

Куценко І.В.,

здобувач кафедри логістики та виробничого менеджменту,  
Сумський національний аграрний університет

## РОЗВИТОК ЗЕРНОВОЇ ЗАГОТІВЕЛЬНО-ЗБУТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ІНТЕГРОВАНИХ АГРАРНИХ ФОРМУВАНЬ

**Анотація.** Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методологічних і практичних основ організаційно-економічних підходів до розвитку заготівельно-збутової інфраструктури інтегрованих аграрних формувань, що функціонують на ринку зерна України. Метою статті було проведення аналізу ситуації на ринку зерна в Україні та визначення ролі інтегрованих аграрних формувань на цьому ринку. За результатами проведених досліджень розглянуто тенденції розвитку ринку зерна в Україні; проведено аналіз стримуючих факторів розвитку інфраструктури ринку зерна; обґрунтовано доцільність трансформації інфраструктури ринку зерна в Україні; окреслено пріоритетні напрями розвитку інфраструктури інтегрованих аграрних формувань на ринку зерна. За результатами підготовки статті були отримані наступні висновки: інтегровані аграрні формування виробляють в Україні до третини загального обсягу зерна; у країні існує ряд проблем через збільшення виробництва зерна, а саме дефіцит складських потужностей зі зберігання зерна та недосконалість системи внутрішніх перевезень продукції. Тож інтегрованим агроформуванням необхідно розвивати заготівельно-збутову інфраструктуру ринку зерна. Це сприятиме створенню робочих місць, доданої вартості продукції, що, у свою чергу оптимізуватиме видатки підприємств – виробників зерна та позитивно впливатиме на збільшення надходжень у державний та місцеві бюджети.

**Ключові слова:** ринок зерна, інтегровані агроформування, складське господарство, транспортування зерна.

**Постановка проблеми.** Виробництво зерна належить до провідних галузей сільського господарства України. За останнє десятиліття Україна суттєво наростила обсяги виробництва. Якщо до 2005 р. виробництво зерна в Україні ледве досягало 40 млн. т, то впродовж останніх трьох років перевищувало 60-мільйонний рубіж.

Вирощуванням зернових культур займаються господарства різних форм організації, масштабів виробництва, технічного та кадрового забезпечення. Проте провідне місце з виробництва та експорту зерна належить інтегрованим аграрним формуванням. Незважаючи на це, одним з основних стримуючих факторів на шляху подальшого збільшення виробництва є обмеженість потужностей зі зберігання зерна та складнощі з його переміщенням на внутрішньому ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку вітчизняного зернового господарства та ринку зерна присвячено праці вчених-економістів: В.Г. Андрійчука, П.І. Гайдучього, В.М. Гесця, О.В. Захарчука, С.М. Кваші, М.Г. Лобаса, Б.Й. Пасхавера, В.Ю. Протасова, П.Т. Саблука, В.Ф. Сайка, В.П. Ситника, О.М. Шпичака та ін. Значний внесок у теоретичні та методологічні аспекти розвитку інтеграційних процесів на ринку зерна зробили В.І. Бойко, П.К. Канінський,

М.Ю. Коденська, І.Г. Кириленко, М.Ф. Кропивко, І.І. Лукінов, Ю.О. Лупенко, М.Й. Малік, П.М. Макаренко, В.Я. Месель-Веселяк, Ю.О. Нестерчук, О.Г. Шпикуляк, М.М. Федоров та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Накопичений теоретичний і методичний матеріал у сфері розвитку інтеграційних процесів може слугувати базою для проведення досліджень у цьому напрямі. Проте більшість досліджень стосуються початку становлення ринкових відносин. Разом із тим досягнутий рівень і потенціал вітчизняного зерновиробництва зумовлюють необхідність наукового забезпечення сучасних тенденцій та визначення стратегій подальшого розвитку ринку зерна та зокрема інтеграційним процесам.

