігання лише на 60 млн тонн.

Зменшення посівів під майбутній врожай 2023 р. – внаслідок бойових дій, окупації та замінування територій Україна втратила майже 20% посівних площ. Зменшення засіяних площ під озимі зернові у 2022 р. на 40% порівняно з 2021 р. зумовлено також меншими доходами або і відсутністю прибутків у виробників.

Негативні наслідки для розвитку зернової галузі в Україні будуть мати вплив і на світовий ринок зерна. Зокрема такими викликами для світової спільноти і міжнародних організацій з безпеки та продовольства є: Виникнення дефіциту продовольства і, як наслідок, голод у бідних країнах, зокрема Африки та Азії. Так у 2021 р. залежність 36 із 55 країн від експорту з України та росії становила понад 10% їхнього загального обсягу імпорту пшениці, причому деякі країни імпортували пшеницю виключно з України та росії.

Україна є четвертим світовим виробником і експортером сільськогосподарських товарів. Суттєве зменшення пропозиції зернових на світових ринках призведе до підвищення світових цін на них, а також спровокує посилення інфляційного тиску загалом.

Зростання цін на зернові матиме вкрай негативний вплив на продовольчі ринки загалом, насамперед, у менш розвинутих країнах, де є низька купівельна спроможність населення, яке потерпає ще й від нестачі продовольчих товарів.

Світові продовольчі та сільськогосподарські організації об'єднали свої зусилля для допомоги з відновлення і налагодження виробництва та експорту зернових культур з України на міжнародні ринки, щоб впоратися з наслідками російської агресії в нашу країну. Основні заходи щодо зменшення ризиків для українського і світового ринку зернових, мають здійснюватися у таких напрямках:

Відновлення потужностей для зберігання зернових та функціонування ланцюжків поставок від збирання врожаю до експорту. Так, станом на травень 2022 р. 14% елеваторів було зруйновано, а ще близько 10% опинилися на окупованих територіях. Найбільш цінними для зберігання зернових, при теперішній ситуації на фронтах, будуть елеватори західних областей. Їх приблизна потужність складає 9 млн тон. Зараз, не зважаючи на війну, елеватори в цих регіонах будуються, але це істотно не змінить ситуацію. У рамках реалізації нового проекту, що фінансується Японією, ФАО займеться вирішенням проблеми нестачі сховищ за допомогою виділення дрібним землевласникам поліетиленових рукавів для зберігання зерна, обладнання для навантаження та розвантаження зерна, а також постачання довгострокових модульних сховищ для зберігання зерна. орієнтовані на малі та середні фермерські господарства у 15 областях.

Збереження виробничого потенціалу українських фермерів для забезпечення безперервності виробництва у майбутньому. Українські фермери годують себе, свої громади та ще мільйони людей у всьому світі. Забезпечення можливості для продовження ними виробництва, безпечного зберігання та отримання доступу до альтернативних ринків для продажу своєї продукції має вкрай важливе значення для забезпечення продовольства, збереження джерел засобів для існування, зміцнення продовольчої безпеки в Україні та забезпечення інших країн, що залежать від імпорту, стійкими та достатніми поставками зерна. за прийнятною ціною. Крім цього, проект надасть технічну підтримку уряду для створення альтернативних маршрутів експорту зерна та сприятиме швидкому нарощуванню технічного потенціалу лабораторії в Ізмаїлі, яка дозволить фермерам дотримуватись міжнародних стандартів, у тому числі в галузі

здійснення перевірки якості зернової продукції на безпеку та сертифікацію. Запуск державної програми викупу зернової продукції у виробників за економічно обґрунтованими цінами. Важливою є державна підтримка аграріїв шляхом забезпечення посівним матеріалом, паливом, надання пільгового кредитування тощо. Фінансування програм з розмінування території. За оцінками Української асоціації саперів, нині близько 83000 км² території забруднено різними типами вибухових предметів. До прикладу, за даними Продовольчої та сільськогосподарської організація ООН (ФАО), вартість розмінування в Хорватії становила близько 1,25 євро за 1 км², вартість знищення однієї протипіхотної міни – 0,56 євро. З огляду на ці витрати вартість заходів з розмінування в Україні лише вказаної площі перевищує 10 \$ млрд [36].

Перехід України із сировинного експортера до експортера продукції з доданою вартістю. Це дозволить з просто аграрної держави перетворитися на високотехнологічну аграрну державу і вирішити питання забезпечення продовольчої безпеки у світі.

2.3. Прогноз експорту зернових та зміни правил в аграрному експорті з України

За прогнозами аналітиків, загалом, за поточний маркетинговий рік Україна може експортувати 48 млн т зернових, що на 10 млн т менше за показник минулого сезону. Навіть в умовах війни, Україна зберігає за собою звання «світової житниці».

Зовнішньоторговельний оборот товарів України з країнами світу в 2023 році незначно зменшився, у порівнянні з попереднім періодом, всього на 1,4%, та складав \$98 млрд. Але дефіцит торгівлі товарами є суттєвим, і становить \$26,4 млрд, але такі зміни є закономірними, враховуючи підлив країною-агресором Каховської ГЕС, що спричинило дефіцит води в індустріальних центрах України, та блокування традиційних логістичних маршрутів у 2023 році, як морських, так і автомобільних.

Вартісний обсяг українського експорту в 2023 році знизився на 18,7% порівняно з 2022 роком та склав \$35,8 млрд, це один із найнижчих показників за останнє десятиліття. Дефіцит водних ресурсів, фактично призвів до зупинки підприємств ГМК, а логістика продовжує залишатися ключовою проблемою для українського експорту. З усіма проблемами та викликами Україна експортувала 99,8 млн тонн товарів. Це на 112 тисяч тонн більше, ніж у 2022 році. Цього вдалося досягти за рахунок зростання експорту новим морським маршрутом, вздовж територіальних вод країн-партнерів. Оскільки експорт новим українським морським коридором доступний не лише для зерна, а для всіх товарів, експорт металу та напівфабрикатів зріс на 40%, плоского прокату – на 45,3%. Загалом за 2023 рік експорт морем збільшився на 1 млн тонн порівняно з попереднім роком.

Також відбулось зростання експорту контейнерними перевезеннями – 86% залізничним і 36% автомобільним транспортом. Це найефективніший спосіб транспортування продукції з доданою вартістю.

Водночас, через польську блокаду кордонів відбулося скорочення експорту автомобільним транспортом на 18,3% менше в грудні порівняно з листопадом, хоча загалом скорочення в річному обчисленні склало лише 0,7%.

Також, відбулося падіння розміру виручки наймасовішого експортного товару кукурудзи (26,2 млн тонн): при фізичному зростанні на 5% виручка впала на 16,8%. Проблема не тільки в падінні світової ціни. Середня ціна української кукурудзи – \$188 за тонну – була значно нижчою за нинішню. Середня світова ціна – \$227 за тонну. Різниця в \$39 – це знижка через проблеми з логістикою та перерозподіл прибутку до сусідніх країн – Польщі та Румунії, звідки перепродується більшість нашого зерна [40].

Квітень місяць 2024 року відзначився потужним експортом кукурудзи (вивезено 4,1 млн т) та пшениці (1,9 млн т) з України. За звітами, Україна вже майже виконала експортну програму – залишилось менше 700 тис.т пшениці від плану, після вивезення яких перехідні запаси на наступний сезон будуть одними з найнижчих за останні роки. Чи це є проблемою? Ми говоримо саме про експортний потенціал, тобто про обсяг зерна, що не буде спожитий всередині

країни. Переробні заводи в Україні забезпечені зерном до збору нового врожаю (липень 2024).

Станом на 2 травня чергу суден на підході до українських портів у 200 тис т. завантажені переважно фуражною, а не продовольчою пшеницею.

Щодо ячменю, то експортний потенціал дозволяє вивезти ще понад 500 тис т. Це помітно більше, ніж у 2022 та 2023 роках (170-200 тис. т), але не сильно більше, аніж до повномасштабного вторгнення. Вважаємо, що ці зайві сотні тисяч тонн не знайдуть активний попит до кінця поточного сезону (липень 2023-червень 2024), тож будуть додатковою пропозицією в сезоні 2024-2025.

Експорт соняшника. На відміну від періоду з березня 2022 до березня 2023, коли необхідність продати хоч кудись було питанням виживання, зараз майже весь соняшник перероблюється на українських заводах і далі експортується у вигляді олії та шроту. Експорт насіння з жовтня 2023 по квітень 2024 (перша половина сезону 2023-24) складає менше 300 тис. т – в минулому сезоні за цей же період було 1,6 млн т.

Олія при цьому демонструє дуже високі показники переробки та експорту (наразі 4,0 млн т), які майже зрівнялись із найкращими роками до повномасштабного вторгнення.

Ціни на новий врожай пшениці та ячменю вже вимальовуються. Проте учасники ринку неохоче укладають форвардні угоди.

З одного боку, покупці пропонують на новий врожай майже ту саму ціну, яка є на спотовому ринку і готові доплатити хіба що \$2-3 на тонні. Такі форвардні ціни виробників не приваблюють. Світовий ринок перебуває у чіткому «кері» – це коли чим далі строк поставки, тим вища ціна. Як приклад, вересневий ф'ючерс на біржі Євронекст торгується по 227 євро/т, грудневий ф'ючерс 234 євро/т, березень 2025 по 237 євро/т.

З іншого боку, період з повномасштабного вторгнення оголив ряд проблем у взаємовідносинах між учасниками ринку – для частини продавців домовленість про поставку перестала бути причиною для виконання поставки якщо ринкова ціна виросла на кілька доларів. Це є причиною систематичного «підгоряння»

трейдерів, в яких зриваються поставки під судна, що чекають на завантаження в портах.

Відповідно, за відсутності впевненості у виконанні зобов'язань на споті робить ідею купівлі по форвардах нового врожаю ще більш примарною. До моменту поставки у липні на світовому ринку можуть відбутись різноманітні події, що здатні як підвищити, так і обвалити ціну на десятки доларів. Тож такі угоди схоже будуть укладатись переважно між трейдерами та великими холдингами та меншими виробниками із незаплямованою репутацією [41].

Структура посівів зернових у 2024-2025 році очікуються такі площі під культури (прогноз наводиться із даними посівних площ за 2023 рік):

- пшениця – 4,7 млн га (2023 рік) та очікуємо 5,1 млн га (2024 рік)
- ячмінь – 1,5 млн га та відповідно 1,4 млн га
- кукурудза – 4,1 млн га і прогнозуємо 2024 року суттєве зниження посівних площ на 400 тис. га – до 3,7 млн га. Посіви кукурудзи зменшаться на користь сої.

- соя – 1,9 млн га та 2,3 млн га
- ріпак – 1,5 та 1,3 млн га
- соняшник – 5,9 млн га попри різні очікування по ринку, площі не мають сильно відрізнитись від минулорічних – 5,9 проти 5,8 млн га.

Розрахунки врожаю культур на 2024 рік: загальна цифра оцінюється в 78,3 млн т. Для порівняння, в 2023 році зібрано 81,6 млн т, у 2022 зібрано 72,4 млн т, а у 2021-2022 – 108 млн т:

- пшениці очікується на рівні минулого року – 22,5 (2023 рік) та 22,3 млн т (2024 рік)

- ячмінь – 5,9 млн т (2023 рік) та 5,2 млн т (2024 рік).

- кукурудза – через очікуване скорочення посівних площ урожай знизиться з 29,6 млн т орієнтовно до 27,0 млн т.

- соя – буде зростання з 5,0 млн т до 6,0 млн т, тобто на 1 млн. т

– ріпак – з 4,6 млн т очікується отримати в нового році 3,9 млн т – причина не лише в менших площах, а й в меншій врожайності.

– соняшник – урожай соняшника у 2023 році був 14,0 млн т, цього прогнозується 13,8 млн т.

Ціни на новий врожай пшениці та ячменю вже вимальовуються. Проте учасники ринку неохоче укладають форвардні угоди.

