

УДК 332.1

**Л. М. Івашова**, доктор наук з державного управління, завідувач кафедри державної служби та митної справи Академії митної служби України  
**О. П. Атамас**, викладач кафедри обліку і аудиту Дніпропетровського університету ім. Альфреда Нобеля

### ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСПОРТУ ЗЕРНА В УКРАЇНІ

*Досліджено тенденції виробництва та експорту зерна, проаналізовано сучасний стан і перспективи розвитку інфраструктури зернового ринку в Україні за основними її суб'єктами, що забезпечують зберігання й транспортування зернової продукції.*

*Исследованы тенденции производства и экспорта зерна, проанализировано современное состояние и перспективы развития инфраструктуры зернового рынка в Украине по основным ее субъектам, обеспечивающим хранение и транспортировку зерновой продукции.*

*This article examines trends in the production and export of grain and analyzes the current state and prospects of development of infrastructure grain market in Ukraine by its main subjects, providing storage and transportation of grain products.*

**Ключові слова.** Зерновий ринок, експорт зерна, інфраструктура зернового ринку, зберігання зерна, транспортне забезпечення експорту зерна.

**Вступ.** Зернове господарство України – стратегічна та найефективіша галузь аграрного сектора економіки. За останні 10 років Україна стала одним зі світових лідерів у виробництві та експорті зернових, демонструючи стабільне збільшення врожаїв і зростання експортного потенціалу сільського господарства. Вже багато років поспіль український уряд озвучує плани про нарощування обсягів виробництва зерна, що, у свою чергу, позитивно позначається і на обсягах експорту. Так, за оцінкою аналітиків центру транспортних стратегій Україна займає 1–6 місця у світі з експорту зернових культур, зокрема з експорту кукурудзи – 4 місце; пшениці – 6 (у 2013 р. прогнозується 3–4 місце у світі), ячменю – 5 (у 2008–2010 рр. було 1 місце) [1, 5].

Проте виникає одне з найбільш важливих питань – розвиток інфраструктури, зокрема забезпеченість потужностями для зберігання та транспортування зерна, нарощування пропускної здатності портів. Адже саме розвиток об'єктів інфраструктури зернового ринку має забезпечити реалізацію амбітних планів України стійко закріпити за собою лідерські позиції в кагорті світових лідерів експорту зерна.

**Постановка завдання.** Наразі існує низка проблем щодо ефективного зберігання та використання врожаю зернових, що пов'язані з досить повільним формуванням інфраструктури, яка була б здатна забезпечити скорочення втрат продукції, поліпшити її якість та сприяти формуванню ринкових цін як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Тому дослідження проблем формування зернового ринку та розвитку його інфраструктурного забезпечення є актуальним.

© Л. М. Івашова, О. П. Атамас, 2013

Розвиток зернового ринку України постійно в центрі уваги таких вітчизняних дослідників, як М. Присяжнюк, М. Безуглий, С. Кваша, А. Розгон, П. Саблук, О. Нікішина та ін. Питання зовнішньоекономічної діяльності сільськогосподарських підприємств та особливості формування експортних позицій відображено у працях багатьох учених-економістів. Ґрунтовні дослідження здійснили: В. Андрійчук, В. Бойко, І. Буздалов, В. Власов, П. Гайдучський, В. Геєць, Я. Жаліло, В. Жук, О. Захарчук, Т. Зінчук, М. Калінчик, С. Кваша, І. Кириленко, К. Крилатих, Л. Молдаван, О. Овсянніков, І. Оносова, Б. Пасхавер, О.Петриков, С. Пирожков, І. Романенко, П. Саблук, А. Товстопят, Л. Худолій, О. Шпикуляк, О. Шпичак та ін. Зазначаючи цінність результатів таких досліджень, слід зауважити, що не всі теоретичні розробки знаходять застосування на практиці, про що свідчить сучасний стан зовнішньоекономічної діяльності, особливо це стосується експорту зернових культур. Поряд із цим назріла потреба подальшого аналізу в контексті формування та розвитку мережі об'єктів інфраструктури експорту зерна.

Мета статті – визначити тенденції й перспективи виробництва та експорту зерна, а також можливості інфраструктурного забезпечення його зберігання та транспортування в умовах інтеграції України до світового економічного простору.

