

з одного боку і Китаю – з іншого [2]. Така стратегія розвитку національної логістики забезпечить більш вигідні умови інтеграції України у світову економічну систему.

Таким чином, місце українського бізнесу в логістичних системах Європейського союзу визначається двома факторами: географічним становищем та експортною спеціалізацією. Природне місце України на шляху між Азією та Європою надає можливість включити її до ефективної системи міжнародних транспортних коридорів. Приєднання до Балтійсько-Чорноморського та Китайсько-Європейського МТК є нагальною потребою підвищення конкурентоспроможності української економіки.

Література

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 26.10.2022).
2. Кіщак І.Т., Шевчук С.П. Транспортні коридори в системі транскордонного співробітництва України. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2018. Випуск 119. (частина II) С.23-30.
3. Стратегія сталої логістики та План дій для України. URL: <http://www.mtu.gov.ua>. (дата звернення: 26.10.2022).

УДК: 339.5

Ірина Москвиченко

*к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджмент і маркетинг на морському транспорті
ДВНЗ «Одеський національний морський університет», Україна
moskvira@gmail.com*

Аліна Коросан

*здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти
спеціалізація «Логістичний менеджмент»*

*ДВНЗ «Одеський національний морський університет», Україна
korosan@ukr.net*

ОСНОВНІ ТРУДНОЩІ ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ АГРОПРОДУКЦІЇ АЛЬТЕРНАТИВНИМИ ЄВРОПЕЙСЬКИМИ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ

THE MAIN DIFFICULTIES OF EXPORTING UKRAINIAN AGRICULTURAL PRODUCTS THROUGH ALTERNATIVE EUROPEAN SEA PORTS

Анотація. В даній роботі виокремлено основні проблеми з якими стикаються українські транспортно-логістичні компанії при організації експорту агропродукції через морські порти Румунії, Болгарії та Польщі. Були наведені пропозиції щодо їх значного послаблення та усунення для подальшого налагодження зворотного зв'язку з клієнтами та агентами, а також для розробки ефективного логістичного ланцюга в умовах військового часу.

Ключові слова: експорт, агропродукція, складнощі, європейські морські порти.

Abstract. An article presents the main difficulties faced by Ukrainian transport and logistics companies organizing the export of agricultural products through the seaports of Romania, Bulgaria and Poland. Suggestions were made for their significant relaxation and elimination to further improve customer and agent feedback, and to develop an effective logistics chain in wartime reality.

Key words: export, agricultural products, difficulties, European sea ports.

Логістика є однією із ключових аспектів, які посилюють економіку країни та безпосередньо впливає на рівень життєзабезпечення суспільства. Дана теза являлася беззаперечною та не потребувала доказів у мирний час, а у стані війни стала майже аксіомою, адже економіка відрізана від міжнародних ланцюгів постачання зазнає збитків у геометричній прогресії в залежності від рівня залученості країни у глобальний логістичний ланцюг. Зважаючи на те, що Україна є ключовим експортером пшениці, кукурудзи та ячменю, а також найбільшим у світі експортером соняшникової олії [3, 22], можна уявити всю складність ситуації у якій опинилися наша економіка, українські аграрії, логістичні компанії та в цілому міжнародний продовольчий стан, адже, за повідомленнями Міністерства сільського

господарства США, світові ринки зерна зазнали значного впливу від російського вторгнення в Україну та майже повного припинення українського експорту зерна [2, 45]

Від початку повномасштабної агресії Росії судноплавство у напрямку українських портів на півночі Чорного моря та в Азовському морі майже припинилося. Ще в березні Об'єднаний військовий комітет Ллойдс (Lloyd's Joint War Committee) оголосив ці води зоною підвищеного ризику, тому нині рух торгових суден відбувається лише у південній акваторії Чорномор'я [3,с.10], а також у рамках «зернового коридору», створеного за згодою України, Туреччини та ООН. Дана ініціатива допомагає аграрним компаніям збути продукти АПК великими об'ємами, використовуючи багатотонні балкери для насипних вантажів, а також танкери для наливних.

