

### СТРАШИНСЬКА Л.В.

Д.е.н., проф., професор кафедри маркетингу,

Національний університет харчових

технологій, м. Київ

### ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НА РИНКУ ОЛІЇ

**Актуальність.** Вітчизняна олійно-жирова галузь відіграє суттєву роль у структурі аграрно-продовольчого комплексу України та має значний експортний потенціал. Незважаючи на те, що протягом останніх років спостерігається часткове зниження експорту як олійних культур, так і продуктів їх переробки, в майбутньому перспективи розвитку галузі будуть пов'язані саме з її експортною орієнтацією. В цьому аспекті зростає роль ефективного логістичного забезпечення олійно-жирової галузі та вирішення проблем, які виникають при транспортуванні олійних культур та готової продукції. Адже щороку загальні збитки від незбережених перевезень вантажів АТ «Укрзалізниця» збільшуються.

**Результати дослідження.** Згідно даних моніторингу роботи портів, з початку 2020/21 маркетингового року (МР) по червень включно (для соняшника і сої МР: вересень–серпень, для ріпаку МР: липень–червень) до кінця червня 2021 р. морські порти України відвантажили на експорт 11016.3 тис. тон олійних і продуктів переробки, в тому числі 7384.5 тис. тон соняшника і продуктів переробки, 1212.8 тис. тон сої і продуктів переробки і 2307.0 тис. тон ріпаку і продуктів переробки [1].

Основний обсяг відвантажень продукції соняшникового комплексу традиційно формували олія і шрот, соєвого – соє-боби, ріпакового – ріпак. Протягом II кварталу 2021 р. (квітень–червень) відвантаження насіння соняшника, соєвої олії, а також ріпаку і продуктів його переробки були відсутні. Зокрема, насіння соняшника не експортувались через введену на державному рівні заборону після рекордного експорту в перші місяці МР, ріпак і продукти його переробки на вказаний період були практично відсутні на внутрішньому ринку (активний експорт ріпаку мав місце в серпні-листопаді 2020 р. після масового надходження на ринок нового врожаю, і на початок січня 2021 р. за кордон був вивезений основний обсяг врожаю), а інтерес імпортерів до сої був відсутній через непривабливість цін.

З початку 2020/21 МР через порти було перевалено на експорт 4406.4 тис. тон рослинної олії, в тому числі соняшникової – 4370.4 тис. тон або 99.2% загального обсягу, соєвої – 33.0 тис. тон (0.7%) і ріпакової 3.0 тис. тон (0.1%). Найбільш активний експорт олійних культур і продуктів їх переробки з початку 2020/21 МР спостерігався у жовтні–листопаді 2020 р. [1].

З початку 2020/21 МР лідером за обсягами перевалки олійних і продуктів переробки на експорт є порт Миколаїв (4.5 млн. т). Друге місце посідає порт Чорноморськ (2.27 млн. т), третє – порт Південний (1.35 млн. т).

Основним продуктом перевалки продукції олійного комплексу традиційно є соняшникова олія, помісячна динаміка якої за останні три сезони дещо змінилася. Після рекордного показника в листопаді 2020/21 МР, в інші місяці, крім грудня, вони були значно нижчими за минулорічні. В той же час, вересень, березень, квітень і червень продемонстрували анти рекорд за останні два сезони [2].

Згідно даних ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) за підсумками січня–червня 2021р. в загальному обсязі вантажообробки в українських портах частка перевалки рослинної олії склала 3.8%, що відповідає показнику 2536.31 тис. т. За підсумками II кварталу 2021 р. (січень–червень) в порівнянні з аналогічним періодом 2019 і 2020 рр. спостерігається значне щомісячне загальне зниження обсягів перевалки рослинної олії на 19.9% і 25.1% відповідно[1].

Протягом січня–червня 2021 р. державними стивідорними компаніями була перевалена незначна кількість рослинної олії – 3.9% від загальнонаціонального обсягу перевалки. Питома вага приватних стивідорів на причалах АМПУ – 57.7% обсягів, а на власних причалах – 37.1%.

Як засвідчують дані АМПУ, у 2020 р. загальні обсяги перевалки рослинної олії в розрізі по портах перевищили показники 2019 р. лише в Одеському порту (+6.3%) за рахунок імпорту і транзиту, в той час як експорт протягом півріччя не здійснювався. МП Південний при загальному зниженні показників перевалки (–39.8%) за рахунок скорочення експорту збільшив у 1.5 рази імпорту перевалку і майже на 80% транзитну.