**Результати дослідження.** У 2002 р., з прийняттям Закону України “Про зерно та ринок зерна в Україні”, держава визначила пріоритетність виробництва зерна і взяла на себе зобов'язання сприяти розвитку та стабільному функціонуванню його ринку. Про успішне виконання визначених державою планів свідчить те, що середній рівень виробництва зерна за останні 10 років зріс на 36 % , що при достатньо стабільному внутрішньому споживанні забезпечило зростання експорту на 120 % [1, 4]. Динаміку розвитку зернового ринку України відображено в табл. 1, дані якої свідчать про наявність стійкої тенденції до зростання виробництва та експорту зерна за останні 6 років. Так, у 2004–2007 рр. середнє виробництво зерна становило 35,5 млн т, а в 2008–2012 рр. – близько 48,3 млн т. Відповідно середній обсяг експортних поставок зріс з 9, 4 млн т у 2004–2007 рр. до 20,7 млн т у 2008–2012 рр. Якщо врахувати, що, за попередніми оцінками аналітиків аграрного ринку, виробництво зернових в Україні за 2013 р. сягне близько 60 млн т [2], у тому числі кукурудзи – 24 млн т [3], то є підстави стверджувати, що Україна впевнено увійшла до числа топ-експортерів зерна у світі.

Таблиця 1

**Аналіз виробництва та експорту зерна в Україні за період 2004–2013 рр.**

Рік	Виробництво зерна, млн т	Експорт зерна, млн т	Частка експорту, %
2004	41,8	11,0	26,3
2005	38,0	12,9	33,9
2006	34,3	9,5	27,7
2007	29,3	4,4	15,0
2008	53,3	24,9	46,7
2009	46,0	20,6	44,8
2010	39,3	12,1	30,8
2011	56,7	23,1	40,7
2012	46,2	23,0	49,8
2013 *	60,0	30,0	50,0

*Примітка.* Складено автором за даними [1].

Згідно з розробленою Міністерством аграрної політики та продовольства України та Національною академією аграрних наук України галузевою програмою “Зерно України – 2015” посівні площі зернових культур в Україні мають становити близько 16 млн га, в тому числі: озимої пшениці – не менше 6,0 млн га, кукурудзи – 4,0, ячменю – 3,4 млн га [4].

Реалізація програмних положень щодо забезпечення матеріально-технічними ресурсами, дотримання технологічних параметрів виробництва зерна та ефективності економічних механізмів розвитку ринку зерна дасть змогу досягти середньої врожайності 43–48 ц/га та забезпечити його виробництво у 2015–2017 рр. на рівні 71–80 млн т (табл. 2).

Таблиця 2

**Баланс попиту та пропозиції зерна в Україні**

Показник	2010, факт	2015	2017
		прогноз	
Залишки на початок періоду	5,80	6,80	5,10
Виробництво	39,50	71,00	80,00
Імпорт	0,20	0,10	0,10
Внутрішній попит на продукцію, всього	25,80	29,80	32,00
Експорт	11,50	35,00	36,00
Стратегічний світовий запас	–	7,00	10,00
Залишки на кінець періоду	8,20	6,10	7,20

Примітка. Опрацьовано за даними [4].

Таким чином, уже у 2015 році загальне виробництво зерна та продукції його переробки становитиме майже 70 млн т, половину з якого планується експортувати. Проте нарощування обсягів виробництва зерна такими темпами може спричинити появу значних перешкод, пов'язаних з недостатнім рівнем розвитку інфраструктури, що забезпечуватиме зернові вантажопотоки, в тому числі на експорт. Оскільки інфраструктура експорту зерна включає в себе три основних сегменти: систему зберігання, транспортну систему та портові потужності, зупинимося детальніше на аналізі проблем та оцінюванні перспектив їх розвитку на середньострокову перспективу.