З одного боку, покупці пропонують на новий врожай майже ту саму ціну, яка є на спотовому ринку і готові доплатити хіба що \$2-3 на тонні. Такі форвардні ціни виробників не приваблюють. Світовий ринок перебуває у чіткому «кері» – це коли чим далі строк поставки, тим вища ціна. Як приклад, вересневий ф'ючерс на біржі Євронекст торгується по 227 євро/т, грудневий ф'ючерс 234 євро/т, березень 2025 по 237 євро/т.

З іншого боку, період з повномасштабного вторгнення оголив ряд проблем у взаємовідносинах між учасниками ринку – для частини продавців домовленість про поставку перестала бути причиною для виконання поставки якщо ринкова ціна виросла на кілька доларів. Це є причиною систематичного «підгоряння» трейдерів, в яких зриваються поставки під судна, що чекають на завантаження в портах.

Відповідно, за відсутності впевненості у виконанні зобов'язань на споті робить ідею купівлі по форвардах нового врожаю ще більш примарною. До моменту поставки у липні на світовому ринку можуть відбутись різноманітні події, що здатні як підвищити, так і обвалити ціну на десятки доларів. Тож такі угоди схоже будуть укладатись переважно між трейдерами та великими холдингами та меншими виробниками із незаплямованою репутацією.

Аграрний експорт України з 11 листопада 2023 року почав здійснюватися за новими правилами. Підстава – в дію вступили дві урядові постанови: № 1132 – «Про реалізацію експериментального проекту з верифікації суб'єктів агропромислового комплексу в умовах воєнного стану» та № 1133 зміни до процедури визначення товарів (аграрної продукції), експорт яких підлягає ліцензуванню. Перша постанова має безстрокову дію (хоч і містить у своїй назві

«експериментальна») і її запровадження контролюватиме Мінагрополітики, друга – тільки два місяці і за неї відповідатиме Мінекономрозвитку.

Причини зміни правил аграрного експорту

Підстав появи цих двох постанов є дві. Перша – боротьба з тіньовим кешем на українському агроринку. За оцінками БЕБ, орієнтовні загальні річні збитки 2022 року від експорту сумнівного зерна через порти Чорноморськ, Південний, оцінили у 5,2 млрд грн. Ще до війни ця проблема загострилася: тоді про її масштаби у матеріалі Agropolit.com говорив голова підкомітету з питань місцевих податків і зборів Комітету ВРУ з питань фінансів, податкової та митної політики .

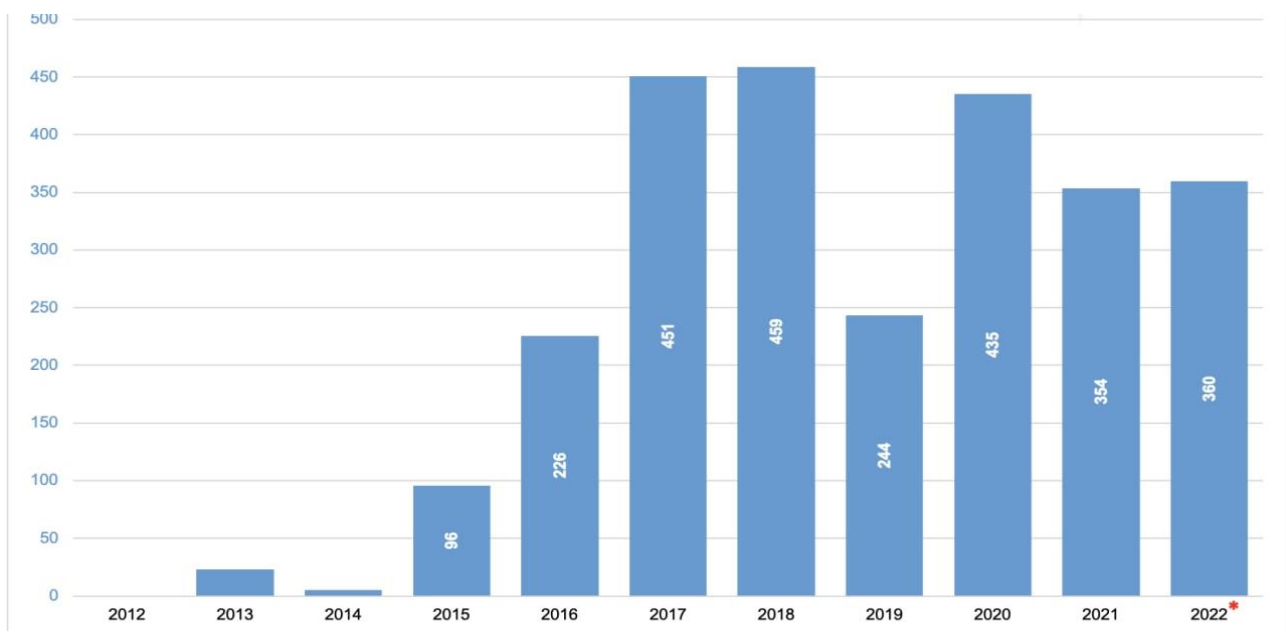


Рис. 2.4. Неповернення в установлені строки валютної виручки експортерами зерна.

Джерело: [42].

Друга – бажання спростити політичний діалог між Україною та ЄС щодо агроекспорту її територією (історія з польською блокадою кордону знову набуває розмаху) [42].

Нагадаємо, що ще до початку війни з росією в Україні загострилася проблема з несвоєчасним поверненням валютної виручки експортерами зернової продукції.

Тож постанова № 1132 «Про реалізацію експериментального проекту з верифікації суб'єктів агропромислового комплексу в умовах воєнного

стану» означає, що вже сформовано у рамках ДАР перелік верифікованих суб'єктів агропромислового комплексу, які здійснюють експорт товарів (зернових, олійних і продуктів переробки).

Наразі у реєстрі Державного аграрного реєстру вже зареєстровано 735 агропідприємств.

Для включення в перелік верифікованих експортерів, підприємець повинен:

- зареєструватись в ДАР, якщо він там ще не зареєстрований;
- отримати лист-підтвердження з банку щодо проведення успішної експортної операції.

- подати заявку в ДАР, де вказати код платника ПДВ (підприємець має бути платником цього податку станом на 23 лютого 2022 року)

- додати сканкопію листа з банку про те, що у період з 23 лютого 2022 року по 27 жовтня 2023 року він провів хоча б одну успішну експортну операцію, по якій було повернення валютної виручки.

- підприємець повинен не мати податкового боргу з повернення валютної виручки і засвідчити, що проти нього не складався акт ДПС про відсутність за місцем юридичної реєстрації при перевірці дотримання валютного законодавства.

Рішення про включення в перелік експортерів ухвалюється протягом 3 робочих днів після подачі заявки.

МЕРТ у ручні відсіватиме чорних аграрних експортерів

Для всіх інших – пряма дорога до Мінекономрозвитку. Протягом двох місяців МЕРТ тестуватиме удосконалений механізм видачі експортних ліцензій агробізнесу – вже згадана постанова № 1133.

Ідеться про таку групу товарів: пшениця і суміш пшениці та жита (меслин), жито, ячмінь, овес, кукурудза, соєві боби, подрібнені або неподрібнені, насіння ріпаку або кользи, подрібнене або неподрібнене, насіння соняшнику, подрібнене або неподрібнене, олія соєва та її фракції, рафіновані або нерафіновані, але без зміни їх хімічного складу, олії соняшникова, сафлорова або бавовняна та їх фракції, рафіновані або нерафіновані, але без зміни їх хімічного складу, олії ріпакова (із ріпака або кользи) або гірчична та їх фракції, рафіновані або

нерафіновані, але без зміни їх хімічного складу, макуха та інші тверді відходи і залишки, одержані під час добування рослинних або мікробних жирів і олій, за винятком відходів товарної позиції 2304 або 2305, мелені або немелені, негранульовані або гранульовані.

Розгляд заявок на одержання експортних ліцензій здійснюється у встановленому МЕРТом порядку.

Експортер повинен подати Мінекономрозвитку заявку на одержання ліцензій на експорт товарів за формою, затвердженою наказом Мінекономіки від 9.09.2009 № 991, разом з такими документами:

- лист-звернення щодо оформлення ліцензії;
- копія зовнішньоекономічного договору (контракту), усі додатки та специфікації до нього, засвідчені в установленому законодавством порядку;
- експертний висновок (оригінал) з визначенням країни походження та коду товару відповідно до УКТ ЗЕД, який видається Торгово-промисловою палатою України або регіональною торгово-промисловою палатою;
- діюче свідоцтво платника податку на додану вартість;
- довідка про відкриття банківського рахунка нерезидентом (покупцем товару). Якщо все в порядку, тоді Мінекономіки протягом 10 робочих має видати таку заявку.

Терміни повернення валютної для АПК виручки скоротили.

Втім це не всі експортні сюрпризи для аграріїв. Національний банк України також вирішив прикрутити гайки експортерам у питанні термінів повернення валюти. Постановою №145 від 10 листопада Нацбанк зменшив зі 180 до 90 календарних днів граничні строки розрахунків за операціями з експорту аграрних товарів. Нововведення стосується товарів з такими кодами:

Таблиця 2.7

Зміна граничних строків розрахунків за експорт аграрних товарів

№ зп	Назва товару	Код
1	пшениця	1001
2	Жито	1002
3	Ячмінь	1003
4	Овес	1004

5	Кукурудза	1005
6	Соя	1201
7	Ріпак	1205
8	Насіння соняшнику	120600
9	Олія соєва	1507
10	Олія сонішникова	1512
11	Олія ріпакова	1514
12	Макуха	2306

Джерело: [42].

Як і випадку передніх двох урядових постанов підстава – боротьба з кешем на ринку закупки сільськогосподарських товарів.

«Відповідне рішення ухвалено за поданням Кабінету міністрів України... Воно покликане посилити дисципліну дотримання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності граничних строків розрахунків за операціями з експорту товарів та забезпечити повернення валютної виручки в установлені граничні строки розрахунків за окремими операціями з експорту товарів», — зазначили в НБУ.

Висновки до розділу 2.

Міжнародна рада із зерна визнала, що загальний обсяг виробництва зерна (включно з пшеницею та фуражним зерном) у МР є найбільшим за всю історію.

Зважаючи, що загальний обсяг виробництва зерна прогнозується вище проти минулого маркетингового року, очікується також збільшення споживання, що призведе до подальшого скорочення світових перехідних запасів зерна.

Короткий огляд за інформацією ФАО виробництва та експорту зернових культур в провідних експортерах зерна в границях останнього маркетингового року: у США виробництво зернових культур збільшиться і становитиме 451,9 млн тонн. Експорт пшениці зменшиться і встановиться на рівні 23 млн тонн, поставки кукурудзи скоротяться до 61 млн тонн.

Передбачається, що експорт з України, Аргентини та Бразилії цього року зменшить попит на американську кукурудзу, яка дещо дорожча за конкурентів.

У Канаді зафіксовано різке падіння валового збору зерна у порівнянні з попереднім маркетинговим роком через посушливі погодні умови. При цьому очікується, що Канада зможе експортувати лише 15,5 млн тонн пшениці.

Сукупне виробництво у ЄС зернових культур ФАО збільшило до 294,3 млн тонн, ЄС оцінює свій експорт пшениці на рівні 33 млн тонн, кукурудзи до 5 млн тонн, водночас скоротиться до 9,5 млн тонн експорт ячменю.

Найбільшими імпортерами пшениці є такі групи країн як Алжир, Єгипет, Лівія, Марокко, Туніс, Нігерія, Індонезія, Малайзія, Філіппіни, Таїланд, В'єтнам, Ліван, Іран, Ірак, Ізраїль, Йорданія, Кувейт, Саудівська Аравія, ОАЕ, Ємен, Оман.