**Мета статті** полягає в аналізі ситуації на ринку зерна в Україні, зокрема, визначенні ролі інтегрованих аграрних формувань на цьому ринку. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити окремі наукові завдання, а саме: розглянути тенденції розвитку ринку зерна в Україні; провести аналіз стримуючих факторів розвитку інфраструктури ринку зерна; обґрунтувати доцільність трансформації інфраструктури ринку зерна в Україні; окреслити пріоритетні напрями розвитку інфраструктури інтегрованих аграрних формувань на ринку зерна.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У 2014 р. в Україні було вироблено 63,9 млн. т зерна. Продовольчого зерна отримано 25,1 млн. т (39% загального обсягу), фуражного – 38,8 млн. т (61%). Порівняно з 2013 р. виробництво зерна збільшилось на 2,5%. Даний показник визначався без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та частини зони проведення антитерористичної операції. Це є рекордним показником для України. На одного жителя України вироблено 1 485 кг зерна.

Збільшення виробництва зерна досягнуто здебільшого за рахунок підвищення врожайності. Загальна урожайність зерна

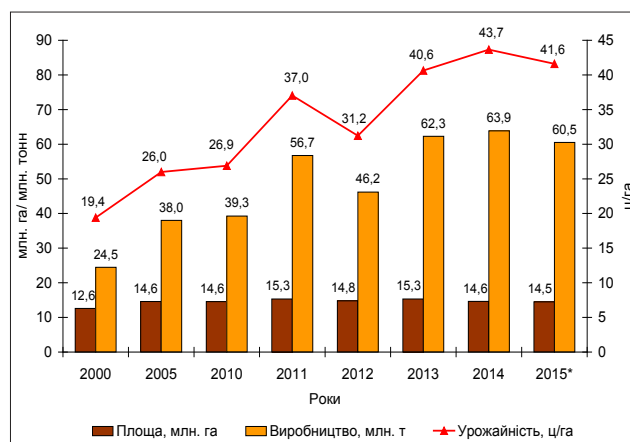


Рис. 1. Динаміка площ до збирання, обсягів виробництва та урожайності зерна в Україні

Джерело: Держстатслужба України, 2015 р., прогноз – «Latifundist»

у 2014 р. становила 43,7 ц з 1 га, що на 3,1 ц (або на 7,6%) більше порівняно з 2013 р. Посівна площа під зерновими культурами становила 14,8 млн. га, що менше порівняно з 2013 р. на 5,6% (рис. 1) [1].

У 2014 р. виробляли зерно 34,4 тис. аграрних підприємств. Їх загальне виробництво становило 49,9 млн. т. Середнє виробництво зерна з 1 га становило 47,5 ц. При цьому продуктивність виробництва зерна великих товарних підприємств була вища за малі підприємства. Підприємства з обсягом виробництва зерна понад 5 тис. т отримали з одного гектара 58,1 ц зерна. Підприємства з обсягом виробництва зерна до 5 тис. т – 34,5 центнерів. Окрім сільськогосподарських підприємств, зерно виробляли господарства населення. У 2014 р. ними вироблено майже 14 млн. т зерна, що становить 28% від загального виробництва [2; 3].

Значний внесок у розвиток зернового господарства України здійснюють інтегровані агроформування. У 2014 р. площа вирощування зернових культур в інтегрованих аграрних формуваннях становила 2,91 млн. га, що на 11% менше попереднього року. Загальне виробництво зерна становило 18,6 млн. т, що на 2,5% менше від попереднього року. Частка зерна, виробленого інтегрованими аграрними формуваннями, становила дещо менше 30% від загального виробництва в Україні. Середня урожайність зернових культур в інтегрованих аграрних формуваннях становила 64,5 ц/га, що на 9% перевищує рівень попереднього року [4].

За підсумками господарської діяльності сільськогосподарських підприємств у 2014 р. рівень рентабельності виробництва зерна становив 25,8%. Це більше порівняно з 2013 р. на 24,3%. Одним із факторів впливу на підвищення рентабельності виробництва зерна стало подорожчання продукції. Середні ціни реалізації зерна зросли порівняно з 2013 р. на 40%. При цьому рентабельність виробництва зерна в інтегрованих аграрних формуваннях становила 23,9%, що перевищує показник попереднього періоду на 26,8% [5].

Внутрішній ринок не в змозі забезпечити попит на існуючі обсяги виробництва зерна, що сприяє нарощуванню експорту. Україна має можливість довести виробництво зерна до 70 млн. т. При цьому можливості з експорту зерна перевищуватимуть 40 млн. т. Проте, за даними експертів, збільшення виробництва зерна може привести до проблем із повноцінним функціонуванням логістичної інфраструктури ринку зерна.