Основні засади державної політики щодо формування та розвитку інфраструктури аграрного ринку закладено в низці законодавчих актів, серед яких укази Президента України від 06.06.2000 р. № 767/2000 “Про заходи щодо забезпечення формування і функціонування аграрного ринку”, від 8.08.2002 р. № 694/2002 “Про заходи щодо прискорення розвитку аграрного ринку” і від 30.08.2004 р. № 1021/2004 “Про заходи щодо розвитку аграрного ринку”, постанови Кабінету Міністрів України від 1.03.2003 р. № 271 “Про затвердження Комплексної програми розвитку аграрного ринку на 2003–2004 рр.” і від 19.09.2007 р. № 1158 “Про затвердження Державної цільової програми розвитку українського села на період до 2015 р.”. Крім того, формування ефективної інфраструктури аграрного ринку і забезпечення розширеного доступу виробників до організованих каналів збуту сільськогосподарської продукції передбачено Стратегією розвитку аграрного сектору економіки (на період до 2020 р.), проект якої розроблено Міністерством аграрної політики та продовольства України.

Проте, незважаючи на наявність нормативно-правового забезпечення розвитку інфраструктури аграрного ринку, в Україні склалася загрозна ситуація з подальшого функціонування та забезпечення потреб розвитку експорту зерна за всіма вищезначеними сегментами. Подальшої розбудови потребують мережа зернових елеваторів та система зерно-

вої логістики. Загальна ємність зерносховищ України, за даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, оцінюється в 45 млн т і поки що задовольняє потреби виробників та трейдерів зерна. Разом з тим сертифікат відповідності, який підтверджує якість надаваних послуг і належне технічне оснащення, мають понад 650 зерносховищ загальною місткістю близько 29 млн т.

Близько 88 % сертифікованих зернових складів приватизовані, що дозволяє прогнозувати їх розвиток і вдосконалення в найближчому майбутньому. Але, за даними дослідження Р. Рибчинського, більша частина запасів зерна (близько 53 %) зберігається в зерносховищах сільгоспвиробників, ємність яких оцінюється в 16 млн т [5]. При цьому даний сегмент сховищ на 90 % представлений підлоговими складами з низьким ступенем механізації та відсутністю більшою мірою лабораторіями визначення якості зерна. Дані фактори чинять негативний вплив на якість зберігання зібраного зерна. Якщо говорити про кукурудзу, котра стала в останні роки основною експортною культурою в Україні, то недостатнє оснащення сховищ зерносушильною технікою накладає обмеження на роботу з даної зернової, що потребує специфічного сушіння. За словами Р. Рибчинського, зерносушарок, призначених для сушіння кукурудзи, в Україні всього лише близько 30 шт., які завезено і змонтовано вже в останні 3–4 роки. Решта устаткування просто не призначена для сушіння даної культури, тому зазначається значне пошкодження зерна в процесі сушіння і зниження його якісних параметрів.

У подальшому, при збільшенні у 2015 р. експорту зерна до 35–36 млн т, потрібно збільшити його відвантаження щомісяця до 3,0–3,5 млн т, що потребує організації чіткої роботи портових елеваторів або побудови нових потужностей на 8,5–9,0 млн т, а для цього потрібно 22,5 млрд грн додаткових інвестицій (табл. 3).

Виходячи з досвіду провідних аграрних країн світу, обсяг потужностей для якісного зберігання зерна повинен перевищувати обсяг урожаю на 15–20 % [6]. Тому, за оцінками УкрАгроКонсалт, враховуючи подальший розвиток виробництва зернових та олійних культур, Україна потребує будівництва нових високотехнологічних елеваторів сумарною потужністю до 20 млн т [7].

Таблиця 3

**Потреба в елеваторних потужностях за галузевою програмою  
“Зерно України – 2015”**

Показник	Роки		Капітальні інвестиції, млрд грн
	2010 (млн т)	2015 (млн т)	
Сертифіковані зерносклади	28,1	38,1	–
Несертифіковані зерносклади	26,3	16,3	–
Реконструкція несертифікованих складів та будівництво елеваторів	–	10	14,5
Будівництво портових елеваторів	–	9	22,5

*Примітка.* Складено за даними [4].