Дані події змусили українські компанії у негайному порядку розпочати перебудову ланцюгів постачання та пошук альтернативних рішень, які б допомогли логістичній галузі функціонувати у нових реаліях. Причому йдеться не про одноразову перебудову, а про вміння постійно гнучко реагувати на виклики та робити все необхідне для того, щоб вантажі доставлялися максимально якісно та з мінімальними ризиками в дорозі. У зв'язку з морською блокадою суден, що не входять в умови домовленостей «зеленого коридору», основний потік вантажу клієнтів, який до війни регулярно відправлявся невеликими партіями у контейнерах, був переміщений на залізницю, автошляхи та порти Дунаю. Останні мають обмеження в навантаженні і, хоч серед вищеперерахованих транспортних засобів баржі можуть взяти найбільший об'єм вантажу, проте для того аби замінити захід одного великого судна необхідно 15-20 барж.

Згідно з даними, оприлюдненими на офіційному сайті Міністерства аграрної політики та продовольства України, за період від 24 лютого 2022 року по 16 жовтня 2022 року було експортовано 22 944 094 тони продуктів агропромислового комплексу [1] (Рис. 1).

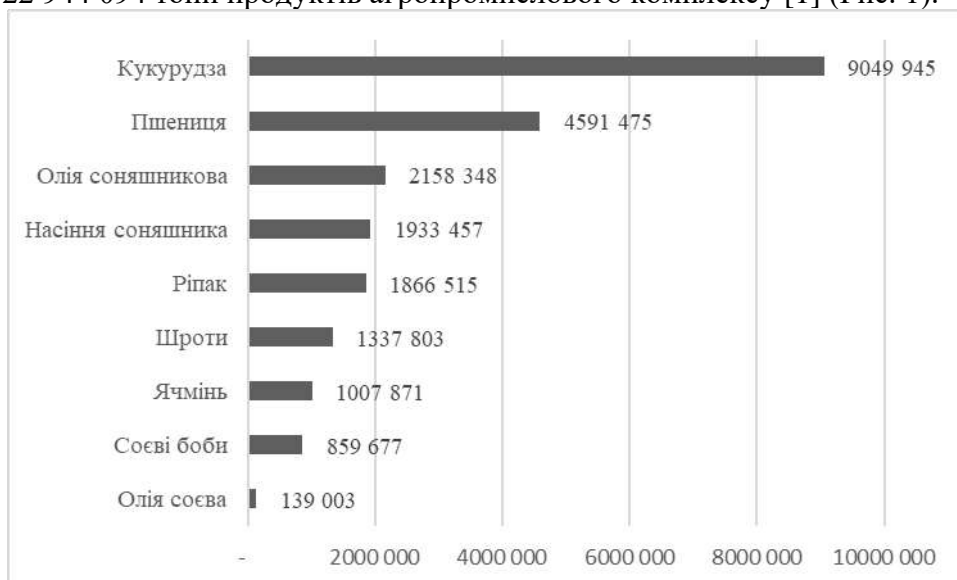


Рис. 1. Сукупний об'єм експорту за видами продукції АПК, тон

З яких 63% було вивезено морським транспортом здебільшого через порти «Великої Одеси» у ході міжнародної продовольчої ініціативи «зерновий коридор», майже чверть припала на залізничний транспорт, 12% - автомобільний транспорт та лише відсоток на паром [3] (Рис. 2).

Хочеться зазначити, що за підсумками 2021 р. експорт зерна України склав 51,2 млн. тони, враховуючи те, що до кінця 2022 року залишилося трохи більше двох місяців, можна зробити попередній висновок, що різниця між об'ємом вивезених продуктів АПК поточного та попереднього року складе майже 50% у від'ємному значенні [1].

У порівнянні з довоєнним часом вартість транспортування зросла у 2,5-3,5 рази від українського заводу до клієнта. Цифри дуже різняться залежно від різних транспортних схем.

Якщо в довоєнний час витрати на логістику займали 3-4% у собівартості продукції, то зараз вони збільшилися щонайменше у два з половиною рази.

