

## ХАРАКТЕРИСТИКА РИНКУ СОНЯШНИКОВОЇ ОЛІЇ

Вінницький національний технічний університет;

### *Анотація*

*Соняшникова олія входить у п'ятірку товарів, які займають найбільшу частку в товарній структурі українського експорту, а загалом частка олій/жирів та насіння олійних культур (в яких перше місце належить соняшнику) за результатами 2021 року досягла 15%. Відповідно зниження цін було компенсоване збільшенням обсягів.*

**Ключові слова:** соняшникова олія, перевезення товарів, обсяги експорту, тенденції ринку, планування, модернізація.

### *Abstract*

*Sunflower oil is among the five goods that occupy the largest share in the commodity structure of Ukrainian exports, and in general, the share of oils/fats and oilseeds (in which sunflower ranks first) reached 15% according to the results of 2021. Accordingly, the decrease in prices was compensated by an increase in volumes.*

**Keywords:** sunflower oil, transportation of goods, export volumes, market trends, planning, modernization.

### **Вступ**

Виробництво соняшникової олії – це одна з ключових галузей аграрного комплексу в Україні. За останні 15 років вона перетворилася на потужну індустрію, прибутковість якої постійно збільшується. Майже дві третини на ринку рослинної олії в Україні займає соняшникова олія, третина – тропічні олії, і зовсім невеликий відсоток (менше 10%) – інші види рослинних олій (оливкова, соєва, рапсова, лляна, гірчична). Протягом останніх декількох років спостерігається зростання врожайності соняшника в світі та, відповідно, збільшення виробництва соняшникової олії. Це призвело до поступового зниження світових цін на соняшкову олію, яке спостерігається з 2017 року. Водночас протягом 2020-2021 років падіння цін на соняшкову олію прискорилося і вони досягли найнижчого рівня з початку 2007 року. Вагомою причиною такої динаміки були рекордні врожаї, насамперед в Україні.

В Україні споживається всього 20% виробленої соняшникової олії, 80% поставляється на експорт. Це є унікальною особливістю українського ринку соняшникової олії.

### **Результати дослідження**

Соняшникова олія входить у п'ятірку товарів, які займають найбільшу частку в товарній структурі українського експорту, а загалом частка олій/жирів та насіння олійних культур (в яких перше місце належить соняшнику) за результатами 2021 року досягла 15%. Відповідно зниження цін було компенсоване збільшенням обсягів.

Україна була і залишається лідируючою країною із виробництва та експорту соняшникової олії (рис. 1). За підсумками вересня-березня 2020/2021 маркетингового року виробництво соняшникової олії стрімко зросло та навіть побило рекордний рівень 2019/2020 маркетингового року на 1.5%. При цьому на українському ринку присутня доволі значна кількість виробників олії. Наявність значної конкуренції дає можливість збільшувати якість виробленої продукції.

Водночас за підсумками вересня-березня 2020/2021 маркетингового року відбулося значне зростання експорту соняшникової олії порівняно з відповідним періодом 2019/2020 – на 16.6%. Найбільшими країнами-імпортерами української соняшникової олії залишаються Індія (близько 40%), Китай та Нідерланди.

Однак, за останні півроку Індія скоротила імпорт українських рослинних масел відразу на 16% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Пов'язано це з тим, що наразі серйозну конкуренцію українській соняшниковій олії на ринку Індії складає соняшникова олія з російського ринку.

Китай продовжує нарощувати імпорт олії – плюс 11% проти попереднього маркетингового року.

Ця цифра могла бути вище, якби не велика конкуренція з боку Росії (752,7 тис. тонн рослинної олії в цьому сезоні проти 227,7 тис. тонн в минулому).

В умовах дії зони вільної торгівлі між Україною та ЄС, триває нарощування експорту соняшникової олії в європейські країни – до 32% від загального числа відправок. Основне зростання показали: Іспанія + 23%, Італія + 10%, Франція + 100%.

Але є ряд країн, які в цьому маркетинговому році показали негативну динаміку імпорту: Великобританія -15%, Португалія -61% і Греція -9%. Вперше українська партія соняшникової олії була експортована до Румунії.

В цілому перша п'ятірка країн покупців української олії виглядає так (рис. 2.9): Індія – 1 883 358 тонн (33,1% ринку); Китай – 968 124 тонн (17,0%); Нідерланди – 593 034 тонн (10,4%); Ірак – 487 335 тонн (8,6%); Іспанія – 484 100 тонн (8,5%).