Найпотужнішими за підсумками перевалки рослинної олії за перше півріччя 2021 р. з сумарною часткою 94% є Миколаївський МП, питома вага якого склала 57%, МП Південний (20%) і Чорноморський МТП (17%).

В імпортному напрямку олію перевалювали Південний і Одеський порти. Традиційно Україна імпортує лише тропічні олії (пальмове, кокосове) і оливкове.

Ключовими напрямками відвантажень олійних і продуктів переробки в квітні-липні 2021 р. були Китай, Індія, Нідерланди і Франція.

Що стосується сфери перевезень вантажів олійно-жирової галузі залізничним транспортом, то в структурі залізничних перевезень у 2020 р. продукція олійно-жирового комплексу склала 3%, в тому числі 2% – насіння соняшника і олійних культур, шрот, соя, 1% – рослинна олія.

Протягом останніх трьох років (2018–2021 рр.) динаміка перевезень вантажів олійно-жирового комплексу, окрім олії, за останній рік знизилася на 400 тис. тон, а по рослинній олії була позитивною.

Протягом останніх років в структурі залізничних перевезень як рослинної олії і шроту, так олійної сировини частка використання вагонів АТ «Укрзалізниця» залишається незначною. На думку операторів ринку, несистемні дії «Укрзалізниці» призводять до того, що в країні непропорційно швидко зростає кількість приватних власників вагонів – відправників власних вантажів. Одним з потужних власників зерновозів і цистерн є ДК «Кернел», яка має не менше 3.5 тис. даної техніки в наявності. У 2019 р. Пологівський ОЕЗ почав закупівлю вагонів-зерновозів для створення власного парку вагонів [3].

Потреба у власному парку вагонів впливає з нинішнього стану галузі залізничних перевезень. Зокрема, майже 50% вагонів робочого парку вже вичерпали свій нормативний термін експлуатації. Сюди потрібно додати ще близько 10% вагонів з раніше подовженим терміном експлуатації, яким з подачі їх власників подовжують життя знову (терміни експлуатації деяких з них подовжуються на 6 років по декілька разів, і часто вік транспортного засобу перевищує нормативний термін в 1.5–2 рази). Негативну роль відіграє непередбачувана тарифна політика АТ «Укрзалізниця», постійне зростання розміру вагонної складової в тарифі, у зв'язку з чим збільшуються витрати на транспортування, а прийняття інших необґрунтованих рішень також призводить до зростання витрат вантажовідправників. Також проблема загострилась у зв'язку із скороченням малодіяльних станцій. Варто також відмітити, що, як мінімум з 2012 р. виникали проблеми при постачанні шроту на експорт через обмеження АТ «Укрзалізниця» подачі зерновозів для його транспортування.

Таким чином, з точки зору вантажовідправників на необхідність придбання власних вагонів впливають: стан ринку (дефіцит/профіцит парку); дефіцит локомотивів (через проблеми з тяговим рухомим складом і інфраструктурою обертання вагонів збільшилось); наявність/відсутність довготермінових контрактів на перевезення; прогноз списання парку. Крім того, експерти зазначають проблеми дефіциту локомотивів та простоїв. Це також збільшує терміни обертання вагонів і заважає ритмічному нарощуванню вагонного парку.

**Висновки.** Вітчизняна олійно-жирова галузь має значний експортний потенціал, використання якого пов'язане з ефективною логістичною діяльністю на ринку. І хоча протягом останніх років обсяги перевалки рослинної олії скорочувались, вирішення нагальних проблем у перевізників сприятиме збільшенню експорту продукції та покращенню діяльності галузі в цілому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Логистика масложировой продукции и сырья в Украине в сентябре-июне 2020/2021 МГ и январе-июне 2021 г., деятельность АМПУ и новые проекты. *Масложировой комплекс*. 2021. №2 (73). С. 20–32.
2. Талавира, М., Полюхович, В., Берча, О. Экспорт соняшникової олії в Україні та світі. *Геополітика України: історія і сучасність*. 2022. №1(28). С. 142–149. DOI: [10.24144/2078-1431.2022.1\(28\).142-149](https://doi.org/10.24144/2078-1431.2022.1(28).142-149)
3. Характеристика олійно-жирового комплексу України. 2019. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/znptdau\\_2019\\_1\\_3\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/znptdau_2019_1_3_26)