РОЗДІЛ 3

АЛЬТЕРНАТИВНІ ВАРІАНТИ ЕКСПОРТУ ЗЕРНА З УКРАЇНИ

3.1. Воєнні дії на території України та їх вплив на експорт зерн

24 лютого 2022 року РФ розпочала військову експансію проти суверенної держави Україна. Паралельно з військовими діями, агресор здійснив обширне мінування акваторії Чорного моря, що заблокувало роботу морських портів України, які перевалювали більше ніж 70% українського експорту, в тому числі до 90% продукції аграрного сектора. На той час в Україні у сховищах зберігалося майже 26,3 млн тонн, або більше 30% від загального обсягу виробництва зернових у 2021 р. Ситуація несла дві проблеми: по-перше, потреба в звільненні елеваторів України від зерна урожаю 2022 року, та можливість прийомки зерна врожаю 2023 року; по-друге гуманітарна – голод в країнах імпортерів зерна.

Вільними від морської блокади залишилися дунайські порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені, які стали єдиним водним шляхом щодо експорту зерна. З них зерно доправляють річкою до Румунії у порт Констанци, звідки доправляють морем в інші країни.

До початку війни дунайські порти перевалювали до 5% українського експорту, у військовий час до 30%. За результатами роботи 2022 року дунайські порти наростили вантажообіг втричі – до 16,3 млн тонн, в травні 2023 року перевантажили понад 3 млн тонн, що є абсолютним рекордом для портів цього регіону.

Такий результат забезпечили: по-перше, можливість проходу суден в гирло Бистре, завдяки визволенню українського острова Зміїний; по-друге, проведені днопоглиблювальні роботи до 6,5 м, що дало змогу довести до 12 суднозаходів та довести добову перевалку до 90 тис тонн; по-третє, розвиток залізничної інфраструктури: 22 серпня 2022 року відкрито відновлену залізничну гілку Бесарабська (Молдова) – Березине (Україна). Ця подія стала однією з головних транспортних новин як для нашої країни, так і для сусідньої республіки. «Укрзалізниця» повністю взяла на себе виконання будівельних робіт та відновила всю гілку Бесарабська – Березине: понад 22 кілометри шляхів на території України та 1,2 кілометри – на території Молдови (за контрактом із молдавською стороною). [43,44].

Таблиця 3.1

Перелік та пропускна спроможність дунайських портів України

Назва МТП	Пропускна спроможність		Криті склади/ відкриті склади, тис. м ²	Осадка суден, що заходять до порту, м
	сухих вантажів, тис.тонн	Контейнерів, тисТЕU		
Ізмаїльський	9220	44,5	36,95/233,1	7
Ренійський	6000	4	432,15/169,9	7
Усть- Дунайський	4760	-	0,96/2,5	п/п Кілія 4,5 База обробки ліхтерів-11,7
Разом	19980,0	48,5	470,06	

Джерело: АМТП [45].

На ряду із роботою дунайських портів в м. Ізмаїл розпочала роботу філія «Бессарабська» компанії «Нібулон», з проектною місячною потужністю по відвантаженню зернових з залізничного та автомобільного транспорту на воду 300 тис тонн. Введення в експлуатацію потужностей філії є важливими для дунайського регіону, де відсутні ємності для зберігання й накопичення збіжжя. За

інформацією компанії, після реалізації інвестиційного проекту філія зможе відвантажувати до 60 вагонів збіжжя на добу.

У липні 2022 року почав дію так званий "зерновий коридор", який відкрив для судноплавства три порти Великої Одеси. Завдяки цьому Україна змогла вивезти біля 30,5 млн тонн продовольства.

17 травня 2023 року Україна, Росія, Туреччина та Організація Об'єднаних Націй в черговий раз досягли угоди про продовження "зернової угоди". [46].

З початку дії «зернової ініціативи», за даними ООН, з українських портів у Чорному морі відправлено 959 суден, які транспортували до країн Африки, Азії та Європи 30,5 млн тонн агропродукції, у тому числі кукурудзи – 15,5 млн тонн, пшениці – 8,4 млн тонн, соняшnikової олії – 1,5 млн тонн. стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану. При цьому за сім місяців саботажу та гальмування роботи з боку російської делегації в Спільному координаційному центрі реєстрації вхідного флоту до всіх українських портів (СКЦ), в результаті якого світ недоотримав мінімум 20 млн тонн продовольства.

1 червня 2023 року, Спільний координаційний центр у Стамбулі оголосив про неможливість складання інспекційного плану на 1 червня через чергову безпідставну відмову російської делегації реєструвати вхідний флот до участі в Ініціативі. В кінці травня місяця п.р. російські служби зареєстрували лише одна судно на вхід до порту «Чорноморськ» за умови коли інші сторони СКЦ підтвердили до участі в Чорноморській Ініціативі 10 суден на три порти. [47].

Як видно із реалій, фізичне переміщення зернової продукції здійснюється «зерновим коридором», тобто морським шляхом і альтернативними маршрутами, через дунайські порти та сухоходом до кордонів Польщі, Угорщини.

Щодо економічної складової експорту зерна: морський транспорт є самим дешевим і доставляє вантаж без перевантажень «від порта до порта», при доставці зерна альтернативними маршрутами доля автомобільного та залізничного транспорту в ланцюгу доставки збільшена, що веде до сумарного

зростання транспортних витрат. У 2023 році ціни на зернову продукцію трендують вниз і сьогодні всі альтернативні маршрути виглядають проблемними з погляду ціноутворення. Відповідно, вартість вивезення зерна з Полтавщини, Вінниччини, Чернігівщини до порту Констанца складатиме більше ніж 50% від ціни.

Висновок у відгуках оглядачів, публікаціях: за таких умов товаровиробник не зможе отримати прибуток, а скоріш матиме колосальний збиток, при виборі альтернативного маршруту. Не зрозуміло, чому товаровиробник повинен нести весь тягар витрат на транспортну логістику? При цьому всі підприємства ланцюга отримують повну компенсацію витрат та середній прибуток, незалежно від добавленої вартості. Одним із варіантів збереження Тому зерновий коридор на сьогодні є єдиним порятунком для світу в питанні забезпечення продовольством, а також для України як шлях реалізації агропродукції [48].

Для блокади роботи залізничного транспорту з перевезення зерна з материкової частини країни до дунайських портів ракетними обстрілами було зруйновано залізничний міст на Дністровському лимані.

З початку роботи зернового коридору з 01.08.22р до 28.05.23 р з портів Великої Одеси експортовано 30,5 млн тонн агропродукції до країн Африки, Азії та Європи.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану. агропродукції [49].

Наразі темпи експорту залежать від роботи «зернового коридору», яким зерно відправляють із трьох чорноморських портів: Одеса, Чорноморськ та Південний. З початком російського вторгнення український аграрний експорт припинився до серпня 2022 р., при цьому недоекспортованими залишились 19 млн тон основних експортних культур – майже 12 млн тон кукурудзи і 7 млн тонн пшениці. Динаміка товарної структури експорту зернових за останні два роки

свідчить про значне скорочення обсягів експорту основних зернових культур. 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. (рис. 4). Однак, за період грудня 2022 р. – травня 2023 р. обсяги відвантажень зернових можуть наздогнати довоєнний рівень і забезпечити країни-імпортерів необхідними поставками зерна.

Таке зменшення експорту зернових зумовлено частковою блокадою чорноморських портів росією. До війни через південні порти відправлялось 95% вітчизняного аграрного експорту – кожен місяць майже 6 млн тон зерна, а відвантаження залізницею складало 300 тис. тон, що майже у 20 разів менше. Адже основні обсяги експорту зернових в Україні до нападу Росії на нашу країну до покупців спрямовувались через порти Миколаєва, Одеси, Чорноморська. Ще 5% припадало на Маріуполь та Бердянськ. Здебільшого зерно в порти везли залізницею. Внаслідок таких обмежувальних заходів у наших портах все ще знаходиться більше 8 млн тонн зернових врожаю 2021 р., які очікують на відправку на експорт. Альтернативні автотранспортні, залізничні та річкові маршрути не можуть компенсувати втрату експорту морським транспортом та вирішити проблему вузьких місць у нових можливих ланцюжках поставок, які ще належить усунути (рис. 5).

Експорт зерна у країни ЄС, який відбувається залізницею та автомобільним транспортом, становить приблизно 5% від усього українського експорту зернових. Загалом, використання залізничного транспорту для здійснення експортних поставок з України є хорошою альтернативою та доповненням до можливості експорту морським транспортом, проте варто відзначати, що цей вид транспорту дорожчий та не може забезпечити транспортування таких обсягів експортних перевезень, як морським транспортом. Тому зерновий експорт і його безперебійність є критично важливими для України як з точки зору розвантаження внутрішнього ринку, так і як джерело валютних надходжень.

Зерновий коридор відкривався під тиском гуманітарних організацій та місій, оскільки вимушена відсутність України на світовому ринку зерна підняла ціни та викликала голод у низці вразливих країн, насамперед, Африки. Згідно

статистики зернового коридору на 01.12.2022 р. з чорноморських портів вийшли 577 суден, які відправили українське зерно у понад 30 країн світу (рис. 6).

Найбільший пік завантаження суден, що вийшли з українських портів припав на жовтень-листопад 2022 р. – загалом 356 суден, що складає майже 62% від усієї кількості суден за період дії зернового коридору. Географічна структура експорту зернових у 2022 р. зазнала змін (Рис 3.1.)

На початку листопада 2023 року, польські перевізники почали блокувати рух вантажівок у пунктах пропуску "Краківець-Корчова", "Ягодин-Дорогуськ" та "Рава-Руська-Гребенне".

Асоціація "Укравтопром" із посиланням на Міжнародну транспортну асоціацію України зазначила, що причина страйків — надмірна конкуренція після лібералізації міжнародних перевезень між Україною та країнами ЄС.

23 листопада 2023 року до страйків на кордоні долучилися польські фермери, які протестують на пункті пропуску "Шегині — Медика".

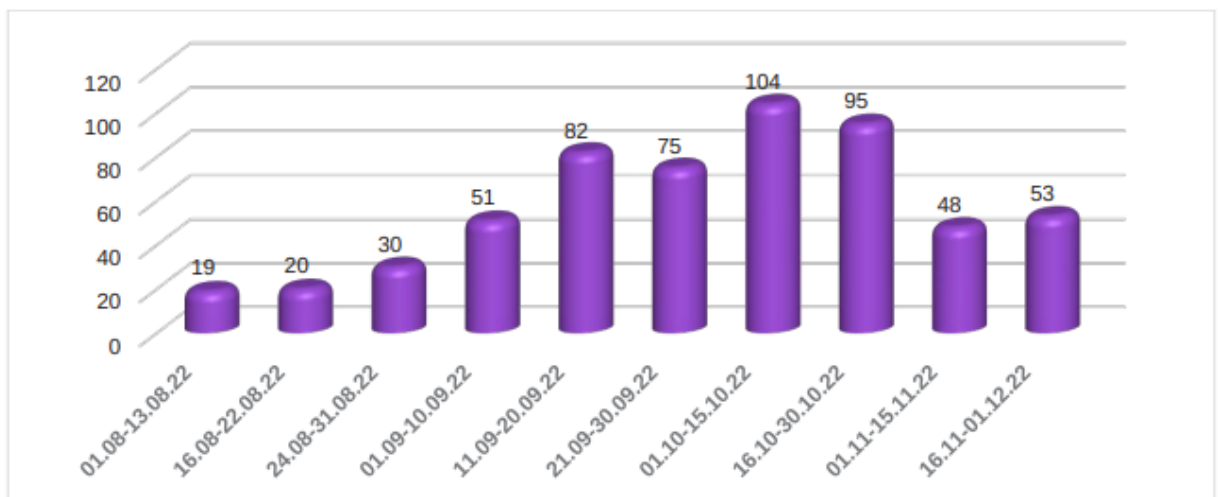


Рис. 3.1. Динаміка виходу суден-зерновозів з морських портів зерновим коридором станом на 01.11.2022 р. Джерело: [50].

Польські перевізники 11 грудня 2023 року припинили страйк на пункті пропуску "Ягодин — Дорогуськ". Митниця запрацювала у звичному режимі,

пропуск вантажівок відновили в обидва боки. Того ж дня перед пунктом пропуску польська вантажівка знову заблокувала рух. Після попередження від польських правоохоронців фуру прибрали.

З 18 грудня 2023 року польські перевізники знову заблокували рух вантажівок на міжнародному пункті пропуску "Ягодин-Дорогуськ".

