

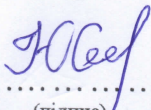
**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Факультет транспорту і будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті**

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної випускної роботи**

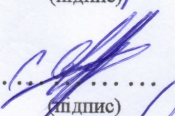
освітній ступінь - бакалавр
спеціальність - 275 – «Транспортні технології»
спеціалізація - 275.03 – «Транспортні технології
(на автомобільному транспорті)»

на тему: **«Організація міжнародних вантажних перевезень соняшникової олії»**

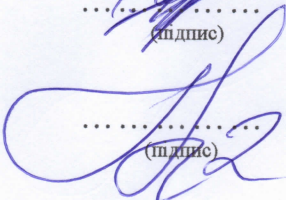
Виконав здобувач вищої освіти
групи ОПАТ-19д


..... Савіцька Ю.А.
(підпис)

Керівник:


..... доц. Семенов С.О.
(підпис)

Завідувач кафедри:


..... проф. Чернецька-Білецька Н.Б.
(підпис)

ЗМІСТ

Вступ	6
1. ТЕХНОЛОГІЧНА ЧАСТИНА	8
1.1 Огляд роботи агропромислового комплексу	8
1.2 Аналіз особливостей експорту соняшникової олії	11
1.3 Оцінка ризиків, пов'язаних з війною в Україні	24
1.4 Аналіз шляхів, які направлені на підвищення ефективності організації міжнародних вантажних перевезень соняшникової олії	28
2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	26
2.1. Обґрунтування використання флекситанків для транспортування соняшникової олії у міжнародному сполученні	33
2.2 Перспективи використання флекситанків для перевезення олії	34
2.3 Визначення часу доставки вантажу в міжнародному сполученні	38
ВИСНОВКИ	42
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	43
ДОДАТОК А	45

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						5
<i>Змін.</i>	<i>Арк.</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Підпис</i>	<i>Дата</i>		

ВСТУП

Транспорт – це галузь матеріального виробництва, яка здійснює перевезення вантажів і людей [1]. Транспорт – це галузь народного господарства, яка обслуговує різні види і ділянки перевезень і має в своєму розпорядженні всі види перевізних засобів. Транспорт – це галузь економіки, господарства, яка здійснює перевезення пасажирів і вантажів. У Кембриджському словнику англійської мови йдеться про те, що транспорт – це переміщення товарів або людей з одного місця в інше [2-5].

Транспорт є загальною умовою виробництва продукції, впливає на масштаби суспільного виробництва і його швидкість. При цьому транспорт, який переміщує засоби праці і робітників всередині підприємств, розглядається як внутрішньовиробничий, а між країнами, районами і підприємствами – як транспорт сфери обігу.

Олійно-жирова промисловість демонструє стрімкий розвиток протягом останніх двадцяти років, активно залучаючи інвестиції у будівництво нових заводів, елеваторів та терміналів. Дана галузь забезпечує країну великим відсотком валютних надходжень, стимулює інноваційний розвиток, допомагає розширювати експортний потенціал та надає робочі місця всередині країни.

Проте, розвиток даної галузі та зростаючий попит на внутрішньому та зовнішньому ринках, зумовлює необхідність розглянути можливості більш глибокої переробки продукції олійно-жирової промисловості, звернути увагу на підвищення екологічності вирощування та переробки олійних культур та побудову управлінської структури діяльності підприємств олійно-жирової промисловості з урахуванням внутрішніх особливостей конкретного підприємства.

Налив і злив вантажів великих об'ємів перевозяться в автоцистернах, бункерних напіввагонах і контейнерах-цистернах, проводиться на місцях

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						6
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		

незагального користування.

Пункти наливу і зливу поділяються на механізовані і немеханізовані.

Пунктами механізованого наливу і зливу вважаються такі пункти, де налив цистерн проводиться самостіканням із сховищ або за допомогою насосів з механічним приводом, а злив з цистерн проводиться за допомогою таких самих насосів або самостіканням через нижній зливний люк цистерни. Пунктами немеханізованого наливу і зливу вважаються пункти, де налив цистерн або злив проводиться ручними насосами.

Придатність у комерційному відношенні рухомого складу для перевезення конкретних вантажів визначає відправник, який несе відповідальність відповідно до чинного законодавства України за псування вантажу в результаті наливу вневідповідну або неочищену цистерну (бункерний напіввагон, контейнер-цистерну), а також за наслідки неправильного їх використання.

Збереженість вантажів, що перевозяться, є однією з найважливіших умов договору перевезення, виконання якого входить в обов'язки перевізника.

Основні вимоги по забезпеченню збереженості вантажів наступні. Це визначення маси вантажу (для наливних вантажів в основному здійснюється заміром висоти наливу); підготовка рухомого складу до перевезення; налив вантажу у цистерну; встановлення запірно-пломбувального пристрою на люк цистерни; забезпечення терміну доставки; документальне оформлення перевезення (необхідні відомості в перевізних документах, наявність супровідних документів); супровід вантажу.