Зернові на внутрішньому ринку перевозяться переважно залізничним транспортом, яким за січень–листопад 2012 р. було перевезено 20 млн тонн зернових вантажів, з них 18 доставлено для експорту в порти. Середньодобове завантаження становило 1227 вагонів або 74 тис. т. Водночас у 2012 р. аграрії відчували нестачу вагонів-зерновозів, що пояснюється наданням рухомого складу для перевезення транзитного зерна, накопиченням вагонів у портах в очікуванні пере-

---

валки на судно, а також перевищенням нормативних термінів завантаження вагонів. За інформацією “Укрзалізниці” (далі УЗ), нині парк зерновозів становить 11,5 тис. вагонів. За січень–листопад 2013 р. залізничники навантажили 364,6 тис. зерновозів, в яких перевезено 22,7 млн т вантажів. Якщо взяти за основу цю інформацію, то протягом року УЗ може перевезти максимум 24,7 млн т, а якщо врахувати перевезення насіння соняшнику, шроту, комбікормів та інших сипучих вантажів, розрахунковий показник щодо зерна буде в межах 22 млн тонн. Зважаючи на те, що, за даними ресурсу “Зерно.УА”, 10 % парку вагонів-зерновозів уже перевищили нормативний термін служби (30 років), а ще 60 % експлуатуються від 25 до 30 років, то в найближчі п’ять років з експлуатації буде виведено 70 % парку і вагонів залишиться не більше 2,6–3,1 тис. одиниць. Це при тому, що вже зараз, за оцінками трейдерів, “Укрзалізниця” виконує заявки на рухомий склад не більше ніж на 50 % [8].

Водночас, на думку експертів “АПК-Інформ”, набувають актуальності проблеми, пов’язані з інфраструктурним забезпеченням ринку збіжжя, адже експорт насипних сільськогосподарських вантажів (включаючи продукти переробки зерна та олійних культур) з України у 2015 р. може досягти 41,4 млн т. Проте для забезпечення ефективного експорту зазначених обсягів потрібно сертифікованих зерносховищ загальною місткістю 45,5 млн т; 8,1 тис. од. автомобілів-зерновозів вантажністю понад 30 т; 11,9 тис. од. вагонів-зерновозів, а також забезпечення транспортування по річках у морські порти приблизно 5,6 млн т насипних вантажів [9].

В Україні розвиток зернового бізнесу може послужити також поштовхом для якісної зміни автодорожньої інфраструктури. Наприклад, у 30-ті рр. минулого століття в Німеччині для забезпечення військових перевезень масово будувалися автобани. У цей же час у США як один із заходів виведення країни з економічної кризи масово будувалися автомагістралі.

Альтернативним варіантом транспортування зернових, який дозволяє перемішувати великі партії зерна, здешевити перевезення і розвантажити залізницю, є перевезення водними шляхами. Так, “Нібулон” створює власну логістичну систему із розташованих на берегах річок перевантажувальних терміналів і власного флоту з метою зменшення залежності від зовнішніх факторів, зниження рівня ризиків у господарській діяльності. Загалом підприємство планує транспортування річковим транспортом до 3 млн т зерна щороку [10].

Важливо також задіяти портову інфраструктуру, зважаючи на те, що загальна потужність перевалки портів України станом на травень 2013 р. становила близько 44 млн т зернових на рік при обсягах одночасного зберігання не більше 2388 тис. т і була завантажена в середньому на 67 % [1, 12]. Інфраструктура з перевалки зернових представлена великою кількістю портів, здатних обслуговувати судна з різною водотоннажністю. Основні тут Одеський, Іллічівський та Миколаївський морські торговельні порти. Зважаючи на зростання експортного потенціалу держави, інвестиційні програми портів передбачають збільшення перевалки до 2016 р. на 41,4 млн т, у тому числі порту Іллічівська на 19,5 млн т, Південного – 5,2 млн т, Маріуполя – 4,7 млн т, Одеси – 4,0 млн т, Миколаєва – 3,5 млн т [1, 18].

Можливості модернізації портової інфраструктури, в тому числі для забезпечення транспортування і перевалки вантажів, виникають у зв’язку з прийняттям Закону України “Про морські порти України” від 17.05.2012 р. і Постанови Кабінету Міністрів України “Деякі питання надання в концесію об’єктів державної власності” від 12.10.2012 р., що сприяють залученню інвестицій у порти на умовах концесії.

**Висновки.** Найважливішою умовою забезпечення експорту зернових виступає ефективна транспортна система, тобто здатність автомобільного, залізничного та морського транспорту забезпечити виконання умов доставки вантажів відповідно до укладених контрактів. За результатами проведеного дослідження стосовно транспортно-логістичного забезпечення експорту зернових зазначимо таке:

1. У даний час обсяг експорту зерна через порти України відповідає технічним можливостям УЗ та існуючої в портах інфраструктури.