З початку січня у Польщі відновили рух вантажівок дорогою до прикордонного пункту пропуску "Медика – Шегині".

У Польщі фермери 9 лютого розпочали загальнонаціональний страйк. Акція протесту тривала до 10 березня.

Під час перемовин в Міністерстві сільського господарства президент Національної ради сільськогосподарських палат Віктор Шмудевич заявив, що всі фермери згодні з трьома основними вимогами: вони не хочуть впровадження Green Deal, імпорту сільськогосподарської продукції з України та вимагають підтримки тваринництва.

На початку лютого польські фермери блокували роботу трьох пунктів пропуску на кордоні з Україною: "Ягодин-Дорогуськ", "Рава-Руська-Гребенне" та "Шегині — Медика". Цього ж дня, об 11:30, завершився протест перед пунктом пропуску "Шегині-Медика". Рух вантажівок відновлений.

12 лютого польські фермери розпочали акції протесту на пунктах пропуску "Долгобичув-Угринів", "Зосін-Устилуг". Протестувальники блокують там рух вантажівок. Також повторно заблокували ПП "Медика-Шегині".

15 лютого біля міжнародного пункту пропуску "Ягодин — Дорогуськ" розпочалася акція протесту українських перевізників, які зібралися у відповідь на дії польських фермерів і затримують рух ваговозів із польською реєстрацією.

В Держмитслужбі повідомили, що від ранку, 18 лютого, у вантажному пункті пропуску "Ягодин-Дорогуськ" розпочалася анонсована раніше повна блокада руху вантажівок. Протестувальники не пропускають навіть швидкопсувні, небезпечні чи гуманітарні вантажі.

20 лютого польські страйкарі посилили обмеження руху на кордоні. Зокрема блокували рух на трьох пунктах пропуску для легкових автомобілів та

автобусів та повністю обмежили рух вантажівок. Того ж дня протестувальники на менш ніж пів години перекрили залізницю та розсипали збіжжя з вантажного вагону на колії. Зерно прямувало до Німеччини транзитом через Польщу. Українські перевізники розпочали акцію протесту у відповідь.

Блокування польськими протестувальниками суходільних переходів показало малоперспективність даного напрямку експорту зерна. Враховуючи означені проблеми та 5% обсяги перевезення західними переходами зерна.

Україна відновила головний експортний шлях у Чорному морі в обсягах близьких до довоєнних. У серпні 2023 року з українських портів вийшло перше судно, безпеку якому гарантувала лише Україна. На березень 2024 року новим коридором скористалися 1100 суден, які вивезли 33,8 млн тонн вантажів, з яких 23,1 млн тонн – аграрна продукція. Такі результати забезпечили: відкриття нового коридору, програма страхування суден UNITY, створена спільно з британським урядом та пулом страхових компаній, розширення логістичних можливостей на кордонах з Румунією та Молдавією, покращення умов транспортування вантажів залізницею до дунайських портів.



Рис. 3.2. Результати роботи українського коридору з портів великої Одеси
Джерело: [51].

3.2. Альтернативні шляхи експорту зерна з України

Альтернативними шляхами експорту зернових вантажів з України виступають транспортні системи з участю портів річки Дунай: залізничний транспорт (насіпом) – річковий транспорт (насіпом); залізничний транспорт (контейнер) – річковий транспорт (контейнер); автомобільний транспорт (насіпом) – річковий транспорт (насіпом); автомобільний транспорт (контейнер) – річковий транспорт (контейнер). До переліку річкових засобів можна віднести: річкові судна, самохідні та несамохідні баржі, ліхтери, контейнерні перевезення.

Застосування перелічених систем мають певні особливості в обробці вантажу. Так при транспортуванні зерна насіпом передбачається розвантаження та навантаження зерна, що вимагає наявності пунктів прийому зерна із залізничних вагонів та автомобілів та перевантаження його на річковий засіб.

При переміщенні зерна в контейнерах, портова інфраструктура повинна бути забезпечена навантажувально-розвантажувальною технікою: спеціалізованими кранами, автонавантажувачами, тощо.

Таким чином, найбільш прийнятними варіантами є контейнерне перевезення та перевезення насіпом в річкових самохідних чи несамохідних баржах.

Дослідимо економіку та технологію виділених варіантів.

Логістичний ланцюг переміщення зернового вантажу розіб'ємо на специфічні етапи і дослідимо їх.

Перший етап: транспортування зерна від замовника (може знаходитись в різних географічних координатах України) до дунайського порту. може здійснюватися залізничним транспортом чи автомобільним транспортом.

На рис 3. видно, що вартість перевезення видами транспорту змінюється з залежності від відстані. До відстані в 210 км, вартість перевезення вантажу автомобільним транспортом нижча, від вартості перевезення залізничним. Відстань 210 км є рівнозначною для обох видів транспорту. Вартість перевезення вищою за 210 км є для автомобільного транспорту. Дане порівняння має сенс у ситуації наявності мережі залізничного сполучення.

Другу ситуацію дослідимо при врахуванні використання транспортних засобів власності УЗ та власності транспортних засобів бізнес структур. В даній ситуації рівнозначна відстань між вартістю перевезення автомобільним транспортом і власними вагонами бізнес структур до 350 км.

Другий етап: наявність в порту видів розвантажувально-навантажувальних засобів: приймання та відвантаження зерна насипом чи контейнерне оброблення. Важливим моментом організації роботи в порту є наявність обладнання для знезараження та наповнення контейнерів зерном чи порт працює тільки з наповненими контейнерами.

Третім етапом є транспортування зернового вантажу до пункту призначення у верхній частині Дунаю (насипом чи в контейнерах) і відповідно, наявність потрібних технологій розвантаження транспортних засобів в портах призначення.

Перші комбіновані контейнерні перевезення за участю водного транспорту були здійснені в 1956 р. американською компанією Sea Land. В теперішній час використовується велика кількість типів контейнерів міжнародного (ISO) та європейського стандартів [52].

На внутрішньому судноплавстві та морських перевезеннях головними формами комбінованих перевезень є паромні перевезення, перевезення типу «ро-ро» (напівпричепи та вантажівки з водіями) і контейнерні перевезення. Сьогодні транспортування вантажів особливо високотарифних, контейнерних – мінімальний, каботажні перевезення контейнерів складають менше, ніж 0,1%. Транспортний контейнерний коридор Дніпропетровськ – Запоріжжя генерує до 15% контейнерообороту України. На сьогоднішній день доставка контейнерів здійснюється автомобільним транспортом та залізницею (99,9%). Наразі територією України організовано та курсує 14 контейнерних поїздів. Перевезення контейнерів у складі контейнерних поїздів становлять 40% від загального обсягу перевезених контейнерів територією України.



Рис. 3.3. Класифікація транспортно-технологічних систем перевезень
Джерело: [53].

З метою аналізу розглянемо світовий досвід комбінованих вантажних контейнерних перевезень.

Водні шляхи з'єднують основні німецькі, французькі, швейцарські промислові зони з портами Роттердам та Антверпен, де може здійснюватись перевалка вантажів в морські судна. Загальний обсяг перевезень по внутрішнім водним шляхам в цих країнах складає більше 400 млн.т, при цьому в міжнародному сполученні перевозиться біля 60%. Доля внутрішнього водного транспорту на внутрішньому ринку складає 3-6%, але в міжнародних перевезеннях доля річкового транспорту досягає 40%. Все більшу долю в мультимодальних перевезеннях складають перевезення контейнерів із Роттердама та Антверпена в прибережні порти Рурського басейну – до 1 млн. одиниць. На перевезеннях контейнерів використовуються вантажні теплоходи вантажопідйомністю від 350 т до (14 контейнерів по 20 футів) до 3000 т (120 контейнерів), а також рухомі склади з двох (290 контейнерів), 4-х (580 контейнерів) і 6(870 контейнерів) барж вантажопідйомністю по 2400 т. Також використовуються вантажні теплоходи з приставками. В басейні річки Рейн розташовано 30 портів розвантаження контейнерів. В Європі, завдяки реалізації програми «Морські магістралі» (Motorways of the sea), стався перерозподіл: 20 % вантажопотоків були перенаправлені на екологічні види транспорту (зокрема

водний). При цьому найбільшого поширення набула технологія перевезень Ро-Ро (roll-on roll-off) [54].

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» вперше за довгі роки відновило процес суднобудування. Наприкінці травня зі стапелів Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу (КССРЗ) була спущена баржа SLG-021. Особливістю цього плавзасобу є те, що створений він із трьох ліхтерів (двох цілих й вставки, вирізаної теж з ліхтера). Такий незвичайний проект керівництво підприємства затвердило у зв'язку з необхідністю відновлення власного флоту. Вантажопідйомність оновленої SLG-баржі становить 2200 тонн, довжина – 76,5 метра, осадка – 3,1 метра. Для будівництва баржі використовують сорокаметрові ліхтерні баржі, які раніше через економічну недоцільність простоювали або використовувалися не за призначенням. Повноцінна річкова SLG-баржа будується за принципом конструктора: відбувається стикування двох ліхтерів за допомогою вставки, що вирізається із третього судна.

За словами президента ПрАТ «УДП», транспортний флот компанії, що має статус національного перевізника № 1 України, нараховує 466 одиниць, при цьому середній вік основної частини буксирів типу Рига-Іванове становить 44 роки, а найчисленніших барж типу З-401 – 23 роки.

У зв'язку із цим пароплавством було розроблено план модернізації, розрахований на 15 років. Він включає будівництво 40 одиниць баржі типу SLG і модернізацію із заміною силової енергетичної установки 21 річкового буксира. Загальна вартість проекту становить 50 млн. доларів США.

Зацікавленість у ньому вже виявили й іноземні партнери, у тому числі австрійська компанія-фрахтувальник «ПантаРей» і Китайська національна технічна імпортно-експортна корпорація CNTIC.

Якщо говорити конкретно про баржу SLG-021, то своєю появою вона зобов'язана тій обставині, що в УДП є понад 120 одиниць ліхтерів, які після розвалу системи ліхтерних перевезень виявилися попросту незатребуваними. Будівництво барж із ліхтерів-донорів економічно обґрунтоване: створення одного плавзасобу на власному заводі стане в середньому в 200 тис. доларів, а за нову

аналогічну баржу типу Європа II доведеться заплатити приблизно 800 тис. євро. Тут варто відзначити і той факт, що банальний продаж ліхтерів як металобрухту дав би змогу одержати всього 15 тис. доларів.

На сьогодні Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод має висококомеханізовані виробничі потужності для будівництва корпусів суден, а також необхідне устаткування для ремонтних робіт будь-якої складності. Як окремий структурний підрозділ в УДП завод було включено 2003 року. Відтоді підприємству довелося пережити досить важкі часи, піднімати голову тут почали з кінця 2014-го. І от сьогодні завод повернувся до своєї основної функції — суднобудування.

Директор Кілійського судноремонтного заводу повідомив, що з початку цього року штат збільшився на 50 робочих місць, усього нині тут трудиться приблизно 300 осіб. Підприємство вже відпрацювало технологію виготовлення барж і може на рік випускати по п'ять-шість таких плавзасобів. До кінця ж цього року на воду буде спущена ще одна баржа [55].

За 73 роки Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод побудував понад 1000 одиниць флоту, із них за часи незалежності України побудовано 155 корпусів суден, 67 барж. Сьогодні завод має сучасне висококомеханізоване виробництво з будівництва корпусів суден, а також усе необхідне обладнання і технічні засоби для проведення ремонтних робіт будь-якої складності, що дає змогу робити замкнений технологічний цикл самостійно. Тут трудяться кваліфіковані робітники й інженери, які здатні вчасно і якісно вирішувати поставлені завдання.



Рис. 3.4. Загальний вигляд баржі Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод SLG-021 вантажопідйомністю 2200 тонн.

Джерело: 55

Говорити про те, що суднобудування стало основним профілем діяльності заводу, було б, напевно, неправильно. У нинішні неспокійні економічні часи підприємство тримається на плаву завдяки судноремонту. Тут сьогодні ремонтуються бойові кораблі охорони морського кордону України, судна з Нідерландів, Угорщини.