По-перше, в Україні не вистачає потужностей зі зберігання зерна. До скасування обов'язкової сертифікації в Україні функціонувало близько 790 «сертифікованих» зерносквоищ місткістю близько 33,5 млн. т. Інші склади та елеватори або не надають якісні послуги, або не мають належного технічного оснащення. Тобто навіть при врожаї зерна у 60 млн. т та олійних культур на рівні 15 млн. т відчувається дефіцит якісних складських ємностей. За підсумками 2014 р. загалом було введено в експлуатацію 92 об'єкти інфраструктури зберігання зерна загальною потужністю 5,6 млн. т (табл. 1) [6].

По-друге, транспортування зерна. У своїй збутовій діяльності аграрії використовують автомобільне, залізничне та морське транспортування продукції. Визначення способу транспортного перевезення залежить від виду та обсягу зерна, а також від відстані (регіональні, загальнодержавні, міжнародні). Як правило, виробники зерна здійснюють перевезення власним транспортом у межах регіону або країни. Для міжнародних перевезень користуються послугами транспортно-експедиційних компаній. Разом з тим невеликі та середні за розміром підприємства проводять реалізацію зерна комерційним структурам, обмежуючись мінімальними за відстанню переміщенням продукції, при цьому розглядаються можливості реалізації продукції на умовах самовивозу зі складу виробника.

Наявність вантажних та вантажопасажирських автомобілів у сільськогосподарських підприємствах України з кожним роком зменшується. Якщо у 2010 р. їх чисельність становила 104,3 тис. одиниць, то у 2014 р. – 87,3 тис. Тобто за чотири роки парк вантажних та вантажопасажирських автомобілів підприємств скоротився на 16,3% (рис. 2) [7].

При виборі виду транспортування визначальним є обсяг товарної партії. При автомобільних перевезеннях мінімальна партія зерна має бути кратною 20 т. При цьому на внутрішніх перевезеннях продукція завантажується насипом, а на міжнародних – фасується у мішки вагою 20–25 кг або біг-беги – по 1 т. При перевезеннях залізницею товарна партія має бути кратною вагонній нормі, яка в середньому становить 60 т. У вагони зерно завантажується насипом безпосередньо із зернового складу, де продукція знаходилася на зберіганні.

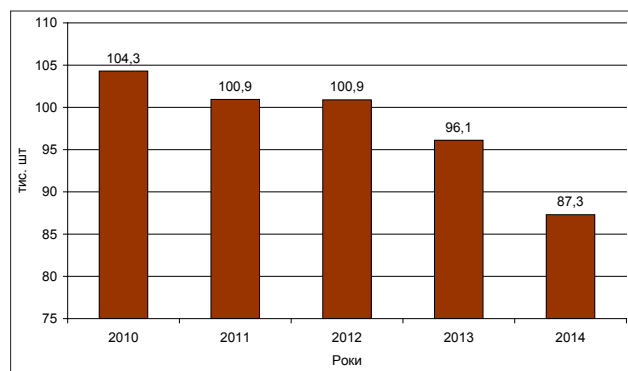


Рис. 2. Динаміка наявності вантажних та вантажопасажирських автомобілів у сільськогосподарських підприємствах України, тис. шт.

Джерело: Держстатслужба України, 2015 р.

Більшість внутрішніх перевезень зерна в Україні здійснюється залізничним транспортом. За останні п'ять років частка цього транспорту в загальних перевезеннях становить близько 65%. В Україні налічується близько 13,6 тис. зерновозів із

Таблиця 1

Уведення в експлуатацію потужностей зі зберігання зерна, тис. т одночасного зберігання

Назва об'єкта інфраструктури	2013 р.	2014 р.	I півріччя 2015 р.	2014 р. до 2013 р., %
Зернофуражні сховища	76,2	141,2	9,0	в 1,9 рази
Елеватори	2001,6	833,1	298,2	41,6
Зерносклади механізовані	217,2	709,7	45,2	в 3,3 рази
Зерночисні та зерночисно-сушильні пункти	3514,7	3868,3	642,5	110,1

середнім віком 26 років. При цьому нормативний термін експлуатації становить 30 років. Тому третім проблемним питанням залишається зношеність та недосконалість у першу чергу залізничної транспортної системи.