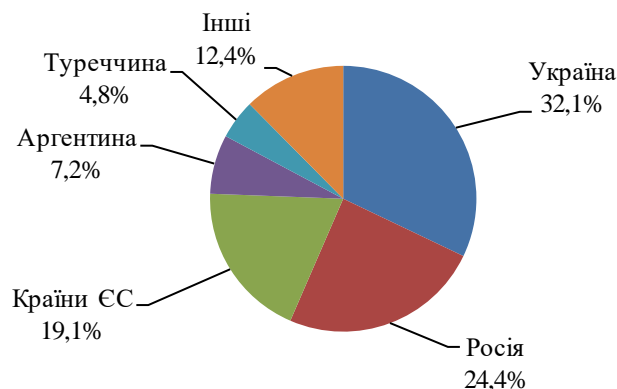


Рис. 1. Світові виробники соняшникової олії за результатами 2020/2021 маркетингового року

Однак, навіть при таких значних обсягах виробництва та експорту Україна не в змозі повністю впливати на світову цінову кон'юнктуру. У світовому виробництві для отримання рослинної олії використовуються насіння і плоди понад 100 культур. Частка соняшникової олії серед усіх рослинних олій займає четверте місце (за попередніми оцінками у 2019/2020 маркетинговому році вона складає 9,5%). Завдяки новітнім технологіям обсяг світового виробництва соняшникової олії останніми роками постійно збільшувався (за попередньою оцінкою, у 2019/2020 маркетинговому році він становитиме майже 20 млн. т), однак він залишається набагато меншим порівняно з обсягами виробництва пальмової та соєвої олій, які часто є заміниками соняшникової олії.

Перша шістка компаній лідерів серед експортерів соняшникової олії залишається незмінною і в цьому році. На частку шести найбільших компаній припадає майже 80% ринку. Але зростання кількості експортованої олії простежується не у кожній з компаній. Топ експортерів (всі види олії, без урахування контейнерів) виглядає так (рис. 2.10): Kernel – 1 467 219 тонн (25,8% ринку); Cofco – 944 232 тонн (16,6%); Bunge – 603 660 тонн (10,6%); Alfa Trading (Wilmar) – 575 074 тонн (10,1%); Cargill – 457 528 тонн (8,0%); Allseeds – 450 217 тонн (7,9%).

Вантажопотоки є відображенням транспортно-економічних зв'язків між країнами, регіонами, населеними пунктами, підприємствами. Вони являють собою найважливіший об'єкт вивчення, прогнозування та управління в логістиці.

Аналіз вантажопотоків нерозривно пов'язаний з аналізом товарних, транспортних та інформаційних потоків, стану і тенденцій ринку транспортних послуг. Знання характеристик вантажопотоків необхідно для вирішення основних завдань транспортного забезпечення логістики: планування розвитку та модернізації транспортної інфраструктури, вибору виду транспорту і технології транспортування, визначення параметрів транспортних засобів та їх необхідної кількості, маршрутизації перевезень, оцінки економічних характеристик транспортного процесу. Основними характеристиками вантажопотоку є:

- пункти (регіони) зародження і поглинання вантажопотоку, які визначають його напрямок. Пункти зародження вантажопотоку називають вантажоутворюючими, пункти поглинання – вантажопоглинаючими. Положення вантажоутворюючих і вантажопоглинаючих пунктів у транспортній мережі і відстань між ними багато в чому визначають вибір виду транспорту та технології транспортування. Транспортний зв'язок між двома пунктами часто називають напрямком перевезень;

- обсяг перевезень за одиницю часу. Залежно від цілей проведеної оцінки і доступних для аналізу даних обсяг перевезень може вимірюватися в тоннах, укрупнених вантажних одиницях (контейнерах, пакетах) або в характерних для даного вантажопотоку товарних одиницях. Якщо зародження вантажопотоків відбувається в обох пунктах, то напрямок з великим обсягом називається прямим, а напрямок з меншим обсягом – зворотним;

- структура вантажопотоку – склад вантажопотоку по видах вантажів. Знання структури вантажопотоку необхідно, насамперед, для оцінки можливості інтеграції переробки та перевезення вантажів, що формують вантажопотік на даному напрямку. Така інтеграція є одним з головних інструментів досягнення ефекту масштабу в транспортних системах. У ряді випадків вантажопотік структурується за видами транспорту або транспортним операторам, які виконують відповідні перевезення;

- нерівномірність вантажопотоку – характеристика, що відображає коливання вантажопотоку в часі. Знання нерівномірності вантажопотоку необхідно для оцінки необхідного резерву пропускної і провізної здатності транспортних систем, а також для правильного планування використання транспортних засобів і управління товарними запасами з урахуванням реальних можливостей транспорту;