Збереженості вантажів стосуються також вимоги, що висуваються до колійного розвитку, споруд і пристроїв вантажного господарства залізничних станцій, місць загального і незагального користування.

Крім того, збереженість вантажів підвищується за рахунок маршрутизації перевезень, так як при цьому пришвидшується їх доставка та ширше використовуються спеціалізовані цистерни.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						7
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		

1. ТЕХНОЛОГІЧНА ЧАСТИНА

1.1 Огляд роботи агропромислового комплексу

Подолання кризи, властивої агропромислового комплексу протягом останніх двадцяти років, є одним із пріоритетних завдань державних і регіональних органів влади. Водночас стійке зростання АПК і розвиток ефективних ринків продовольчих товарів є необхідними факторами соціально-політичної стабільності в умовах глобалізації економіки, посилення конкуренції, вступу України в різні міждержавні політичні та торгові альянси і союзи.

Вирішення накопичених проблем в АПК вимагає системного і комплексного підходу, включаючи заходи економічної, соціальної, екологічної, науково-технічної та інших політик держави. Поряд із традиційними методами і засобами виведення АПК з кризи підвищується роль і значення нових для вітчизняної економіки інструментів господарювання; включаючи маркетинг і логістику.

Україна є одним з найважливіших виробників сільськогосподарської продукції в світі. Наша країна є нетто-експортером сільськогосподарської продукції та є провідним постачальником продуктів харчування і добрив на глобальні ринки, де експортні поставки часто зосереджені в кількох країнах. Високі концентрації можуть збільшити вразливість цих ринків до потрясінь і нестабільності.

Також не слід забувати, що рівень рентабельності аграрних підприємств був найвищим серед інших сфер економіки до 24.02.22. Адже такі підприємства обмежені в можливостях зростання за рахунок розширення банку землі, для підтримки прибутковості їм доводиться дбати про збільшення рентабельності виробництв за рахунок більш глибокої переробки продукції або отримання дешевої енергії з відходів, що знову-таки спричинить нове будівництво та інвестиції.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						8
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		

Водночас зростає попит на зерносховища не тільки силосного типу, а й напільного, при будівництві яких на зміну безкаркасним ангарам приходили більш міцні та довговічні каркасні споруди, виконані за технологією ЛСТК. Не менш динамічно розвивався сектор переробки сільгосппродукції – маслоекстракційні заводи, забійні цехи тощо.

Другим за перспективністю напрямом в АПК було будівництво птахофабрик. Найменшим же попитом з боку аграріїв, на думку експертів, користуються будівлі для утримання рогатої худоби та свиней. Саме цей сегмент АПК на сьогодні вважається найменш привабливим для розвитку бізнесу через низьку рентабельність. Адже для досягнення високих показників виробництва у тваринництві необхідне будівництво ефективних фермерських комплексів, що, у свою чергу, передбачає залучення значних коштів на початку будівництва. У той час, як на чистий прибуток потрібно чекати не менш ніж рік-два. Відповідно, або потрібно мати достатньо вільних грошей, або доступні кредити, що є вкрай складним в даний час.

Підсумовуючи, варто зазначити, що більшість експертів схильні до думки, що у найближчі роки одним із найбільш перспективних напрямів аграрного будівництва стане зведення овоче- та фруктосховищ. Такий висновок має кілька підґрунть. По-перше, на сьогодні спостерігається деякий дефіцит потужностей зі зберігання овочів та фруктів. По-друге, міністерство аграрної політики постійно анонсує плани щодо залучення інвестицій для будівництва великої кількості складів для зберігання плодоовочевої продукції. Звісно, це буде після проведення заходів щодо розмінування територій.

Говорячи про зведення споруд для АПК, не можна забувати ще про один не менш цікавий для будівельників напрям – реконструкцію. Нині в достатній кількості перебувають у користуванні сільськогосподарські будівлі, які було побудовано ще в радянський період. Тому більшість із них потребують реконструкції або повної заміни. Так, за загальними підрахунками, на сьогоднішній ступінь зношеності об'єктів нерухомості

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						9
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		

агропромислового призначення становить близько 75%. І саме такий сегмент може зацікавити постачальників огорожувальних конструкцій. Такі будівлі здебільшого не утеплені, а дахи покриті шифером. Відповідно, запропонувавши комплексні рішення із застосуванням сучасних технологій, можна знайти ще один канал збуту. А судячи з чисельності старих свинарників, корівників, різних сховищ на теренах нашої країни – замовлень буде достатньо. Крім того, з огляду на потребу агропромислових підприємств у техніці для обслуговування, зараз актуальним є будівництво баз для зберігання та обслуговування технічного обладнання.

Кожна будівля для АПК має безліч особливостей. Наприклад, при зведенні птахокомплексів обов'язково слід враховувати відповідність типу захисту несучих конструкцій щодо впливу агресивного середовища, види полімерних покриттів стін і стелі тощо.