---

2. Надалі технічні можливості УЗ зменшуватимуться, а врожай зерна може потенційно збільшитися в 1,5 раза.

3. Як наслідок, акцент доставки зерна в порти України почне переходити до автотранспорту. Для портів виникне проблема в забезпеченні умов для масового приймання зерна з автотранспорту та забезпечення можливості автотранспорту потрапити в порт під розвантаження.

4. При цьому зросте значущість якості існуючих автодоріг загального користування. Тому на державному рівні необхідно законодавчо встановити “єдині правила” для всіх учасників цього процесу: максимальну вагу автопоїзда, навантаження на вісь, температурні режими при перевезеннях, дотримання регламенту в обслуговуванні доріг тощо.

5. Для постачальників зерна підвищується значущість якості автодоріг у районі розташування їхніх елеваторів, тим більше при виборі місць майбутнього будівництва елеваторів.

6. Стає більш актуальною тема експорту зерна в морських контейнерах.

Отже, нині потрібно приймати цілий комплекс заходів щодо поліпшення і розвитку існуючої в Україні автомобільної, залізничної та морської системи транспортування зернових. Йдеться про доставку зернових в порти, збільшення складських ємностей для зернових вантажів у портах, надання послуг з доведення якості зернових до рівня європейських стандартів, про аналіз якості зернових, перевалку та митне оформлення комерційних партій, страхування вантажів тощо. Всі ці роботи й послуги впливають на кінцеву ціну українських зернових, на їхню конкурентоспроможність на ринку і потребують подальших наукових досліджень.

#### Література

1. Товстопят А. Производство зерна в Украине, сопутствующая инфраструктура экспорта зерна: среднесрочная перспектива развития / А. Товстопят. – К. : Центр транспортных стратегий, 2013. – 27 с.

2. Азаров Н. Украина в этом году соберет рекордные 60 миллионов тонн зерна – [Электронный ресурс] / Азаров Н. – Режим доступа : [http://www.ukrinform.ua/rus/news/ukraina\\_v\\_etom\\_godu\\_soberet\\_rekordnie\\_60\\_millionov\\_tonn\\_zerna\\_azarov\\_1560632](http://www.ukrinform.ua/rus/news/ukraina_v_etom_godu_soberet_rekordnie_60_millionov_tonn_zerna_azarov_1560632).

3. Присяжнюк Н. Украина наращивает экспорт кукурузы [Электронный ресурс] / Присяжнюк Н. – Режим доступа : [http://www.ukrinform.ua/rus/news/ukraina\\_narashchivaet\\_eksport\\_kukuruzi\\_minagroprod\\_1576958](http://www.ukrinform.ua/rus/news/ukraina_narashchivaet_eksport_kukuruzi_minagroprod_1576958).

4. Жук В. М. Розвиток зернового ринку / В. М. Жук, М. П. Сичевський // Наукове обґрунтування інтенсифікації виробництва зерна в Україні : виступи науковців на засіданні Президії Національної академії аграрних наук України 27 липня 2011 р. – К. : Аграрна наука, 2011. – С. 92–101.

5. Рыбчинский Р. Украине нужна единая программа развития как мирового экспортера зерна [Электронный ресурс] / Рыбчинский Р. – Режим доступа : <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1009322>.

6. Збарський В. К. Конкурентоспроможність високотоварних сільськогосподарських підприємств : монографія / В. К. Збарський, М. А. Місевич. – К. : ННЦ ІАЕ, 2009. – 310 с.

7. Голомша Н. С. Конкурентоспроможність зернових на аграрному ринку / Н. С. Голомша // Економіка АПК. – 2009. – № 12. – С. 83–87.

8. Гребенік К. Мільярд на зерновозі: що стримує амбіції України на ринку експорту зерна [Електронний ресурс] / Гребенік К. – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua/ua/presentation/analitika/analitika-2013/173-milyard-na-zernovozi-shcho-strimue-ambitsiji-ukrajini-na-rinku-eksportu-zerna>.

9. Експортний потенціал України вимагає інтенсивного розвитку об’єктів інфраструктури зернового ринку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.agronews.ua/node/25392>.

10. <http://www.nibulon.com/r/production.php?id=17>.