Серед експортних поставок зерна з України переважають морські шляхи. Цьому сприяють існуючі потужності портів Чорного моря та припортових елеваторів. Якщо до європейських країн окремі види продукції постачаються, використовуючи автомобільні перевезення, то доставка продукції в країни Африки та Азії здійснюється морськими шляхами. При цьому залізницею та автотранспортом транспортується продукція з регіонів України до портових елеваторів, де проводиться її перевалка з наступним фрахтом суден. Невеликі за обсягом партії зерна можуть доставлятися морськими шляхами в контейнерах обсягом від 18 до 25 т. При цьому контейнери завантажуються в місцях придбання товару, пломбуються та перевозяться в порти з подальшим транспортуванням морським шляхами до місця призначення.

Якщо десятиліття тому зовнішні покупці розглядали можливість придбання товарних партій основних видів зерна обсягом від 500 т, то на разі ситуація змінилася. Для пшениці, кукурудзи, ячменя мінімальною вважається партія однорідного за якісними показниками зерна від 1 тис. т, при цьому більш привабливими є обсяги від 5–10 тис. т і більше. Таку партію товару можуть забезпечити великі аграрні компанії або комерційні структури, які спеціалізуються на міжнародній торгівлі (зернотрейдери). Дрібним та середнім товаровиробникам необхідно кооперуватися для формування відповідних товарних партій.

Одним із стримуючих факторів на шляху розвитку логістичної інфраструктури інтегрованих аграрних формувань є обмеженість їх діяльності фінансовими ресурсами. Для більшості аграріїв джерелами надходження коштів є доходи від реалізації виробленої продукції та надання послуг, запозичення коштів банківських установ, програми державної підтримки.

За 2014–2015 рр. аграрії збільшили власні доходи, проте збільшилися й видатки. За цей же період матеріально-технічні ресурси, що використовуються в сільському господарстві, зросли в два, а подекуди у три рази. При цьому ціни реалізації продукції в середньому зросли в 1,5–2 рази. Це, безумовно, вплинуло на збільшення доходів підприємств, частину з яких можна спрямувати на реалізацію проектів розвитку інфраструктури підприємств.

До можливостей зовнішніх фінансових запозичень належать IPO (Initial Public Offering – перша публічна пропозиція акцій), випуск єврооблігацій, залучення кредитів від банків-нерезидентів тощо. Так, IPO (англ. Initial Public Offering) – перший публічний продаж акцій акціонерного товариства, у тому числі у формі продажу депозитарних розписок на акції, необмеженому колу осіб [8]. Продаж акцій може здійснюватися як через розміщення додаткового випуску акцій шляхом відкритої підписки, так і шляхом публічного продажу акцій існуючого випуску.

Інший шлях, який можуть обрати для себе аграрії, – залучення більш дешевих кредитних коштів від іноземних фінансових установ, у тому числі і від Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) або Міжнародної фінансової корпорації (IFC). За даними ЄБРР, цей банк прокредитував вітчизняних аграріїв у 2013 р. на 160 млн. євро. Порівняно з традиційним

банківським кредитуванням кредити, залучені від подібних організацій, мають значно меншу відсоткову ставку (до 10% у валюті), тому більш вигідні для позичальників. Однак вартість обслуговування таких кредитів, зокрема, перебудови організації фінансової роботи компанії для відповідності вимогам до позичальника, є великою. До того ж доступ до таких кредитів можуть отримати переважно великі компанії.

**Висновки.** По-перше, Україна належить до найбільших світових виробників та експортерів зерна. Валове виробництво зерна в країні має тенденцію до зростання та може досягти в наступні п'ять років 70 млн. т. При цьому інтегровані аграрні формування виробляють до третини загального обсягу зерна.

По-друге, в Україні існує ряд проблем через збільшення виробництва зерна, а саме дефіцит складських потужностей зі зберігання зерна, відсутність розвиненої дорожньої інфраструктури та зношеність наявного вантажного автомобільного парку і залізничної транспортної системи.

Отже, необхідно розвивати складську та транспортну інфраструктуру ринку зерна. Розвиток таких логістичних систем має загальнодержавне соціально-економічне значення. Розбудова логістичної інфраструктури ринку зерна забезпечує створення робочих місць, доданої вартості продукції, що приводить до збільшення надходжень у державний та місцеві бюджети. Відтак, держава має бути зацікавлена у відновленні програм фінансування розвитку виробничої та логістичної інфраструктури аграрних підприємств.