Під час будівництва молочно-товарних ферм конструктив будівлі повинен мати достатню вентиляцію, правильне облаштування прорізів у покрівлі для природного освітлення, а також детальну прив'язку технології догляду за великою рогатою худобою. Для фрукто- й овочесховищ ключовими чинниками є висока енергоефективність будівель, а також повна герметичність огорожувальних конструкцій в умовах застосування в приміщеннях регульованого газового середовища.

Як бачимо, для успішного ведення бізнесу в сфері АПК потрібно дотримуватись усіх правил гри. А тим більше, якщо йдеться про експортний напрям, адже однією з вимог для успішного проходження аудиту та отримання дозволу на продаж продукції в ЄС є відповідність технологій будівництва агропромислових споруд європейським стандартам безпеки. У таких випадках українські замовники дедалі частіше усвідомлюють необхідність застосування європейських практик будівництва, які передбачають використання сучасних технологій.

Крім того, в деяких випадках замовники зводять аграрні споруди за європейськими стандартами ще й тому, що такі об'єкти привабливіші для

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						10
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		

європейських інвесторів як на етапі будівництва, так і після введення в експлуатацію. Іншими словами, в такі проекти легше залучити зарубіжних інвесторів або продати їх у майбутньому.

Як зазначають представники провідних профільних компаній, агропромислова галузь кілька років поспіль посідає провідне місце за обсягами виконаних будівельних робіт та введення нежитлових будівель в експлуатацію. Це дає роботу українським компаніям в умовах поступового зростання попиту на ринках комерційного та інфраструктурного будівництва.

Зведення будівель сільськогосподарського призначення із застосуванням сучасних технологій дозволить аграріям отримати більш ефективні будівлі, а будівельникам – активно впроваджувати передові розробки у сфері проектування, виробництва та монтажу. З огляду на перспективу подальшого збільшення інвестицій в АПК цей сегмент ринку буде дедалі привабливішим для розвитку будівельного бізнесу. Щодо рішень, які наразі найчастіше застосовують у будівництві для агропромислового комплексу, на зміну цеглі та дереву приходять сучасні технології, які дозволяють скоротити терміни та зменшити вартість будівництва. Ефективним є застосування повнокомплектних серійних будівель із металоконструкцій, які поставляються на будмайданчик, включаючи всі необхідні матеріали, разом із проектом і технологією складання.

1.2 Аналіз особливостей експорту соняшникової олії

Аналіз наукових праць щодо даного напрямку показав, що доволі суттєвий обсяг олійних та продуктів переробки експортується з України щосезону – близько 24-30 млн. тонн в залежності від цін, врожаю та темпів переробки, і в середньому 97% цього обсягу, згідно з офіційними даними, відвантажувалося морським шляхом. В розрізі культур та продукції ситуація дещо різниться, але серед основних експортних позицій перш за все варто

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		11

виділити соняшникову олію, соняшниковий шрот, соєві боби та ріпак (див. рис. 1.1).



Рис. 1.1 Динаміка експорту олійних та продуктів переробки в Україні

Внаслідок війни в Україні залишився заблокованим суттєвий обсяг олійних та продуктів переробки, що був призначений для експорту, адже лютий-березень – лише середина сезону для олійних. Припинення зовнішньої торгівлі вкрай негативно вплинуло на економіку країни внаслідок недоотримання валютної виручки та напряду відобразилося на українських аграріях, у яких і були зосереджені значні запаси сировини і більшість з яких перед посівною залишилась у дуже скрутному становищі.

При цьому важливо зазначити, що в масштабі світового експорту соєвих бобів припинення відвантаження української культури (1% – доля в світовому експорті сої, згідно з даними USDA) суттєво не вплине на товарообіг та в ключових країнах-імпортерах може бути легко покрито сировиною походженням з інших країн-експортерів. А от компенсувати відсутність на світовому ринку української олії (50% від світового експорту) навряд чи вдасться. Так, можлива часткова заміна в залежності від країни пальмовою, оливковою чи іншими альтернативними оліями, але в довгостроковій перспективі дефіцит саме харчової олії може призвести до більш суттєвого зростання цін на продукцію і, що більш важливе – зниження

її доступності, крім того, це вплине і на потенціал виробництва біопалива в світі.

Саме тому важливими з самого початку війни як для української сторони, так і для основних імпортерів були пошук та налагодження нових шляхів експорту української продукції, а також модернізація існуючих логістичних потужностей на західному кордоні країни. Оскільки територіально Україна граничить з країнами Євросоюзу, цілком логічно, що основний потік експорту наразі спрямований у цьому напрямку, але логістика залишається слабким місцем в майже налагодженому ланцюзі збуту.

Цілком зрозуміло, що досягти довоєнних обсягів експорту через західний кордон не вдасться, але розвантажити внутрішню інфраструктуру за кілька місяців та звільнити склади перед початком збирання нового врожаю хоч частково все ж вдасться.

При цьому варто зазначити, що на ЄС і до війни припадала значна частка в обсязі поставок олійних та продуктів переробки з України – трохи більше 40% за сезон. Тому після налагодження відвантаження з України перш за все наразі відбувається насичення європейського ринку, а вже потім – планування експорту з європейських портів до інших регіонів.

