

Список використаних джерел

1. Інформаційний ресурс ІТС Group Бізнес-школа – URL: <https://www.itctraining.ua/biblioteka/marketing/premium-segment/> вільний.
2. Інформаційний сайт Записки маркетолога – URL: http://www.marketch.ru/marketing_dictionary/marketing_terms_p/premium_segment/ вільний.
3. Могилова А.Ю. Особливості позиціонування товару на ринку. Дн.: *Економічний простір*. 2020. 273с.

УДК 338.58:005

Валявський С.М., к.е.н., доцент
Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»
(м. Полтава, Україна)

ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЛАНЦЮГА ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКОГО ЦУКРУ ДО КРАЇН ЄС

За сезон 2021/2022 у світі було вироблено 183,2 млн тонн цукру, при цьому експорт становив майже третину загального виробництва. Абсолютно схожа тенденція спостерігається в Україні – третина українського цукру вивозиться за межі України. Станом на початок війни експорт цукру з України було заборонено у зв'язку з початком воєнних дій. Проте з 5 червня 2022 року було ухвалено постанову Кабінету Міністрів України про дозвіл експорту цукру за виданими Міністерством економіки України ліцензіями. За період 2021/2022 МР було експортовано 55 тис. т цукру. Починаючи з 1 вересня 2022 року до 28 березня 2023 року Україна наростила експорт у 4,8 раза до 265 тис. т.

Враховуючи військові дії географія експорту змінилася. Згідно з рішенням Європейського Союзу, Україна має можливість відвантажувати цукор без тарифних квот та мит. У Європі минулого року була посуха та неврожай цукрових буряків. Також там була набагато вища, ніж в Україні, вартість природного газу. Отже, в Європі цукру виробили менше і він був дорожчим за український.

Вітчизняні експортери цукру повинен визначитися з алгоритмом підготовки експортної партії та вимогами, оскільки переважна більшість експортованого цукру за якістю відноситься до трьох категорій: рафінований 45 ICUMSA (колір – не вище 45 ICUMSA; поляризація – 99,8%; вологість – макс. 0,06%); кристалічний 150 ICUMSA (колір – не вище 104 ICUMSA; поляризація – 99,7%); кристалічний 104 ICUMSA (колір – не вище 150 ICUMSA; Поляризація – 99,7%).

Що стосується упаковки, то мішок місткістю 50 кг є загальноприйнятим стандартом в Україні і є еталоном упаковки цукру у світі. Обов'язковою умовою для поліпропіленового мішка з поліетиленовим вкладишем є його вага – 160 грам.

Наступна умова – відповідне англійське маркування (виробник/producer, продукт/product, походження/origin, дата виробництва/production, термін придатності/expiration, вага/weight, якість/quality). Окрім 50-кілограмових мішків, у світовій практиці для експорту бурякового білого цукру можуть використовуватися 25-кілограмові, однокілограмові та Біг-Беги.

Основну роль в експорті цукру відіграє транспортна система України, а саме залізниця та морський транспорт. У світовій структурі логістичних перевезень цукру лівова частка припадає на контейнерні перевезення – понад 55%, залізничні та автомобільні перевезення – 17%, судна BreakBulk – 15%, судна Bulk VIBO – 2%, контрабанда – 10%.

В Україні значна частина транспортування цукру здійснюється залізницею. На цукрових заводах мішки з цукром завантажують у спеціально підготовлені криті вагони, один такий вагон вміщує близько 67 тонн. Решта цукру надходить до іноземних споживачів морем: у контейнерах або в трюмах. Лівова частка відвантажується в мішках по 50 кг у 20-

футових контейнерах ємністю 26 тонн цукру, які прямують від цукрових заводів залізницею до портів, обладнаних контейнерними лініями, що є найзручнішим для відвантаження цукру на експорт (зокрема Одеського та Миколаївського). Безпосередньо в порту оператори контейнерних ліній завантажують контейнер на судно та доставляють цукор до порту клієнта. У випадках, коли у торгових компаній є клієнти, які бажають купити велику партію цукру в Україні, використовуються кораблі BreakBulk. Це морські судна, в які мішки з цукром завантажують прямо в трюм, що дозволяє компаніям фрахтувати судно та експортувати без використання контейнерів, зменшуючи таким чином витрати на логістику. Перед завантаженням у трюм у вітчизняній практиці мішки по 50 кг укладають у Біг-Беги, а потім кранами завантажують їх у трюм.