Логістичний ланцюг доставки агропродукції європейським покупцям наземним транспортом, хоча і збільшився у вартості та займає значно більше часу, ніж до війни, проте залишився приблизно незмінним, адже транспортні шляхи були вже розроблені та опрацьовані попередніми відправками. Значно інша ситуація склалася з вантажем, який відправлявся морським транспортом у контейнерах. І тут виникає цілий ряд труднощів перед експедитором та вантажовідправником.

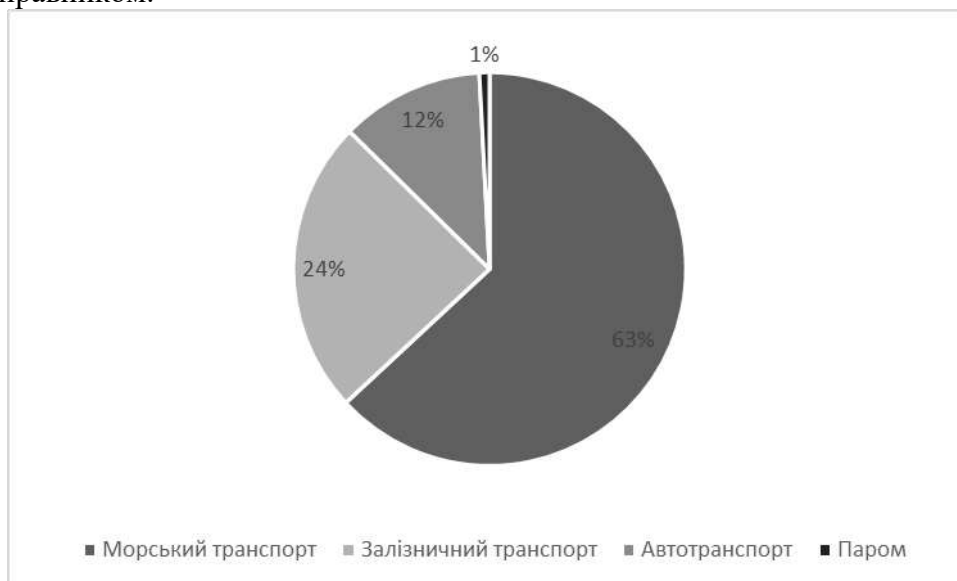


Рис. 2. Експорт продуктів АПК у розрізі транспорту, %

По-перше, порушився заздалегідь узгоджений логістичний ланцюг у зв'язку з неможливістю організувати відправлення через українські морські порти. Розробка нових транспортних рішень була ускладнена або у деяких випадках була неможлива з/до певних населених пунктів через знищення логістичної інфраструктури внаслідок бойових дій (мости, залізничні шляхи і станції, переправи). Все це збільшує в рази термін доставки товарів, що в свою чергу призводить до псування швидкопсувних товарів.

По-друге, хоча деякі українські автоперевізники і виконували рейси у європейські країни, більшість з них не мали відповідного досвіду та необхідних дозволів для швидкої переорієнтації доставки транзитом українського експорту через порти найближчих країни (Румунія, Болгарія та Польща), а європейські перевізники відмовляються доставляти вантаж територією країни, де відбуваються військові дії. Дефіцит палива, черги на прикордонних переходах, переобладнання транспорту під європейський стандарт та оформлення необхідної документації призвело до значного подорожчання доставки, що потягнуло за собою збільшення контрактної вартості, яку покупець (вантажоотримувач) здебільшого не мав можливості та ресурсів акцептувати.

По-третє, з початком активних воєнних дій майже по всій території України, судноплавні лінії самостійно прийняли рішення про відвантаження всього вантажу, який прямував до України у найближчих портах Чорного моря, що спричинило різке збільшення завантаженості портів Румунії, Болгарії та Польщі через наплив транзитного вантажопотоку з України як у режимі імпорту, так і експорту

Також було оголошено про негайну евакуацію порожнього обладнання до найближчих країн Європи, а в перші місяці діяла заборона на ввіз імпортних контейнерів в Україну через відмову іноземних страхових компаній покривати військові ризики, що погіршило і так складну ситуацію з наявністю вільних контейнерів для організації подальших відправлень. Згодом заборона була знята, але вступило в силу стягнення депозиту розміром повної вартості контейнерного обладнання з боку ліній, який коливається у межах від 2000-4000 USD за 20-ти футовий контейнер та від 4000-10000 USD за 40-ка футовий контейнер.