Крім того дуже важливим є те, що Євросоюз та Велика Британія скасували всі тарифні квоти та імпортні мита для української продукції на 1 рік.

Так, станом на початок травня для України є декілька варіантів експорту, але всі вони обмежені пропускнуою здатністю:

- українські річкові порти (Рені, Ізмаїл). До війни вони були не популярні, але зараз планується модернізація існуючих терміналів та будівництво нових;
- пункти пропуску для автотранспорту на західному кордоні. По суті, шлях використовувався і до війни, але незначною мірою;

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		13

- пункти пропуску для залізничного транспорту (понад 30 терміналів уздовж усього західного кордону, з яких лише близько 16 для наливних вантажів). Аналогічно автошляхам ці переходи використовувались і раніше, але з початку війни їх завантаження значно збільшилося, і з'явилась нагальна потреба в модернізації інфраструктури і розширенні пропускної здатності.

Крім того, свої послуги для відвантаження української продукції до інших регіонів світу готові надавати більше 10 європейських морських портів.

Також варто виділити і основні негативні чинники, що створюють додатковий тиск на роботу агроринку:

- подорожчання та брак палива;
- суттєве зростання цін на перевалку продукції;
- падіння цін на українську продукцію через обмежений попит;
- планомірні ракетні обстріли російськими військами залізничної інфраструктури в Україні та ін.

З урахуванням цих та інших факторів далі розглянуто варіанти розвитку подій та прогнози експорту в розрізі основних експортних позицій для України на олійному ринку.

Соняшник та продукти переробки

Україна є світовим лідером з виробництва соняшнику (31% - частка на світовому ринку згідно з даними USDA) та експорту соняшникової олії (50%) і постачає продукцію до близько 180 країн світу.

Вже близько 20 років соняшник традиційно переробляється всередині країни: внутрішнє споживання до сезону-2021/22 складало близько 98-99%, тоді як експорт в основному не перевищував 1,5% від загальної пропозиції. Таке співвідношення пояснювалося перш за все наявністю експортного мита (10%), а також високим попитом з боку переробників та доволі привабливими цінами на сировину. При цьому в рамках торгових погоджень з країнами ЄС експортне мито на дану культуру для відправок у напрямку

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		14

Євросоюзу поетапно знижувалося кілька років поспіль, що, тим не менш, не сприяло суттєвому відтоку соняшнику з України.

Але ситуація змінилася з початком війни і повним припиненням експорту соняшникової олії через морські порти. І поки учасники українського ринку оговтувалися від першого шоку та одночасно шукали нові шляхи збуту своєї продукції, на світовому ринку утворився значний дефіцит соняшникової олії. Як наслідок, поряд з високим попитом на українську продукцію, на зовнішньому ринку значно зріс попит на український соняшник (рис. 1.2).



Рис. 1.2 Аналіз експорту соняшнику в Україні, млн.т.

І хоч його відвантаження, як і іншої сировини та продукції з країни, наразі обмежений пропускною здатністю західних переходів, вже другий місяць поспіль ми спостерігаємо суттєвий приріст експорту соняшнику. За березень-квітень 2022 р., за попередніми даними, з України було відвантажено близько 125 тис. тонн соняшнику, що майже в 3 рази перевищує експорт олійної за першу половину поточного сезону. В той же час, за непідтвердженими даними, обсяг експорту соняшнику в березні-квітні в рази перевищує офіційні дані, оскільки через певні переходи мав місце «сірий» експорт, що дійсно цілком міг бути в теперішніх умовах, але проти

обсягу, що фігурував в новинах про розкриття схем, свідчить пропускну здатність нині функціонуючих річкових портів та сухопутних переходів (рис. 1.3).



Рис. 1.3 Дані щодо експорту соняшнику з України, тис. тонн

Так, основним вузьким місцем поточного експорту є логістика, а саме – суттєве перенавантаження доступних морських портів та західних переходів (залізничних та авто), черги з вагонів і автотранспорту в кілька десятків кілометрів, що не дозволяє відновити експорт продукції до показників довоєнного часу.

Водночас, коли українські оператори намагаються налагодити експорт олії, який поки що стикається зі значними логістичними проблемами, ряд сусідніх країн для прискорення ліквідування дефіциту олії пропонує допомогу з переробкою соняшнику на базі заводів в ЄС (в основному Болгарія та Румунія). Тобто весь соняшник, що буде відвантажено з України, з великою вірогідністю буде перероблений в Євросоюзі.

Тут варто зазначити, що з початку поточного сезону дуже багато аграріїв притримували свої запаси, розраховуючи реалізувати соняшник в другій половині сезону за більш привабливими цінами. І, внаслідок припинення роботи суттєвої кількості переробних підприємств через війну та відсутності традиційних шляхів збуту даної культури, наразі Україна має

великі залишки олійної, що вже значно відобразилося на цінах. Так, під натиском величезної пропозиції з кінця березня ціни попиту на соняшник почали знижуватися і на кінець квітня зменшилися в середньому на 130 USD/т.