Таким чином, транспортна система України може забезпечити експорт цукру на рівні близько 1 млн тонн. Якщо розглядати географію експорту, то ми бачимо, що ми екпортуємо цукор залізницею в країни СНД (до початку воєнних дій) та ЄС, а портова інфраструктура дозволяє експортувати на ринки Африки та Азії. Однак транспортна інфраструктура та технології в Україні залишають бажати кращого.

У країнах ЄС спеціалізовані термінали для його відвантаження є ключовими в експорті цукру. Загалом «цукрових» терміналів три: Антверпен (Бельгія), Гавр (Франція), Росток (Німеччина), а також розпочато будівництво потужного терміналу в Гданську (Польща). Сьогодні Антверпен є найбільшим спеціалізованим харчовим цукровим терміналом. Складські потужності порту дозволяють зберігати 380 тис. тонн цукру, мають акредитацію IFS і HACCP. Крім того, на терміналі є лінії фасування цукру (Біг Беги і мішки по 50 кг), повністю автоматизована станція завантаження мішків в контейнер, ВІВО.

Варто звернути увагу на останню абревіатуру, яка характеризує один із найцікавіших та найефективніших на сьогодні механізмів морського транспортування цукру – спеціалізована система ВІВО (Bulk In Bags Out). Наразі у світі існує лише три таких унікальних спеціалізованих судна, всі вони належать британській компанії «ED&F Man». Швидкість завантаження суден ВІВО на «цукрових» терміналах Європи становить 650 т/год. Цукор засипають в ізольований відсік з нержавіючої сталі, де забезпечуються умови зберігання і вентиляції. Такі умови завжди забезпечують відмінну якість збереження вантажу. Унікальною особливістю цих суден є те, що після прибуття вантажу в порт замовника, цукор можна фасувати в мішки з необхідним маркуванням прямо на судні і вивантажувати його з трюму конвеєрами в кузов автомобіля. Все це при швидкості пакування та розвантаження 250 т/год.

Специфічним і цікавим прикладом є інфраструктура «транспорту цукру» Австралії, де ключову роль відіграє компанія STL, яка була створена в 1960 році для реформи дерегуляції цукрової промисловості. Саме тоді було побудовано шість терміналів для відвантаження цукру (Cairn, Murilian, Lucinda, Townsville, Mackay, Bundaberg), які в змозі робляють 4,6 мільйона тонн, або 90%, австралійського цукру-сирцю, з яких 4 мільйони тонн насипом. Складські потужності терміналів дозволяють одночасно зберігати 2,5 млн. тонн сировини, а також 0,5 млн. тонн інших сипучих речовин (гранули, гіпс, пісок).

Один із потужних «цукрових» терміналів розташований у Південно-Африканській Республіці в порту Дурбан. Африканські товари набувають конкурентоспроможності, попит породжує зростання виробництва та якості цукру. Портові потужності можуть зберігати 0,5 млн тонн цукру, який можна відправляти покупцям з інших країн. Біля Дурбанської затоки, у місті Мапуту (Мозамбік), є втричі менший африканський порт, який працює з цукром – місткість сховищ становить 175 тис. тонн. Україна вже понад 20 років є провідним експортером олії, шроту та зерна, українські порти мають сучасні спеціалізовані термінали для їх зберігання та відвантаження. Позиціонуючи себе як експортер цукру цукрова промисловість отримала виклик – експорт цукру є драйвером розвитку цукрової галузі.

Список використаних джерел

1. www.ukrsugar.com
2. info@ukrsugar.com