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» відповідно до концепції суднобудування спрямує на відновлення річкового торговельного флоту, зокрема барж і буксирів, приблизно 50 млн. дол.

Стратегія відновлення торговельного флоту передбачає будівництво 40 нових барж типу SLG і модернізацію 21 буксира. Будівництво барж здійснюватиметься на базі старих ліхтерів, а модернізація буксирів передбачає заміну двигунів. Вартість будівництва однієї баржі на власних потужностях становить 200 тис. дол. при ринковій ціні нової 800 тис. євро, вартість модернізації буксира — 2 млн. дол. Роботи виконуватимуться на Кілійському суднобудівельно-судноремонтному заводі, який входить в УДП. Відновлення флоту повинне завершитися до 2031 року.

Блокада морських портів та суходільних переходів, блокування польськими фермерами поставили перед аграрниками, транспортниками та державними

міністерствами задачі розширення альтернативних варіантів експорту українського збіжжя. Наряду із проектами на дунайських портах, альтернативним варіантом стало будівництво і експлуатація «сухих портів» біля кордонів із західними країнами. Першим підприємством статусу «сухий порт» стало підприємство «Термінал Чорнотисів» засноване у 2022 р.

«Термінал Чорнотисів» (TERCH) – логістичний хаб на Закарпатті у вигляді сухого порту, що призначений об'єднати транспортні шляхи України та Європи. З терміналу в Чорнотисові продукцію можливо експортувати в напрямку Румунії, Угорщини або Словаччини.



Рис. 3.5. Загальний вигляд підприємства «Термінал Чорнотисів» (TERCH) .
Джерело: [56].

Основні напрямки діяльності:

Компанія «Термінал Чорнотисів» (TERCH) здійснює комплексні послуги з перевалки: олії; зернових та олійних культур і продуктів їх переробки.

«Термінал Чорнотисів» (TERCH) здійснює перевантаження різноманітних вантажів з автотранспорту та з широкої української (1520 UA) на вузьку європейську (1435 EU) колію.

Всі три частини мультимодального терміналу об'єднує ділянка з залізничними коліями. Всього тут 7 колій: 3 широкі, 3 вузькі європейські та 1 подвійна.

Тут є можливість перевантажувати олію у автомобільні та залізничні цистерни. Олійний термінал складається з автомобільної точки навантаження та вивантаження, такої ж залізничної точки, 4 резервуарів об'ємом 4 000 м³. Все це об'єднано олійним трубопроводом. Одночасно в олійному терміналі може розвантажуватися або завантажуватися 4 машини зі швидкістю 50 м³ за годину, 4 цистерни можуть обробляти на залізниці з продуктивністю – 120 м³ за годину.

«Термінал Чорнотисів» (TERCH) надає повний комплекс послуг, що включає приймання контейнерів, їх розміщення у безпечних умовах, зберігання та відвантаження.

Контейнерний майданчик обладнаний сучасною інфраструктурою, що дозволяє забезпечити максимальну безпеку та збереження вантажу.

Інфраструктура включає в себе:

- козловий кран КС–50 вантажопідйомністю 50 т;
- відкриту контейнерну площадку місткістю 500 TEU.

Для роботи з рухомим складом на терміналі працюють 2 власних тепловози, щоб пришвидшити роботу з вантажами, використовують лебідки. За добу можливо обробити 100 контейнерів. Компанія «Термінал Чорнотисів» (TERCH) пропонує комплексні послуги з наповнення тари різного типу продукцією, а також зберігання фасованої продукції у сучасних складських приміщеннях. Компанія має філії в країнах Європи, Африці, Азії, зокрема в Індонезії та Китаї, які допомагають у взаємодії з місцевими партнерами. Окрім того, «Термінал Чорнотисів» (TERCH) забезпечує повну підтримку стосовно експортної документації та транзиту.

Послуги складського зберігання зерна надає елеватор «Термінал Чорнотисів», який має для зберігання зерна 3 плоскодонні металічні силоси іспанського виробництва, місткістю по 7 000 тонн і оперативні ємності (6 шт./1 200м³) на 6 000 тонн. Загальна місткість елеватора «Термінал Чорнотисів»

на початок 2024 р. складає 27 тис. т. Проектна потужність елеватора – близько 80 тис. т. Також в проєкті є зерносушарка, але поки на зерновому терміналі встановлено лише очисну машину компанії Buhler.

«Термінал Чорнотисів» приймає зерно з усіх видів транспорту та перевантажує на залізницю, авто та у контейнери. Елеватор може одночасно приймати 2 культури на 2 приймальні ями. Відвантаження зернових здійснюється на автомобільний, залізничний транспорт (на євроколії) та в контейнери. «Термінал Чорнотисів» також напряду перевантажує продукцію з вагонів на широкій колії у вагони на вузькій залізничній колії. Продуктивність комплексу складає 5 тис. т транзитної потужності на добу.

Другим прикладом є будівництво на кордоні із Румунією Вадул-Сіретського терміналу з перевалювання зернових вантажів з автотранспорту та залізничних широких колій на вузькі європейські колії. [57].



Рис. 3.6. Загальний вигляд вузла завантаження залізничних вагонів вузької колії Вадул-Сіретський терміналу.

Джерело: [57].

На ВСТ встановлено 6 плоскодонних силосів від компаній KMZ Industries по 10 тис. тонн кожен та 6 оперативних від Simeza, по 1700 тонн. Вадул-Сіретський термінал має змогу проводити доробку зерна – чистити та сушити його. На робочій вежі терміналі встановлені 2 сепаратори КБС KMZ

Industries, один з них використовується для попередньої, а другий – для тонкої очистки. Після попередньої очистки вологе зерно доправляють до сушарки LAW. Вона двохсекційна, обидві секції працюють окремо. Продуктивність на зниження вологи по кукурудзі з 24 до 14% – приблизно 120 тонн на годину, цього, за словами керівниці, наразі вистачає. Загальна потужність агрегату — 1500 тонн просушеного зерна на добу. Сушарка захищена, екологічна і доволі економна. Вона працює на скрапленому газу, на терміналі побудовано власне газове сховище. На терміналі 3 потокові лінії автоприйому. Автівки спочатку проходять вагову, на терміналі встановлено 3 ваги «Української вагової компанії». Ваги з тензометрією, зважування проходить в автоматичному режимі.

Розвантажуються автомобілі на підйомниках Миколаївського заводу. На ВСТ 2 точки авторозвантаження, підйомники 20-метрові, є бокове вивантаження на праву сторону і заднє розвантаження. Тут облаштовані 2 завальні ями, на 80 тонн кожна, тож одночасно можна приймати 2 культури. За годину термінал здатний обробити на одному автоприйомі до 6 автомобілів.

Приймають зерно і з вагонів, також на 3 поточні лінії, 3 різних культури одночасно. Відвантажують збіжжя і на автотранспорт, і у вагони. При необхідності є змога відправляти автотранспортом 1,5 – 2 тис. тонн зерна на добу.

Але основні обсяги відвантажуються залізницею. На широкій, українській, колії термінал може завантажити та розвантажити до 3,5 тис. тонн на добу. На вузькій, європейській, колії є 2 точки завантаження, де одночасно може завантажуватися 4 вагони. Вантажать вагони на залізничних вагах УВК — 4 ваг на вузькій евроколії, і 3 ваг розвантажування одночасно на широкій колії. Термінал здатен відвантажувати 8 потягів на добу, 12,8 тис. тонн зерна.

На залізничній станції Вадул-Сірет є вузькі та широкі колії, до яких під'єдналися зерновики і зробили на терміналі колійний розвиток. На сьогодні одна з широких колій розрахована на 5 вагонів, там поки що тупик. Друга широка колія подовжена через весь термінал, там вивантажуються українські вагони. Термінал працює з усіма культурами – ріпак, пшениця, кукурудза, ячмінь,

соняшник, соя. Саме робота ВСТ дала змогу ГК Alebor Group налагодити співпрацю в переробниками у Румунії. [58].

3.3. Економічне обґрунтування процесу формування альтернативних шляхів експорту зерна

Загальні економічні витрати, пов'язані з доставкою 1 т зерна на портові термінали в загальному випадку можуть бути визначені як

$$S = S_{\text{тр}} + S_{\text{ел}} + S_{\text{р}} \dots\dots\dots 3.1.$$

де $S_{\text{тр}}$ – витрати, пов'язані з перевезенням зерна різними видами транспорту;

$S_{\text{ел}}$ – витрати, пов'язані з переробкою зерна на елеваторах;

$S_{\text{р}}$ – приведені витрати, пов'язані з розвитком інфраструктури і парку рухомого складу для перевезень. Можливими варіантами доставки зернових при цьому є - перевезення вантажів автомобільним транспортом в морські порти безпосередньо з місць його зберігання; - перевезення зерна автомобільним транспортом до лінійних елеваторів і його подальша доставка в порт вагонними відправками; - розвиток лінійних елеваторів, перевезення зерна до них автомобільним транспортом і подальша його доставка в порт маршрутними відправками.

Вартість перевезення зернових автомобільним транспортом Витрати, пов'язані з перевезенням зернових вантажів автомобільним транспортом залежать від значної кількості випадкових факторів, основним з яких є відстань перевезення. При цьому, вартість перевезення нелінійно залежить від відстані перевезень. У якості прикладу на рис. 8.6 наведена діаграма залежності вартості перевезення зерна в порти автомобільним транспортом із розрахунку 1 тонна на 1 кілометр в залежності від відстані перевезення за цінами 2012 року.

Результуючі дані вартості враховують вартість сертифікатів якості зерна, фітосанітарного та карантинного.

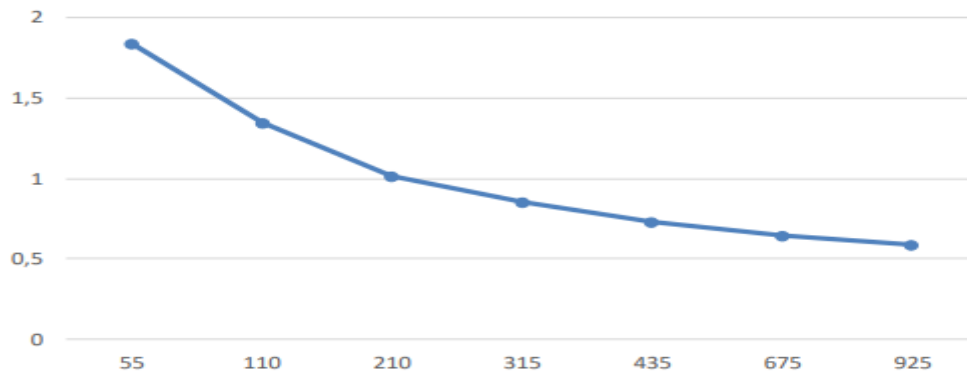


Рис. 3.7. Діаграма залежності вартості перевезення зернових вантажів автомобільним транспортом від відстані перевезення [59].

Вартість перевезення зернових залізничним транспортом.

Вартість перевезення зерна залізничним транспортом складається з плати за інфраструктурну складову, плати за вагонну складову, додаткових плат і зборів [60].

Розмір плати за інфраструктурну складову Розмір плати за інфраструктурну складову визначається за наступною формулою:

$$S_{\text{інф}} = \frac{1,2(c_{\text{пко}} + c_{\text{р}})K_{\text{інд}}}{P_{\text{ст}}}, \quad 3.2.$$

де 1,2 – коефіцієнт, що враховує сплату ПДВ;

Спко – ставка за початково-кінцеву операцію;

Ср – ставка за рухівницьку операцію;

Кінд – коефіцієнт до збірника тарифів;

Рст – статичне навантаження вагонів-зерновозів.

2. Ставка за вагонну складову для вагонів власності залізниць визначається за формулою

$$c_{\text{в}}^{\text{i}} = (1,90773 + 0,14131k_L)l_{\text{пер}}k, \quad 3.3.$$

де k_L – коефіцієнт, який коригує вартість перевезення в залежності від інтенсивності вантажних операцій;

k – коефіцієнт, який коригує вартість рухівницької операції в залежності від відстані перевезення;

$l_{\text{пер}}$ – відстань перевезення.