Але, враховуючи поточні реалії, за нашими даними, до кінця сезону з країни може бути експортовано ще близько 350-400 тис. тонн соняшнику. Тобто за сезон в цілому експорт олійної може досягти багаторічного для країни максимуму, склавши близько 570 тис. тонн (приріст в 3 рази до попереднього сезону), а частка зовнішніх відвантажень може сягнути 3,4%. Тим не менш, навіть такий показник в масштабах виробництва соняшнику в Україні залишиться незначним та не вплине на стан олійної галузі всередині країни.

В подальшому очікується скорочення місячного експорту соняшнику до ЄС по мірі насичення ринку. При цьому даний показник значною мірою залежатиме від попиту європейських заводів через те, що скоро почнеться новий сезон переробки ріпаку.

В наступному сезоні експорт соняшнику очікується також на доволі високому рівні (близько 550 тис. тонн), що, враховуючи очікуване скорочення виробництва олійної в Україні через меншу посівну площу, може збільшити частку експортних відвантажень до майже 4%. Проте даний показник буде суттєво залежати від подальшої ситуації в Україні та прогнозів виробництва олійних культур в ЄС в 2022 р.

Соняшникова олія

Україна протягом багатьох років є лідером з виробництва та експорту соняшникової олії у світі – частка 31% та 47% (за підсумками 2020/21 МР – USDA) відповідно. Але через російську агресію цілком можливо, що в поточному сезоні першість буде втрачено, оскільки з початком війни значна частина переробних потужностей в країні зупинилась.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						17
<i>Змін.</i>	<i>Арк.</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Підпис</i>	<i>Дата</i>		

Соняшникова олія для України є ключовою експортною позицією в олійному сегменті – об’єми відвантаження в останні кілька сезонів складали в середньому близько 6 млн. тонн, або не менше 90% від загальної пропозиції даної продукції на внутрішньому ринку (рис. 1.4).



Рис. 1.4 Дані щодо пропозиції та експорту соняшникової олії в Україні, млн.тонн

Географія експорту української олії до війни була дуже широкою (див. рис. 1.5), але серед ключових імпортерів варто виділити Євросоюз, який в поточному сезоні вийшов на перше місце серед покупців з часткою 32,4% за вересень-лютий. Разом з високою якістю української продукції, територіальною наближеністю та налагодженою логістикою варто зазначити відсутність імпортного мита для української соняшникової олії, яке було відмінено ще в 2014 р. в рамках погоджень про асоціацію між Україною та ЄС.

Також серед головних імпортерів варто виділити Індію з часткою 32% та Китай, що суттєво скоротив в сезоні-2021/22 закупку української олії (-58%), зменшивши свою частку до 11%.

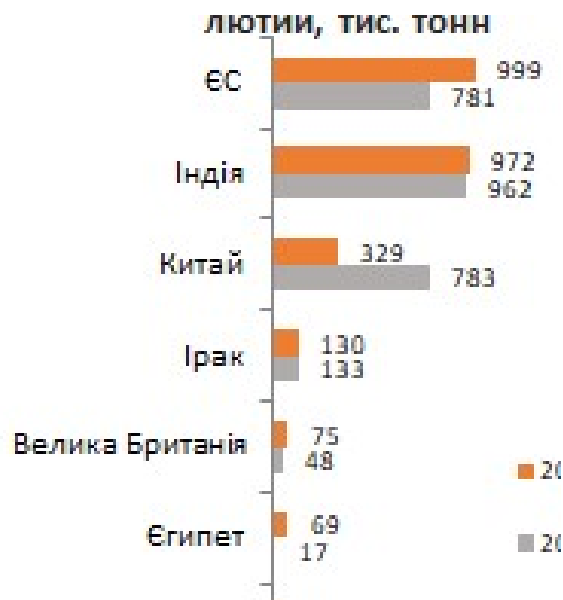


Рис. 1.5 Географія експорту соняшникової олії, тис. тонн

Враховуючи всі умови, наразі країни Європейського Союзу залишаються одними з основних імпортерів української олії та які через заблоковані українські порти одними з перших відчувли нестачу пропозиції даної продукції.

В короткостроковій перспективі в Європі частково соняшкову олію українського походження можна замінити продуктом місцевого виробництва, оскільки ЄС сам є значним виробником даного продукту, оливковою чи іншими альтернативними оліями. Але повністю компенсувати дефіцит даного продукту у світовому масштабі без стабільних поставок з України в довгостроковій перспективі навряд чи вдасться.

Варто зазначити, що основний об'єм від усіх експортних відвантажень української соняшникової олії до війни відбувався морським шляхом. З початку поточного сезону частка відвантаження даним транспортом складала близько 96-97% щомісяця, інше – сухопутним транспортом. В натуральному обсязі сухопутним транспортом – лише близько 20-24 тис. тонн.