Напрямами подальших досліджень є визначення потреби в зернових складах та транспортному забезпеченні, удосконалення організаційно-економічного механізму функціонування внутрішніх логістичних систем, визначення шляхів підвищення конкурентоспроможності таких підприємств на внутрішньому ринку зерна.

#### *Література:*

1. Рослинництво України за 2014 р. Статистичний збірник / Державна служба статистики України. – К. : Держаналітінформ, 2015. – 180 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Збір урожаю сільськогосподарських культур, плодів, ягід та винограду в регіонах України за 2014 р. Статистичний бюлетень / Державна служба статистики України. – К. : Держаналітінформ, 2015. – 52 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Урожай-онлайн: заключительный этап уборки культур / Национальный агропортал Latifundist [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://latifundist.com>.
4. Найбільші агрохолдинги України. Дослідження агенції AgriSurvey Українського клубу аграрного бізнесу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ucab.ua>.
5. Основні економічні показники виробництва продукції сільського господарства в сільськогосподарських підприємствах за 2014 р. Статистичний бюлетень / Державна служба статистики України. – К., 2014. – 84 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Прийняття в експлуатацію об'єктів соціальної сфери та виробничих потужностей в Україні за 2014 р. Статистичний бюлетень / Державна служба статистики України. – К. : Держаналітінформ. – 115 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Маслак О. Аграрна логістика: реалії сьогодення / О. Маслак // Пропозиція. – 2015. – № 11(244). – С. 34–38.
8. Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/IPO>.

**Куценко И.В. Развитие зерновой заготовительно-сбытовой инфраструктуры интегрированных аграрных формирований**

**Аннотация.** Предметом исследования является совокупность теоретических, методологических и практических основ организационно-экономических подходов к развитию заготовительно-сбытовой инфраструктуры интегрированных аграрных формирований, функционирующих на рынке зерна Украины. Целью статьи было проведение анализа ситуации на рынке зерна в Украине и определение роли интегрированных аграрных формирований на этом рынке. По результатам проведенных исследований рассмотрены тенденции развития рынка зерна в Украине; проведен анализ сдерживающих факторов развития инфраструктуры рынка зерна; обоснована целесообразность трансформации инфраструктуры рынка зерна; очерчены приоритетные направления развития инфраструктуры интегрированных аграрных формирований на рынке зерна в Украине. По результатам подготовки статьи были получены следующие выводы: интегрированные аграрные формирования производят в Украине до трети общего объема зерна; в стране существует ряд проблем из-за увеличения производства зерна, а именно возникает дефицит складских мощностей по хранению зерна и несовершенство системы внутренних перевозок продукции. Поэтому интегрированным агроформированиям необходимо развивать заготовительно-сбытовую инфраструктуру рынка зерна. Это будет способствовать созданию рабочих мест, добавленной стоимости продукции, что, в свою очередь, будет оптимизировать расходы предприятий – производителей зерна и положительно скажется на увеличении поступлений в государственный и местные бюджеты.

**Ключевые слова:** рынок зерна, интегрированные агроформирования, складское хозяйство, транспортировка зерна.

**Kutsenko I.V. Development of grain procurement and marketing infrastructure of integrated agricultural formations**

**Summary.** The subject of the research is a set of theoretical, methodological and practical fundamentals of organizational and economic functioning of development approaches to the development of infrastructure procurement and sales of integrated agricultural formations in the grain market of Ukraine. The main goal of this article was the analysis of the situation on the grain market in Ukraine and the role of integrated agrarian formations in this market. The results of the studies examined trends grain market in Ukraine; analysis of constraints grain market infrastructure development; The expediency of transforming the infrastructure of the grain market of Ukraine; outlined the priority areas of infrastructure development of integrated agricultural formations in the grain market of Ukraine. As a result of the preparation of article obtained the following conclusions: the integrated agricultural formation produce in Ukraine a third of the total grain; Ukraine has some problems due to increased grain production, namely a deficit of storage capacity for the storage of grain and imperfections of the system of internal transportation of products. Therefore, it is necessary to develop an integrated agricultural farm harvesting and marketing infrastructure of the grain market. This will create employment, value added products, which in turn will optimize costs of enterprises – producers of grain and positively affect the increase in revenues to the state and local budgets.

**Keywords:** grain market, integrated agricultural formations, a storage, the transportation of grain.