Величина плати за вагонну складову для вагонів власності Укрзалізниці визначається за формулою:

$$S_{\text{в}}^{\text{і}} = \frac{1,2c_{\text{в}}K_{\text{інд}}}{P_{\text{ст}}}$$

3.4.

Крім того, за перевезення порожніх власних вагонів стягується плата за 14-й тарифною схемою, яка становить:

$$c_{\text{р}}^{\text{пор}} = 0,658343lk.$$

3.5.

Додаткові плати і збори

Крім тарифу при перевезенні вантажів залізничним транспортом стягуються додаткові плати і збори.

Віднесена на 1 т вантажу вартість подачі-прибирання визначається з виразу

$$S_{\text{пу}} = \frac{1,2c_{\text{пу}}K_{\text{інд}}^{\text{пз}}}{n_{\text{пу}}P_{\text{ст}}}$$

3.6.

де $S_{\text{пу}}$ – величина ставки збору за подачу і прибирання вагонів;

$K_{\text{інд}}$ – коефіцієнт до збірника тарифів для плат і зборів.

За перебування вагонів під вантажними операціями на місцях не загального користування береться плата за користування вагонами. Величина ставки плати за користування вантажними вагонами має прогресивну форму і залежить від тривалості простою.

Крім вказаного вище слід враховувати:

- вартість запірно-пломбувальних пристроїв;

- плата за роботу локомотива залізниці;
- плата за охорону вагонів; Відправники крім вказаних вище несуть наступні витрати:

- додаткові витрати, пов'язані з підвезенням зерна до елеватору автомобільним транспортом і перевантаженням на залізничний;

- сертифікат якості зерна на експортно-імпортні операції;

- фітосанітарний сертифікат; - карантинний сертифікат;

У якості прикладу на рис. 8.7 наведені діаграма залежності вартості перевезення зерна в порти автомобільним транспортом (за даними рис. 8.6) та залізничним транспортом у вагонах інвентарного парку (парк власності АТ «Укрзалізниця») із розрахунку 1 тонна на 1 кілометр в залежності від відстані перевезення.

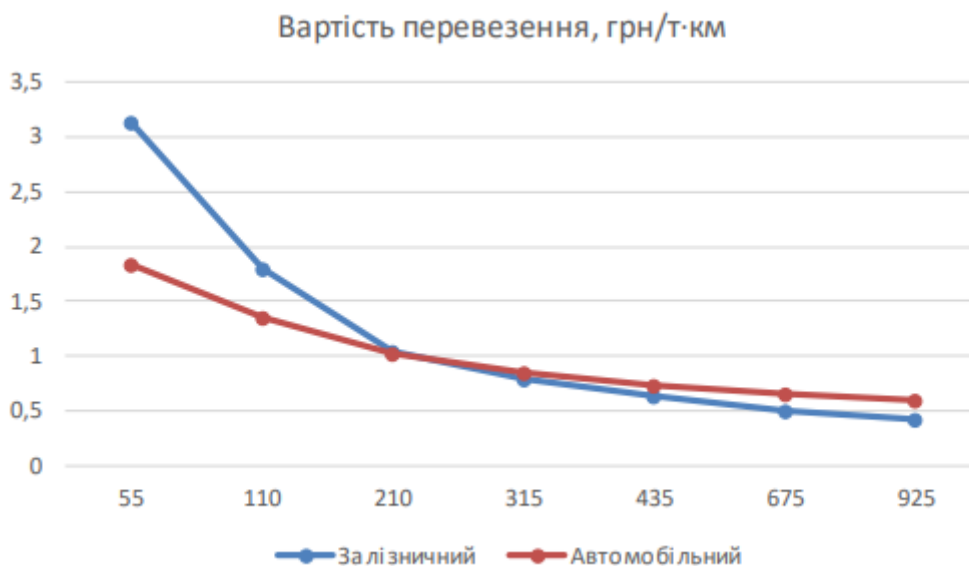


Рис. 3.8. Діаграма залежності вартості перевезення зернових вантажів залізничним транспортом від відстані перевезення у вагонах власності АТ «Укрзалізниця» [59].

Аналіз рис. 3 показує, що до відстані перевезення у 200 км вартість доставки залізничним транспортом перевищує вартість доставки автомобільним транспортом.

Порівняння вартості перевезення зерна залізничним та автомобільним транспортом.

Залежність витрат на перевезення зерна залізничним транспортом з використанням вагонів інвентарного парку, орендованих зерновозів та нових власних вагонів у порівнянні з автомобільними перевезеннями для умов та цін 2012 р наведена на рис. 8.8. Аналіз отриманих результатів показує, що при добовій платі, що була встановлена у 2012 р, вартість перевезення зерна залізницею в інвентарних вагонах практично дорівнює вартості перевезення зерна в орендованих вагонах. Величина добової ставки плати за власний вагон додаткові витрати з перевезення 1 т зерна призводять до втрати конкурентоспроможності перевезення в нових власних вагонах в порівнянні з інвентарними.

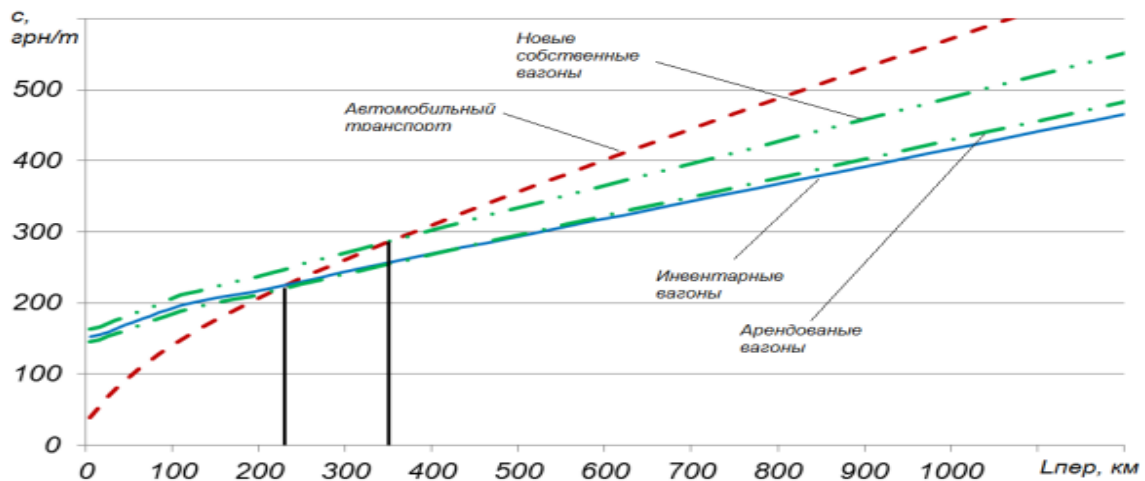


Рис 3.9. Порівняння вартості перевезення автомобільним і залізничним транспортом .

Джерело: [59].

Це призводить до втрати ефективності закупівлі нового рухомого складу для перевезення зерна для операторів вагонів. Для оновлення рухомого складу необхідно приймати державні програми, що дозволять з однієї сторони підтримати вітчизняного виробника рухомого 124 складу, а з іншої – усунути від перевезень рухомий склад з граничними термінами експлуатації і станом, що призводить до виникнення несправностей і загального зниження ефективності перевізного процесу. Порівняння умов конкуренції залізничного та

автомобільного транспорту показує, що до відстаней перевезень порядку 230 км автомобільний транспорт є більш привабливим для перевезення зернових у порівнянні із залізничним. У діапазоні відстаней перевезення 230...350 км більш ефективним є використання вагонів інвентарного парку та орендованих у порівнянні з автомобільним. При досягненні відстані перевезення 350 км автомобільний транспорт не може конкурувати і з використанням на залізницях для перевезення зерна і нових власних вагонів.

8.5. Способи зниження вартості перевезень зернових вантажів залізничним транспортом

Одним з ефективних методів зниження собівартості перевезень є маршрутизація вагонопотоків. Ефективність маршрутизації ґрунтується на: - концентрації вантажопотоків шляхом згущення навантаження вантажів на окремі призначення і календарному плануванні навантаження вантажів за призначенням; - накопиченні вагонів окремих призначень на виділених коліях загального або незагального користування; - суворе дотримання плану формування вантажних поїздів і забезпеченні поїзними локомотивами пропуску відправницьких маршрутів або їх ядра від станцій формування до станцій призначення; - раціональне використання технічних засобів залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів, власників колій незагального користування. У сучасних умовах для Укрзалізниці є проблемними ряд питань, серед яких граничний знос локомотивного парку та їх експлуатація, що є дорожчою на 40-60% у порівнянні з сучасними моделями. Слід також відзначити знос інфраструктурного комплексу Укрзалізниці, проблеми пов'язані з переробкою вагонопотоків на сортувальних гірках, 125 що обладнані фізично і морально застарілими системами механізації процесу розформування составів. Маршрутизація вагонопотоків дозволяє істотно скоротити витрати залізничного транспорту на їх просування. У зв'язку з цим залізниці різних країн застосовують методи тарифного стимулювання відправницької маршрутизації, до яких відносяться: - встановлення понижуючих коефіцієнтів до вантажного тарифу, диференційованих у залежності від відстані перевезень і виду маршруту; - впровадження схем перевезення зернових вантажів з вузловими елеваторами, які

концентрують вантажопотоки для забезпечення можливості навантаження маршруту на протязі доби [60].

Якщо переходити до цифр, то у порівнянні з довоєнним часом вартість ж/д логістики з Центру України зросла у понад 2 рази: у мирний час — ціна варіювалась в діапазоні \$30-40/т, то зараз — \$80/т. Щодо перевалки, то у мирний час для великих компаній вона вартувала \$7-8/т, для середніх — \$10-11/т, зараз — \$17-20/т. У низький сезон ціна за перевезення вантажу становила \$30-40/т, то зараз зафрахтувати судно коштує \$90-100/т. З таких цифр випливає наслідок, що запропонувати гарну ціну за зерно фермеру неможливо. Бо все здорожчало в понад 2 рази. Сьогоднішня ціна на зерно покриває собівартість врожаю минулого сезону, але зовсім протилежна ситуація з ціною на зерно наступного сезону.

Розглянемо теоретичні методи прогнозу, в першу чергу факторного індексного аналізу. Цей метод застосовується при дослідженні впливу факторів на доходи, прибуток, виробництво праці, фондівіддачу, обіговість обігових коштів та ін. Застосування методу буде надано на прикладі впливу факторів на обіговість обігових коштів:

$$n = \frac{D}{\Phi_{об.ср}};$$

$$n = \frac{D}{\Phi_{об.ср}} = \frac{D_{пер}}{\Phi} + \frac{D_{пр}}{\Phi} + \frac{D_{експед}}{\Phi} + \frac{D_{ін}}{\Phi}.$$

(3.7; 3.8)

Найчастіше у підприємствах АТ найбільшу долю становлять доходи від перевезення (не менше 70%), тому кількість обертів можливо визначити:

$$n = \frac{D_{в.пер}}{\Phi} + \frac{D_{п.пер}}{\Phi} + \frac{D_{т.м.пер}}{\Phi} + \frac{D_{ін}}{\Phi}$$

(3.9)

Цю задачу можна вирішити за допомогою індексної багатофакторної моделі залежності кількості обертів від техніко-експлуатаційних показників діяльності підприємства. Для цього використовують метод ланцюгових

показників, які допоможуть визначити вплив окремих факторів на абсолютну і відносну зміну результативного показника. Для цього розробляємо модель залежності показника від факторів, тобто показник обортовості обігових коштів потрібно розкласти на взаємопов'язані показники-фактори і оцінити вплив кожного на досліджуваний показник. Для цього необхідний аналізуючий показник необхідно :

а) представити у вигляді формули;

б) розкласти на показники, що впливають на той, що аналізується.