Після блокування портів та припинення експорту 24 лютого вже на початку березня в світі почала формуватися глобальна нестача соняшникової олії. Як наслідок, ціни попиту та пропозиції зросли на світовому ринку до

нових максимумів на всі рослинні олії. Зокрема, вартість соняшникової олії на умовах FOB Роттердам на початку березня досягла історичного максимуму – 3000 USD/т (рис. 1.6). Це було короткочасно, і протягом першої половини березня торгів майже не було. Ціни пропозиції аргентинської соняшникової олії у вказаний період досягли 2350 USD/т FOB Аргентина.

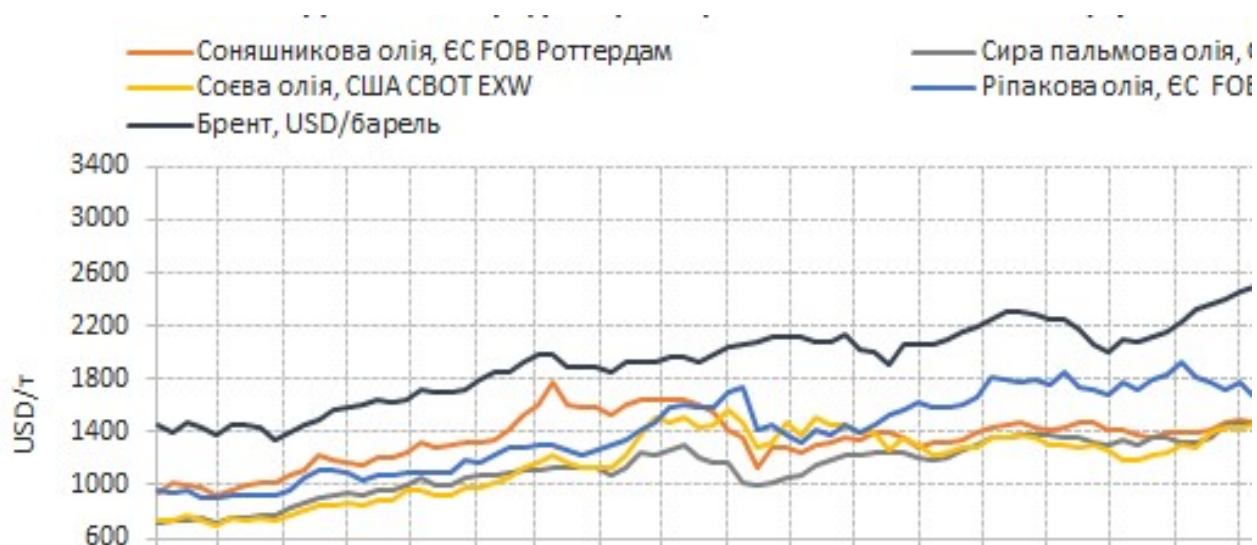


Рис. 1.6 Графік динаміки цін на рослинні олії та нафту Brent, USD/т

Ціни попиту на українську соняшкову олію на умовах DAP-Україна протягом березня також зростали і в кінці вказаного місяця досягли максимуму для сегменту – 2000-2060 USD/т. Після поступового відновлення українського експорту і часткового насичення європейського ринку, з початку квітня ціни на даний продукт зазнали зниження, але залишились на доволі високому рівні за підтримки кон'юнктури в сегментах альтернативних олій.

Незважаючи на те, що березневі відвантаження української олії (106 тис. тонн) – це місячний мінімум за багаторічний період, варто зазначити, що це рекорд для експорту через західні кордони. І вже в квітні цей рекорд було поновлено (рис. 1.7). В квітні з України було експортовано 152 тис. тонн олії (+42% до показника попереднього місяця).

					РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ	Арк.
						20
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		



Рис. 1.7 Експорт олії з України, тис. тонн

Але, враховуючи масштаби українського олійно-жирового сектору, в цілому експорт олії в березні-квітні залишався доволі низьким, щоб можна було відновити переробку соняшнику до потенційно можливого в умовах війни рівня. При цьому за повні 2 місяці роботи оператори ринку відмічали ряд труднощів, серед найбільш поширених варто виділити такі:

- введення ліцензування на експорт соняшnikової олії, яке досить швидко було відмінено;
- попит присутній в основному на фасовану продукцію;
- нестача контейнерів;
- контракти на поставку соняшnikової олії укладалися з постачанням у найближчі дати (практично на споті) і нерідко з умовою оплати тільки після перетину продукцією українського кордону;
- логістичні труднощі: брак автотранспорту, перенавантаження залізничних переходів та ін.

При цьому відвантаження з України наразі відбувається не тільки сухопутними шляхами. Так, згідно з оперативними даними, майже третина від загального експорту у квітні припала на морський та річковий транспорт (рис. 1.8).

**Експорт соняшникової олії
України у квітні в розрізі ви
транспорту, %**



Рис. 1.8 Доля різних видів транспорту при експорті соняшникової олії

Варто зазначити, що географія експорту – це здебільшого країни Європи (рис. 1.9). При цьому об’єми відвантаження знаходяться в межах довоєнних місячних показників експорту української олії у даному напрямку. Тобто наразі відбувається насичення потреб європейського ринку, і відвантаження української олії за іншими ключовими для країни напрямками без відновлення роботи портів поки що виглядає малоімовірним, але цілком можливим. Так, європейські порти готові надавати послуги з подальшого відвантаження української продукції, але все знову таки впирається в логістику, її вартість, наявність контейнерів та ін.

