

ЗЕРНОТРЕЙДЕРИ ЯК ЕЛЕМЕНТ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАНЬ: ДОСВІД УКРАЇНИ

*Ларіна Т.Ф., д.е.н., Петриченко К.С., аспірантка
Харківський національний технічний університет імені Петра Василенка*

GRAIN TRADERS AS AN ELEMENT OF THE SUPPLY CHAIN: THE EXPERIENCE OF UKRAINE

*Larina T., Doctor of Economics, Petrichenko K., PhD student
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Основними компаніями-експортерами зерна в Україні за даними 2018-2019 років є наступні зернотрейдери – Нібулон (13,7% від загального експорту), Кернел (9,9%), Державна продовольчо-зернова корпорація України, Louis Dreyfus Company, Glencore, корпорації Cofco та Cargill. Частка цих постачальників становить 71% від загального обсягу поставки зерна за кордон у минулому році [1]. Така незначна чисельність українських топ компаній-експортерів зерна пов'язана з високою капіталомісткістю бізнесу.

В науковій літературі можна зустріти наступні данні: Україна втрачає 20 дол США на кожній тоні виробленої продукції в процесі її транспортування [2]. Високий рівень логістичної складової в перевезеннях сільськогосподарської продукції зумовлено, зокрема, вартістю доступу до інфраструктурних об'єктів. Так, в структурі вартості перевалки зерна 53% припадає на оплату за доступ до причалу, подачу вагонів, електроенергії, водопостачання та водовідведення, оренду нерухомого майна, компенсацію земельного податку, страхування. Решта – 47% - транспортно-експедиційні послуги [3, с. 27-28]. Отже, цілком логічним є прагнення топ компаній зернотрейдерів збільшити загальний прибуток за рахунок зменшення логістичних витрат. Одним з методів є переформатування ланцюгів постачань.

Розглянемо приклади внесення суттєвих змін у ланцюги постачань, створення альтернативних їх варіантів на досвіді таких компаній, як «Кернел» та «Нібулон».

«Вузькими місцями» агрологістики в Україні на макрорівні є сучасний стан залізничної транспортної системи; обмеженість альтернативних варіантів транспортування.

Саме на пом'якшення ситуації в зазначених сферах спрямували свої ресурси два найбільших українських зернотрейдери.

Так, компанія «Кернел» сформувала власний рухомий залізничний склад, отримавши в управління біля 15-17% всього українського парку вагонів-хоперів. При цьому, будучи власником зернового терміналу в порту Чорноморськ потужністю біля 4,5 млн т на рік, компанія формує прямий цикл перевезень всередині логістичної системи [4, с. 14-15].

Розвиток альтернативних варіантів ланцюгів постачань шляхом удосконалення інфраструктури річкового транспорту став однією зі стратегічних цілей компанії «Нібулон». Зокрема, до структури ТОВ «Нібулон» ввійшли пароплавство (створене у 2009 році) та суднобудівно-судноремонтним завод (діє з 2012 року). Судноплавна компанія «Нібулон» є однією з чотирьох найбільших судовласників України. Вона зосереджує свою діяльність на Дніпрі та Південному Бузі, фінансує днопоглиблювальні роботи в акваторії власних терміналів і на підхідних ділянках. Формування і обслуговування торгового флоту має на меті покращення транспортування експортних товарів до морських кораблів. Така бізнес-діяльність дає синергетичний ефект.

Функціонування річкової інфраструктури показало переконливий позитивний результат: собівартість річкової логістики складала 3 долари США на тону проти 10 доларів автотранспортом. Додатковий економічний ефект досягається завдяки спрощенню схеми відвантаження на морський транспорт: річкові баржі з зерном спускаються до гирла Дніпра, там з використанням плаваючого крану відбувається пряме перевантаження без

використання додаткових видів логістичної діяльності і транспорту до морського торгового флоту.

Список посилань.

1. Експортні рекорди зерна. <https://ambarexport.ua/blog/export-records-of-grain>
2. Транспортные проблемы агрологистики: цифры. 19.12.2016. URL:<http://logist/fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry>
3. Харсун Л.Г. Вынужденная оптимизация цепей поставок зерновых. *Логистика: проблемы и решения*. 2019. №1 (80). С. 27-28.
4. Международная транспортная логистика в Украине: достижения ощутимы, но резервы роста огромны (матеріал блиц-опроса экспертов). *Логистика: проблемы и решения*. 2019. №1 (80). С. 14-15.

УДК 338.432

КОНКУРЕНТОЗДАТНІСТЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ФАКТОРИ, ЩО НА НЕЇ ВПЛИВАЮТЬ

Тищенко Ю.О., магістр, Бредня О.С. студентка, Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка¹

COMPETITIVENESS OF AGRICULTURAL ENTERPRISES AND THE FACTORS AFFECTING IT

Tyshenko Y.O., Brednya O.S student of Kharkov National Technical University of Agriculture named after Petr Vasilenko

Конкуренездатність сільськогосподарських підприємств — це їх здатність перевершити конкурентів у певних умовах, отримання переваг за послугами та виготовленням продукції [1]. Вона характеризує спроможність підприємств витримувати конкуренцію у ринковій боротьбі з іншими суб'єктами господарювання. Одним з важливих завдань держави є забезпечення конкурентоздатності економіки сільськогосподарських підприємств. Першочергова роль агропродовольчої сфери – це формування стабільної економіки, безпеки продовольчої та державної на національному та міжнародному рівнях [3]. Тільки конкурентоспроможні підприємства можуть виробляти якісну продукцію, яка забезпечить країні конкурентні переваги. Зміст конкурентоздатності проявляється у виконанні підприємств особливих функцій. За сутністю вони мають ринковий, стратегічний, соціальний, ресурсотворюючий та інноваційний характер [2].

Як ми вже зазначили, конкурентоспроможність підприємств агропродовольчої сфери залежить від сукупності факторів. Вони є позитивного та негативного впливу (табл. 1).

Таблиця. 1.- Фактори впливу на конкурентоздатність сільськогосподарських підприємств [2,4]

Позитивні фактори	Негативні фактори
<ul style="list-style-type: none">• Цінова перевага• Модернізація виробництва• Рациональне зниження собівартості• Впровадження ресурсозберігаючих технологій• Мотивація персоналу• Механізація виробничого процесу• Пільгове оподаткування• Цінове регулювання	<ul style="list-style-type: none">• Нормативно-правова нестабільність• Зниження якості робочої сили• Відсутність сертифікатів якості• Політична нестабільність• Дефіцит інвестицій• Недостатність інновацій• Диспаритет цін• Порушення виробничого циклу• Погіршення екології

¹ Науковий керівник – к.е.н., доцент, доцент кафедри організації виробництва, бізнесу та менеджменту Дудник О.В.