- врівноваженість (збалансованість) вантажопотоку – характеристика, що відображає можливість зворотного завантаження транспортних засобів на даному напрямку перевезень. Для оцінки цієї характеристики використовується показник врівноваженості вантажопотоку, рівний відношенню обсягів, що перевозяться у прямому і зворотному напрямку. Ідеальний з точки зору організації перевезень випадок – рівність вантажопотоків прямого і зворотного напрямків зустрічається рідко. Щоб уникнути зниження ефективності транспортної системи при русі транспортних засобів з неповним завантаженням або без вантажу, застосовуються різні методи зрівноважування вантажопотоків.

Фахівці міжнародних організацій присвоїли Україні один з найбільших показників транзитності в Європі. Це свідчить про те, що Україна має значні потенційні можливості використання свого геополітичного становища в якості транзитеру транспортних потоків. Проте, незважаючи на такі потенційні можливості щодо використання наявного транзитного потенціалу України, він використовується неефективно. Найбільший за своїм транзитним потенціалом міжнародний транспортний коридор «ТРАСЕКА» (204,35 млн. тонн), де транспортний потік проходить від Європи в Азію використовується лише на 15%; міжнародний транспортний коридор №3 (201,8 млн. тонн) використовується на 10,3%; міжнародний транспортний коридор №9 (100,1 млн. тонн) реалізований на 18%; міжнародний транспортний коридор №5 (38,4 млн. тонн) – на 29%.

Виходячи із цього, за оцінкою експертів свій коефіцієнт транзитності Україна використовує лише на 50-60%. Для прикладу ряд прибалтійських та європейських країн порівняно із невеликою площею та геополітичним розташуванням ефективно використовують свій транзитний потенціал. Зокрема, в Латвії транзитні доходи складають третину від валового національного продукту (територією держави перевозиться 90% вантажів транзитом), в Нідерландах частка транзиту в загальному обсязі експорту послуг складає більше 40%.

### Висновки

За результатами дослідження ринку логістичних послуг, можна зробити висновок про його поступове відновлення після спаду в 2015 році. Разом з тим, результати першого кварталу 2021 року виявилися на 3,8% нижчі, ніж за аналогічний минулорічний період. Це свідчить про те, що ще не всі наслідки кризи подолані і багато негативних чинників продовжують діяти.

Спад на ринку міжнародних вантажних автоперевезень сприяв загостренню конкуренції між логістичними підприємствами. У боротьбі за замовника транспортні компанії пропонують гнучку систему тарифів, які залежать від характеру вантажу, дальності і терміновості перевезення, використовуюваної техніки. Найбільший вплив на ціну перевезень надає вартість палива, на другому місці – валютна складова. Менші частки в тарифі займають зарплата персоналу і параметри інфляції.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Застосування моделей і методів ергономіки і логістики в транспортних системах : монографія / [В. К. Доль, Ю. О. Давідіч, О. О. Лобашов та ін.] ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : Видавництво «Лідер», 2016. – 332 с..

2. Є. Ю. Форнальчик. Моделювання транспортних потоків. Навчальний посібник / Є. Ю. Форнальчик, В. В. Гілевич, І. А. Могила. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2020. –216 с..

3. Богатчук, І. М. Організація автомобільних перевезень : методичні вказівки / І. М. Богатчук, М. М. Гнип. - Івано-Франківськ : ІФНТУНГ, 2018. – 57 с.

4. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник. Книга Київ. 2-е вид: Центр навчальної літератури, 2016. – 608 с.

**Цимбал Сергій Володимирович** — канд. техн. наук, доцент, завідувач кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

**Варчук В'ячеслав Володимирович**, — асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [vyacheslav2020varchuk@gmail.com](mailto:vyacheslav2020varchuk@gmail.com)

**Гуменчук Михайло Юрійович** — студент групи 1ТТ-23м факультету машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [humenchuk@gmail.com](mailto:humenchuk@gmail.com)

**Tsymbal Serhii V.** — Ph.D., Associate Professor, Head of Department of Automobiles and Transport Management Department, Vinnitsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

**Varchuk Vyacheslav V.**, — assistant of Car and Transport Management Department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [vyacheslav2020varchuk@gmail.com](mailto:vyacheslav2020varchuk@gmail.com)

**Humenchuk Mykhailo Y.** — student of 1TT-23m group of the Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [humenchuk@gmail.com](mailto:humenchuk@gmail.com)