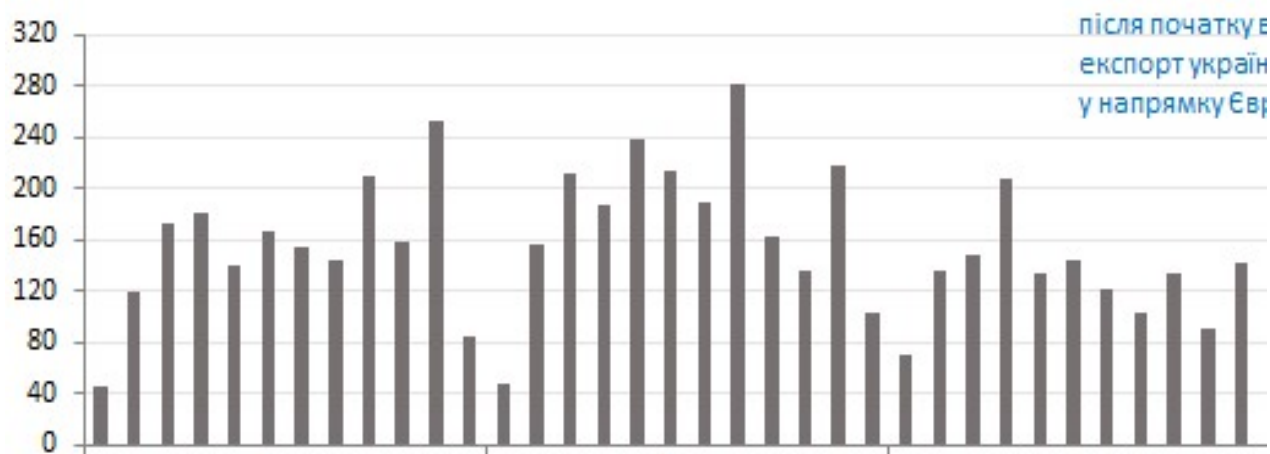


Рис. 1.9 Дані щодо експорту соняшникової олії до країн Європи, тис. тонн

Тому поки що українські експортери більше зосереджені на покупцях у Європі. При цьому фіксуються незначні контейнерні відправки до більш віддалених портів призначення.

Всього за вересень-квітень 2021/22 МР з України було експортовано близько 3,3 млн тонн соняшникової олії, що на 15% поступається показнику в аналогічний період попереднього сезону. На європейські країни прийшлося 32% від загального обсягу поставок.

Згідно з оцінками ІА «АПК-Інформ» [5], до кінця поточного сезону (у травні-серпні) Україна через західні кордони може експортувати ще близько 600 тис. тонн олії, чого більш ніж достатньо для закриття імпортного попиту на соняшкову олію на європейському ринку збуту.

Звісно, такого об'єму можливо досягнути за умови безперебійної роботи переходів на західних кордонах, нині функціонуючих портів, злагодженої логістики та якщо бойові дії не будуть набувати ще більшого масштабу і не розповсюджуватимуться на інші області.

Зазначимо, що, за оновленими оцінками USDA, імпорт соняшникової олії країнами Євросоюзу в сезоні-2021/22 очікується на рівні 1,5 млн тонн та ще близько 300 тис. тонн – до Великої Британії. При цьому за вересень-

квітень поточного сезону, за даними Єврокомісії, до країн ЄС вже було імпортовано близько 1,45 млн. тонн, з яких 82% – олія українського походження.

Тобто, для Євросоюзу Україна поки що залишається ключовим постачальником олії. Але, враховуючи всі ризики та невизначеність з подальшим українським експортом в умовах війни, очікується нарощування імпорту країнами ЄС олії аргентинського походження, молдавського та ін., що вже спостерігалось протягом квітня.

Попри всі труднощі, наразі в Україні планується модернізація нині діючих річкових портів, а АТ «Укрзалізниця» працює над збільшенням мінімум удвічі пропускної спроможності західних залізничних прикордонних переходів із країнами ЄС, що дозволить збільшити експортні відвантаження олії за даними напрямками.

1.3 Оцінка ризиків, пов'язаних з війною в Україні

При транспортуванні соняшникової олії варто врахувати певні ризики, тому було проаналізовано деякі з них.

Торговий ризик. Нинішня війна в Україні викликає занепокоєння щодо того, чи буде зібрано врожай. Це вже призвело до закриття портів і операцій з дроблення олійних культур, що вплинуло на продукти, призначені для експортних ринків. Це завдає шкоди експорту зерна та рослинної олії з країни.