Компанії, яким не вдалося швидко адаптуватися до суворої реальності у логістичній сфері, у найкращому випадку лише втратили першість у надаванні унікального вирішення транспортних проблем альтернативними маршрутами, а в найгіршому – втратили клієнтів, які перейшли до більш «гнучких» конкурентів.

Подолавши вищезгадані труднощі український вантаж почав масово поступати на термінали та складські потужності Румунії, Болгарії та Польщі. Проте на цьому проблеми не закінчилися, адже українці стикнулися з психологічною та ментальною відмінністю з нашими європейськими колегами. Вона полягала у тому, що вітчизняні експедиторські компанії самі того не розуміючи, надавали клієнтові понаднормові послуги, а саме: стислі терміни оформлення та доставки вантажу ледь не на наступний день після прибуття контейнеру в порт, постійне оновлення статусу вантажу, понаднормові вирішення логістичних проблем у нічний час та вихідні дні. Європейські агенти чітко дотримуються свого графіку роботи, не роблячи виключень навіть за додаткову плату. Часто відписуючи по кожній відправці лише один раз на день, що було недостатньо для нормального налагодження роботи.

Лише після того як українські експедитори налаштували базу перевірених та ефективних європейських агентів, даний колапс в Констанці та Варні почав зникати. Та станом на перше півріччя 2022 року румунський порт міста Констанци перевалив понад 1,3 млн тон зернових вантажів з України, а також за цей період перевищив свої пропускні показники на 17% у порівнянні з аналогічним періодом у 2021 році.

Все це говорить про те, що незважаючи на складність умов воєнного часу, логістична взаємодія з Україною потрохи налагоджується, хоча поки що неможливо говорити про ті її обсяги, які були актуальні до війни.

Провівши аналіз вищенаведених проблем з якими стикнулися українські логістичні компанії можна дійти висновку, що від розробки максимально розгалужених транспортних схем доставки залежить існування логістичних компаній. Тому потрібно приділити увагу мультитранспортним доставкам. Наприклад, почати накопичення сировини на складі біля кордону з країною через яку буде відправлено вантаж морем або біля розвинутого залізничного розгалуження. До цих місць зберігання подати порожнє лінійне обладнання автотранспортом або залізницею, завантажити той чи інший вид продуктів АПК, оформити у митних органах та доставити у морські порти Констанци, Варни чи Польщі баржою, залізницею чи автомобільним транспортом. Дана транспортна схема вигідна тим, що вантажовідправнику не потрібно буде двічі робити митне оформлення та перевидавати ветеринарний, фітосанітарний та сертифікат походження як, наприклад, у випадку при накопиченні вантажу на складах у європейській країнах для його подальшого завантаження у контейнери.

Компанії великих холдингів, що мають фінансову можливість потрібно відкрити локальні представництва принаймні в одній із найбільш популярних транзитних країн. Це дасть значною мірою покращити зворотній зв'язок з клієнтом.

Також необхідно додати, що в сьогоденнішніх реаліях надзвичайно важливо максимально швидко створити як мінімум дві різні схеми доставки під потреби кожного клієнта. При цьому потрібно детально описати всі ризики, штрафні санкції та наднормативні прості, які можуть виникнути при виборі кожного з варіантів.

Література

1. Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України. URL:<https://minagro.gov.ua/> (дата звернення 24.10.2022).
2. Педорченко А.Л. Цінова ситуація на експортних ринках зернових і олійних в Україні у 2022 р. Грааль науки. 2022. квітень №12-13. с.45-50. URL:<https://archive.journal-grail.science/index.php/2710-3056/article/view/6> (дата звернення 24.10.2022)
3. Спеціальний воєнний номер «Порти України плюс». 2022. червень. № 2-3 (214-215). с.56
4. У 2021 році виручка від експорту зернових з України збільшилася на 31%. АПК-Інформ. 2022. 18 лютого. URL:<https://www.apk-inform.com/uk/news/1525190> (дата звернення 24.10.2022).