Побудуємо дві моделі:

1. Для всього підприємства:

$$n = \frac{D_{np}}{\Phi} = \frac{\Phi_{np}}{\Phi} \cdot \frac{A_{cn}}{\Phi_{np}} \cdot \frac{L_{zag}}{A_{cn}} \cdot \frac{L_6}{L_{zag}} \cdot \frac{Q}{L_6} \cdot \frac{\rho}{Q} \cdot \frac{D_{nep}}{\rho} \quad (3.10)$$

Для побудови факторної індексної моделі необхідно:

1. щоб знаменник першого показника фактору співпадав із знаменником другого, досліджуваного показника, або чисельники співпадали;

2. усі показники-фактори моделі повинні бути взаємопов'язані та побудовані таким чином, щоб чисельник першого показника = знаменнику наступному;

3. показники-фактори повинні мати економічний зміст і зв'язок із показником, який досліджувався.

Перед побудовою моделі необхідно обґрунтувати фактори, які будуть включатися в модель.

Для цього потрібно:

1. логічним шляхом визначити ті фактори, які в тій чи іншій мірі впливають на показник, що аналізується;

2. використати експертні або кореляційні методи, які б підтвердили зв'язок кожного із відібраних факторів з аналізованим;

3. визначення впливу факторів на аналізний. Визначають абсолютний та відносний вплив;

4. зробити висновки та розробити заходи для покращення аналізуемого показника.

Визначити вплив показників-факторів на аналізний фактор можливо: методом ланцюгових підстав; методом визначення різниці; методом ланцюгових індексів; методом ланцюгових показників.

Застосування методів розглянемо на скороченій моделі:

$$n = \frac{\Phi_{np}}{\Phi} \cdot \frac{A_{cn}}{\Phi_{np}} \cdot \frac{D_{nep}}{A_{cn}}; \quad n = a \cdot b \cdot v. \quad (3.11)$$

Розглянемо метод ланцюгових підстав.

Застосуємо умовні позначки: показники з індексами:

0 – план або базові показники, 1 – фактичне значення.

Тоді вплив показника:

$$a: a_1 \cdot b_0 \cdot v_0 - a_1 \cdot b_0 \cdot v_0; \quad (3.12)$$

$$b: a_1 \cdot b_1 \cdot v_0 - a_1 \cdot b_0 \cdot v_0; \quad (3.13)$$

$$v: a_1 \cdot b_1 \cdot v_1 - a_1 \cdot b_1 \cdot v_0. \quad (3.14)$$

По методу визначення різниці:

Вплив показника

$$a: (a_1 - a_0) \cdot b_0 \cdot v_0; \quad (3.15)$$

$$b: a_1 \cdot (b_1 - b_0) \cdot v_0; \quad (3.16)$$

$$v: a_1 \cdot b_1 \cdot (v_1 - v_0). \quad (3.17)$$

За допомогою першого методу визначають абсолютний вплив кожного фактору; за допомогою другого методу також.

Щоб одержати розмір відносного впливу потрібно кожне абсолютне відхилення поділити на базовий аналізуємий показник:

$$\begin{aligned}
 \text{а: } & \frac{(a_1 - a_0) \cdot \bar{b}_0 \cdot e_0}{a_0 \cdot \bar{b}_0 \cdot e_0} = (i_a - 1); \\
 \text{б: } & \frac{(a_1) \cdot (\bar{b}_1 - \bar{b}_0) \cdot e_0}{a_0 \cdot \bar{b}_0 \cdot e_0} = i_a \cdot (i_{\bar{b}} - 1); \\
 \text{в: } & \frac{(a_1 \cdot \bar{b}_1) \cdot (e_1 - e_0)}{a_0 \cdot \bar{b}_0 \cdot e_0} = i_a \cdot i_{\bar{b}} \cdot (i_e - 1).
 \end{aligned}
 \tag{3.18}$$

Метод ланцюгових індексів: Метод ланцюгових показників базується на третьому методі та розрахунковій формулі показника фактора. Вплив першого фактору буде дорівнювати індексу:

$$\begin{aligned}
 \text{а: } & \frac{i_{\Phi_{np}} - i_{\bar{\Phi}}}{i_{\bar{\Phi}}}; \\
 \text{б: } & \frac{i_{Acc} - i_{\Phi_{np}}}{i_{\bar{\Phi}}}; \\
 \text{в: } & \frac{i_{Дпер} - i_{Acc}}{i_{\bar{\Phi}}}.
 \end{aligned}
 \tag{3.19}$$

Щоб одержати абсолютне значення необхідно одержане значення відносного впливу помножити на базове значення аналізуємого показника. Для визначення впливу необхідно отримати вихідні дані усіх показників, які входять в обрану модель. При дослідженні впливу факторів на обортовість обігових коштів можливо застосувати такі показники.

Таблиця 3.2

Вихідні дані				
Показник	Умовні позначення	Дані		Індекс
		базові	фактичні	
1. Доходи від перевезення	$D_{пер}$	2197,2	2167,8	0,987
2. Кількість автомобілів	A_{cc}	176	170,8	0,970
3. Середньорічна вартість виробничих фондів	$\bar{\Phi}_{пр}$			1,004
4. Загальний пробіг	$L_{заг}$	8029	7920	0,986
5. Пробіг з вантажем	L_B	5668,8	5435,9	0,959
6. Обсяг перевезень, тис. т	Q	874	882,2	1,009
7. Вантажообіг, тис. ткм	P	26419	24838,1	0,94
8. Середньорічна вартість оборотних коштів	$\bar{\Phi}_{обр}$			0,97
9. Кількість обертів, об/рік	n	12,48	12,69	1,016

Джерело: [61].

Висновок до розділу 3.

24 лютого 2022 року рф розпочала військову експансію проти суверенної держави Україна. Паралельно з військовими діями, агресор здійснив обширне мінування акваторії Чорного моря, що заблокувало роботу морських портів України, які перевалювали більшу частину українського аграрного експорту. На той час в Україні у сховищах зберігалось більше третини від загального обсягу виробництва зернових 2021 р. Ситуація мала дві проблеми: по-перше, потреба в звільненні елеваторів України від зерна урожаю минулого, та можливість прийомки зерна врожаю наступного року; по-друге гуманітарна – голод в країнах імпортерів зерна.

Вільними від морської блокади залишилися дунайські порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені, які стали єдиним водним шляхом щодо експорту зерна. З них зерно доправляють річкою до Румунії у порт Констанци, звідки доправляють морем в інші країни.

До початку війни дунайські порти перевалювали до 5% українського експорту, у військовий час до 30%. За результатами роботи 2022 року дунайські порти наростили вантажообіг втричі – до 16,3 млн тонн, в травні 2023 року перевантажили понад 3 млн тонн, що є абсолютним рекордом для портів цього регіону.

Такий результат забезпечили: по-перше, можливість проходу суден в гирло Бистре, завдяки визволенню українського острова Зміїний; по-друге, проведені днопоглиблювальні роботи до 6,5 м, що дало змогу довести до 12 суднозаходів та довести добову перевалку до 90 тис тонн; по-третє, розвиток залізничної інфраструктури: 22 серпня 2022 року відкрито відновлену залізничну гілку Бесарабська (Молдова) – Березине (Україна). Ця подія стала однією з головних транспортних новин як для нашої країни, так і для сусідньої республіки.

«Укрзалізниця» повністю взяла на себе виконання будівельних робіт та відновила всю гілку Бесарабська – Березине.

ВИСНОВКИ

В процесі роботи над означеною темою:

1. Визначено сутність та механізми зовнішньоекономічної діяльності, яка відповідно до Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р., із змінами Закону N 222-VIII (222-19) від 02.03.2015 р., визначається –

зовнішньоекономічна діяльність – це діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами. Ефективна зовнішньоекономічна діяльність сприяє відтворенню експортного потенціалу країни, підвищенню конкурентоспроможності українських товарів на світових ринках, формуванню раціональної структури експорту й імпорту, залученню іноземних інвестицій на взаємовигідних умовах, забезпеченню економічної безпеки України

2. До суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності віднесено:

– фізичні особи-громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства, що мають цивільну правоздатність і дієздатність відповідно до законів України і постійно мешкають на її території;

– юридичні особи, зареєстровані як такі в Україні і постійне місцезнаходження яких на її території;

– об'єднання фізичних, юридичних, фізичних і юридичних осіб, що не є юридичними особами відповідно до законів України, але які мають постійне місцезнаходження на території України і яким законами України не заборонено здійснювати господарську діяльність;

– структурні одиниці суб'єктів господарської діяльності, іноземних суб'єктів господарської діяльності, що не є юридичними особами відповідно до законодавства України (філії, відділення тощо), але мають постійне місцезнаходження на території України;

– інші суб'єкти господарської діяльності, передбачені законами України, у тому числі держава в особі її органів, органів місцевого самоврядування в особі створених ними зовнішньоекономічних організацій, що беруть участь у господарській діяльності на території України.

3. Іноземні та українські суб'єкти господарської діяльності приймаючи участь у зовнішньоекономічній діяльності дотримуються принципів: виключні права українського народу незалежно та самостійно виконувати операції зовнішньоекономічної діяльності на своїй території, керуючись законами, що діють на території нашої Держави; обов'язок України виконувати всі зобов'язання і договори в галузі міжнародних економічних відносин; свобода зовнішньоекономічного підприємництва, яка включає в себе права та обов'язки такі як: право на добровільний вступ у зовнішньоекономічні зв'язки для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, право суб'єкта ЗЕД реалізовувати свою свободу у будь-яких формах, але які не заборонені законодавством України, обов'язок дотримуватися порядку, встановленого законодавством України, при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності.-виключне право власності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на усі ресурси отримані в результаті зовнішньоекономічної діяльності.

4. Досліджено динаміку світового експорту зернової продукції;

За інформацією ФАО, у США виробництво зернових культур у поточному році збільшилося. Передбачається, що експорт з України, Аргентини та Бразилії цього року зменшить попит на американську кукурудзу, яка дещо дорожча за конкурентів. При цьому, треба відзначити постійно зростаючий попит на американську кукурудзу всередині США з боку виробників паливного етанолу.

У Канаді зафіксовано різке падіння валового збору зерна у порівнянні з попереднім маркетинговим роком через посушливі погодні умови. Сукупне виробництво у ЄС зернових культур ФАО збільшилося. При цьому, для забезпечення внутрішніх потреб ЄС планує закупити близько біля 20 млн тонн зернових. В Австралії урожай зернових культур практично не змінився. На тлі

деякого зменшення виробництва пшениці та збільшення кормових культур (ячменю, сорго та вівса) все ж зростуть поставки цих зернових культур за кордон. У Бразилії ФАО передбачає скорочення виробництва зернових культур. Девальвація бразильського реалу сприяє експорту бразильської кукурудзи.

5. Український аграрний сектор займає вагоме місце у структурі валового виробництва продукції загалом і в структурі експортної виручки зокрема. До російської агресії аграрний сектор складав 20% від ВВП та майже 40% від усіх експортних надходжень. Тільки за 2021–2022 маркетинговий рік експорт зернових та олійних склав 61,5 млн тонн або 22,2\$ млрд, із них більше як 12 \$ млрд припало на експорт зернових культур. Згідно статистичних даних за 2019–2021 рр. обсяги внутрішнього споживання усіх видів зернових в Україні становлять 15,0–16,0 млн тонн, а решта виробленого зерна експортується. Так у 2020 р. у загальній структурі обсягу експорту зернових у 52,2 млн тонн відвантажено було: пшениці – 26,7 млн тонн, кукурудзи – 35,1 млн тонн, ячменю – 8,4 млн тонн

6. Досліджено вплив воєнних дій на експорт зерна. 24 лютого 2022 року РФ розпочала військову експансію проти суверенної держави Україна. Паралельно з військовими діями, агресор здійснив обширне мінування акваторії Чорного моря, що заблокувало роботу морських портів України, які перевалювали більше ніж 70% українського експорту, в тому числі до 90% продукції аграрного сектора. На той час в Україні у сховищах зберігалось майже 26,3 млн тонн, або більше 30% від загального обсягу виробництва зернових у 2021 р. Ситуація несла дві проблеми: по-перше, потреба в звільненні елеваторів України від зерна урожаю 2022 року, та можливість прийомки зерна врожаю 2023 року; по-друге гуманітарна – голод в країнах імпортерів зерна.

Вільними від морської блокади залишилися дунайські порти Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені, які стали єдиним водним шляхом щодо експорту зерна. З них зерно доправляють річкою до Румунії у порт Констанци, звідки доправляють морем в інші країни. До початку війни дунайські порти перевалювали до 5% українського експорту, у військовий час до 30%.

У липні 2022 року почав дію так званий "зерновий коридор", який відкрив для судноплавства три порти Великої Одеси. Завдяки цьому Україна змогла вивезти біля 30,5 млн тонн продовольства.

Щодо економічної складової експорту зерна: морський транспорт є самим дешевим і доставляє вантаж без перевантажень «від порта до порта», при доставці зерна альтернативними маршрутами доля автомобільного та залізничного транспорту в ланцюгу доставки збільшена, що веде до сумарного зростання транспортних витрат.

7. Визначено альтернативні шляхи експорту зерна з України, якими виступають транспортні системи з участю портів річки Дунай: залізничний транспорт (насіпом) – річковий транспорт (насіпом); залізничний транспорт (контейнер) – річковий транспорт (контейнер); автомобільний транспорт (насіпом) – річковий транспорт (насіпом); автомобільний транспорт (контейнер) – річковий транспорт (контейнер). До переліку річкових засобів можна віднести: річкові судна, самохідні та несамохідні баржі, ліхтери, контейнерні перевезення.

Застосування перелічених систем мають певні особливості в обробці вантажу. Так при транспортуванні зерна насіпом передбачається розвантаження та навантаження зерна, що вимагає наявності пунктів прийому зерна із залізничних вагонів та автомобілів та перевантаження його на річковий засіб.

При переміщенні зерна в контейнерах, портова інфраструктура повинна бути забезпечена навантажувально-розвантажувальною технікою: спеціалізованими кранами, автонавантажувачами, тощо. Таким чином, найбільш прийнятними варіантами є контейнерне перевезення та перевезення насіпом в річкових самохідних чи несамохідних баржах.

Третім альтернативним варіантом є створення «сухих портів» на кордонах із сусідніми країнами: Румунією, Словаччиною, Угорщиною. Основною задачею яких є приймання зернових та олійних вантажів з автомобільного транспорту та перевантаження їх на залізничний транспорт із «вузькою європейською» залізничною колією.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України "Про зовнішньоекономічну діяльність": від 16.04.91 №959-ХІІ [Електронний ресурс] -Режим доступу: [http:// www.rada.kiev.ua](http://www.rada.kiev.ua)
2. Багрова І. В., Н. І. Редіна, В. Є.. Власюк, О. О. Гетьман Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: підручник для ВУЗів /; за редакцією доктора Економічних наук професора Багрової І. В. – Дніпропетровськ: ДДФЕІ, 2017. –585 с.
3. Герасимчук В. Г. Стратегічне управління підприємством. –К.: КНЕУ, 2018. –392 с.
4. Гребельник О.П., Романовський О.О. Основи зовнішньоекономічної діяльності: Навч. посібник. -К.: Деміур, 2018. -296 с.
5. Дідківський М.І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навч. посів. -К.: Знання, 2014. —462 с.
6. Прокушев Є. Ф. Зовнішньоекономічна діяльність. –М.: ІОЦ Маркетинг, 2015. –208 с.
7. Гофман Н. Ф., Маховікова Г. А. Основи зовнішньоекономічної діяльності. – К.: 2017. –208 с.
8. Мельник Л. Г. Економіка та інформація: Економіка інформації та інформаційна в економіці: енциклопедичний словник. –Суми: ВТД «Університетська книга», 2015. –384 с.
9. Кизим М. О., Зінченко В. А. Якість життя населення і зовнішньоекономічна діяльність підприємств: Монографія. –Х.: ВД «ІНЖЕК», 2016. –184 с
10. Георгіаді Н.Г., Князь С.В., Передало Х.С., Берлінг Р.З. Основи зовнішньоекономічної діяльності: теоретичні основи і прикладні аспекти: Навч.-метод. посібник. –Львів: Інтелект-Захід, 2016. –260 с.
11. Електронний ресурс: Офіційний сайт Верховної Ради України. Закон України: «Про внесення змін до Закону Української РСР «Про зовнішньоекономічну діяльність» Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>

12. Митний Кодекс України. Документ 4495-VI, чинний, поточна редакція – Редакція від 16.05.2024, підстава - 3613-IX

13. Лубенченко О. Е. Методологія управління зовнішньоекономічною діяльністю промислових підприємств в умовах інноваційно-інвестиційної економіки: монографія / О. Е. Лубенченко, А. В. Гнедков; Донбас. держ. техн. ун-т. –Лисичанськ: ДонДТУ, 2016. –243 с.

14. Charter of Economic Rights and Duties of States. URL: [http://www.un-](http://www.un-documents.net/a29r3281.htm) ISSN 2415-8453. Український журнал прикладної економіки. 2019 рік. Том 4. № 1. 92 documents.net/a29r3281.htm

15. Задоя А. Зовнішня торгівля України: сучасні масштаби, структура і тенденції. Академічний огляд. 2016. No 2 (45). С. 110–117.

16. Гречин Є. Є. Теоретичні основи дослідження правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні / Є. Є. Гречин // Південноукраїнський правничий часопис. -2017. -No 4. -С. 91-95

17. Світовий урожай зерна у 2023/24 МР стане найбільшим в історії
<https://agroportal.ua/news/mir/svitoviy-urozhay-zerna-u-2023-24-mr-stane-naybilshim-v-istoriji>

18. Food Outlook. FAO/GIEWS. 2000. No. 4. URL: <https://www.fao.org/3/x8215e/x8215e06.htm>.

19. Grain and Feed Update. M. J. Beillard and others. 2022. 11 p. URL: https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Update_New%20Delhi_India_IN2022-0052.pdf.

20. World cereal production, utilization, stocks, and trade all likely to contract in 2022/23 – FAO. UkrAgroConsult. URL: <https://ukragroconsult.com/en/news/world-cereal-production-utilization-stocksand-trade-all-likely-to-contract-in-2022-23-fao/>.

21. <https://circabc.europa.eu/sd/a/92653d37-7fff-40c1-8d5e-b6bb3625c04a/EU%20cereals%20market.pdf>

22. [https Market Database. Supply and Demand Overview. URL: https://app.amis-outlook.org/#/marketdatabase/supply-and-demand-overview](https://app.amis-outlook.org/#/marketdatabase/supply-and-demand-overview)

23. UN COMTRADE Database: web site. URL:<https://comtrade.un.org/data/>

24. Геополітичні та геоекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / Наук. ред. В. Юрчишин. Київ : Центр Разумкова, 2022. 103 с. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf.

25. Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: <https://www.fao.org/faostat/ru/#data>.

26. GIEWS FPMA Tool monitoring and analysis of food prices. URL: <https://www.fao.org/giews/food-prices/price-tool/en>
[24,25,26]

27. Лотиш О. Я. РОЛЬ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ЗЕРНА: ВИКЛИКИ І ЗАГРОЗИ. Економвіка та суспільство. Випуск №45/2022.

28. <https://apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/grain.pdf>

Національний інститут стратегічних досліджень.

29. СВІТОВИЙ РИНОК ЗЕРНА: СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ Н. М. Гавриленко, завідувач відділу нових викликів центру зовнішньополітичних досліджень НІСД Г. М. Широкий, головний консультант відділу нових викликів центру зовнішньополітичних досліджень НІСД https://niss.gov.ua/sites/default/files/2022-02/rynok-zerna_gavrylenko_0422022.pdf URL:

30. Світове виробництво пшениці: скільки було вирощено та експортовано за два роки . <https://www.slovoidilo.ua/2023/01/03/infografika/svit/svitove-vyrobnytvo-pshenyczi-skilky-bulo-vyroshheno-ta-eksportovano-dva-roky>

31. Геополітичні та геоекономічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / Наук. ред. В. Юрчишин. Київ : Центр Разумкова, 2022. 103 с. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf.

32. Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: <https://www.fao.org/faostat/ru/#data>.

33. GIEWS FPMA Tool monitoring and analysis of food prices. URL: <https://www.fao.org/giews/food-prices/price-tool/en>

34. <https://www.lnz.com.ua/news/top-10-krain-virobnikiv-psenici-v-202223-mr>

35. <https://biocor-tech.com/blog/zerno-ta-viyna>

36. 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-vital-grains/en>.

37. Чи буде продовольча криза у 2023 році. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/13/691440>.

38 <https://biocor-tech.com/blog/zerno-ta-viyn>

39. Офіційний сайт Української зернової асоціації. URL: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru>.

40. <https://dia.dp.gov.ua/eksportnij-potencial-ukra%D1%97ni-v-umovax-vijni/>

41. Експорт зернових та урожай 2024 – чого чекати аграріям? <https://agropolit.com/blog/538-eksport-zernovih-ta-urojay-2024--chogo-chekati-agrariyam>

42. Аграрний експорт з України – уряд змінив правила. <https://agropolit.com/spetsproekty/1027-agrarniy-eksport-z-ukrayini--uryad-zminiv-pravila>

43. Поліщук В. Альтернатива зерновому коридору. Чи зможе Дунай "витягнути" український експорт. <https://biz.liga.net/ua/all/prodovolstvie/article/alternativa-zernovomu-koridoru-smojet-li-dunay-vytaschit-ukrainskiy-eksport>

44. Потиліко А. Найближчим часом Кабмін України має ухвалити рішення про відкриття прикордонного пункту пропуску на відновленій залізниці Бесарабська – Березине.

45. АМТП

46. Зерновий коридор. ООН запропонувала Україні та РФ "взаємовигідну" угоду, - Reuters

<https://www.rbc.ua/rus/news/zernoviy-koridor-onn-zaproponovala-ukrayina-1685550949.html>

47. Зерновий коридор знову заблоковано: росіяни в СКЦ припинили реєструвати вхідний флот

<https://yug.today/nayblyzhchym-chasom-kabmin-ukrainy-maie-ukhvalyty-rishennia-pro-vidkryttia-prykordonnoho-punktu-propusku-na-vidnovleniy-zaliznytsi-besarabska-berezyne/>

48. Людмила Лебідь, Через низькі ціни на зерно експортувати альтернативними шляхами буде не вигідно <https://agroportal.ua/news/ukraina/cherez-nizki-cini-na-zerno-eksportuvati-alternativnimi-shlyahami-bude-ne-vigidno>

49. <https://ports.ua/eksport-agroprodukczi%d1%97-z-morskih-portiv-zbilshivsya-na-78-minulogo-tizhnya/>

50. Офіційний сайт Української зернової асоціації. URL: <https://uga.ua/statistika-zernovogo-koridoru>.

Що відомо про блокування польсько-українського кордону

<https://suspilne.media/odesa/691218-alternativa-zablokovanomu-kordonu-ukrainske-zerno-gotovi-vivoziti-karavanami-cerez-dunaj/>

51. Непомічена перемога. <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/crgyjr2rerjo>

53. Тимошук О.М., Мельник О.В. Роль контейнерних перевезень в організації виробництва на водному транспорті. Ефективна економіка № 11, 2015

54. Воронков В. Шлях до океанського лайнера розпочинається з річкової баржі. <http://www.golos.com.ua/article/289938>

55. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>

56. Термінал «Чорнотисів» (TERCH) . Головний елеваторний сайт країни : Elevator

57. Вадул-Сіретський термінал: Сухий порт на кордоні з Румунією

<https://elevatorist.com/blog/read/888-vadul-siretskiy-terminal-suhiy-port-na-kordoni-z-rumuniyeyu.ist.com>.

58. *Elevatorist.com*

59. Збірник тарифів на перевезення вантажів у межах України т пов'язані з ними послуги. Акціонерне товариство «Українська залізниця». URL: <https://w.w.w>.

uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/ (дата звернення :05.12.2022)

60. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>