Цінові ризики. Моделювання [1, 3] оцінює потенційні наслідки раптового та різкого скорочення експорту зерна та насіння соняшнику двома країнами. Симуляції показують, що ці недоліки можуть бути лише частково компенсовані альтернативними джерелами протягом маркетингового сезону. Потужність багатьох країн-експортерів до збільшення обсягу виробництва, а поставки можуть бути обмежені через високі витрати на виробництво та

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		24

витрати. Внаслідок цього глобальний дефіцит пропозиції може підвищити міжнародні ціни на продовольство та корми на 8-22 відсотки вище вже завищених базових рівнів.

Якщо війна підтримуватиме високі ціни на сиру нафту та продовжуватиме обмежувати експорт, на світових ринках зерна та насіння соняшнику залишиться значний дефіцит пропозиції, навіть якщо інші країни-експортери збільшуватимуть виробництво у відповідь на вищі ціни продукції. Це утримає світові ціни на високому рівні вище базового рівня.

Логістичні ризики. В Україні активні бойові дії завдали шкоди внутрішній транспортній інфраструктурі та морським портам, а також сховищам і інфраструктурі обробки. Це також призвело до призупинення всіх комерційних судноплавних операцій портів. Це викликає серйозне занепокоєння, враховуючи обмеженість альтернативних видів транспорту, таких як залізниця, ріка або автомобільний транспорт, до морських портів і менших переробних потужностей для компенсації призупинених операцій сучасних установок для переробки олійних культур.

Збільшення ставок страхових внесків в договорах страхування плавання у Чорне море загострило і без того високі витрати на морські перевезення, збільшуючи вартість імпорту продовольства.

Виробничі ризики. Перспективи виробництва озимих культур 2022/23 років є сприятливими але невизначеними в Україні. У західній частині України, де бойові дії призупинили діяльність на доступних територіях, сіяли ярові культури, такі як кукурудза, ячмінь і соняшник, хоча залишки війни перешкоджали сільськогосподарській діяльності. Збої в наданні основних державних послуг і локальна нестача ресурсів через вузькі місця в ланцюзі поставок також негативно вплинули на сільськогосподарську діяльність. За оцінками, площі посіву основних ярих культур скоротилися приблизно на 20 відсотків на підконтрольній Україні території.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		25

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Петренко О.І., Дереповська Т.В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. Ефективна економіка. 2017. №5. С. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> (дата звернення: 30.05.2023).
2. Димарчук С.М. Особливості організації транспортно-логістичних систем інтермодальних вантажоперевезень. Вісник ДУ «Львівська політехніка». 2000. № 390. С. 20–22.
3. Сторожев В.В. Оптимізація транспортних засобів в мультимодальних системах доставки вантажів: автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Одеса, 2008. 22 с.
4. Укрзалізниця розвиватиме інтермодальні перевезення з країнами Східної Європи та Балтії. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3073176-ukrzaliznica-rozvivatime-intermodalnik-shidnoi-evropi-ta-baltii.html> (дата звернення: 30.05.2023).
5. «Контейнерний термінал Одеса» завершив будівництво 4-го пускового комплексу контейнерного терміналу на Карантинному молу. URL: https://lb.ua/economics/2020/10/27/469144_konteynerniy_terminal_odesa.html (дата звернення: 31.05.2023).
6. «Контейнерний термінал Одеси» обробив перший поїзд на Тернопіль «УІК». URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/press-release/689380.html> (дата звернення: 31.05.2023).
7. Стратегія сталої логістики для України на період до 2030 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf> (дата звернення: 01.06.2023).
8. Karpenko O., Kovalchuk S., Shevchuk O. Prospects on Ukrainian logistics market orientation for international customers. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 27-33, dec. 2015.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		26

9. Вартість фрахту цистерн-олієвозів в Україні становить нові рекорди. До чого це призведе? Інформаційно-аналітична група AutoConsulting. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=51588> (дата звернення: 01.06.2023).
10. Popovych P., Shyriaieva S., Selivanova N. Analysis of the interaction of participants freight forwarding system. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 16-22, dec. 2015.
11. Попович П. В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень в сучасних умовах //Попович П.В., Шевчук О.С. Матвіїшин А.Й., Лотоцька В.Н. /Науковий журнал. Вісник житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки.- Житомир: №2(77)-2015. С. 224-228.
12. WANG, T., CULLINANE, K. The efficiency of European container terminals and implications for supply chain management. In: Haralambides H.E. (eds) Port Management [online]. London: Palgrave Readers in Economics, Palgrave Macmillan, 2015, p. 253-272. ISBN 978-1-137-47576-3/e.
13. LIU, H. B., et al. A study on operational model of container multi-modal transport virtual enterprise based on multi-agent technology. Advanced Materials Research [online]. 2015, 1065-1069, p.
14. AULIN, V., HOLUB, D. Regulatory and legal support transport systems functioning reliability in Ukraine. Journal of Zhytomyr State Technological University. Technical Sciences Series. 2016, 2(77), p. 28-35.

					<i>РКБ.ОПАТ-19д.011.ПЗ</i>	Арк.
						27
Змін.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата		