

Нами була обрана більш поширена система оцінки – чотирьох бальна система. При цьому, певному рівню експлуатації тракторів відповідає набір балів з урахуванням їх вагомості.

Для уточнення переліку чинників та визначення їх вагомості проводилося експертне опитування інженерно-технічних працівників.

Фактори були розташовані в порядку зменшення рівня поєднання. Фактори першого рівня називаються узагальненими, наприклад, якість ремонту, якість обкатки (рис. 2).



Рис. 2 – Вплив визначальних і узагальнених факторів на рівень експлуатації та надійності тракторів

Визначальними факторами називаються фактори другого рівня, наприклад, наявність обладнання для технічного обслуговування (ТО), склад фахівців. Для забезпечення прийнятної точності кількість рівнів оптимізувалась.

Рівень експлуатації техніки впливає на показники надійності (коефіцієнт готовності, напрацювання на відмову), в зв'язку з цим визначивши залежності між показниками надійності та узагальненими факторами, обчислювали ступінь впливу кожного фактора на вихідний показник, тобто на витрату ресурсу, напрацювання на відмову.

Заходи, спрямовані на підвищення рівня експлуатації тракторів повинні полягати в оптимізації рівня технічної експлуатації, ранжуванні їх за групами реалізації та обґрунтуванні рівня диференціації сільськогосподарських робіт по тракторах.

Список посилань

1. Бендера І. М., Грубий В. П., Роздорожнюк П. І. Експлуатація машин і обладнання: навчально-методичний комплекс. Кам'янець-Подільський: ФОП Сисин Я. І., 2013. 567 с.
2. Бабаченко Л. А., Щукин А. Р. Оценка уровня эксплуатации тракторов. *Механизация и электрификация сельского хозяйства*. 1985. № 1. С. 24–26.
3. Забродский В. М., Лышко Г. П., Топилин Г. Е. Оценка уровня эксплуатации тракторов по обобщенному показателю. *Механизация и электрификация сельского хозяйства*. 1982. № 11. С. 40–44.

УДК 658.7+658.8+330.35

МІСЦЕ КОНЦЕПЦІЇ ПОТРІЙНОГО КРИТЕРІЮ В СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЕТЕНЦІЙ СУБ'ЄКТІВ АГРОБІЗНЕСУ

Накісько Олександр Вікторович, к.е.н.,

Даниленко Валерій Володимирович, к.е.н.

Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

Рациональний розвиток логістичних компетенцій в аграрному секторі передбачає дослідження дуже складної мережі взаємовідносин суб'єктів і охоплює низку напрямів діяльності, які регулюються законодавчими і ринковими нормами. Якщо певні з вищезазначених умов не виконуються ефективно, можливості і наміри розвитку взаємовідносин в рамках окремого ланцюга поставок будуть ускладнені незалежними обставинами. В даній роботі коротко розглядається ідея сталого розвитку і перспективи її

дотримання в українському агробізнесі. Мета полягає не в тому, щоб дати докладне керівництво (це неможливо через широту різних аспектів і правил), а в короткому викладі факторів, які слід враховувати в рамках розробки стратегії сталого розвитку логістичних компетенцій учасників продовольчого ланцюга поставок.

Загалом позитивний ефект від забезпечення сталого розвитку аграрного сектору в Україні передбачає набуття наступних компетенцій:

- 1) виробництво безпечних, корисних продуктів харчування відповідно до вимог ринку і забезпечення доступності поживних продуктів і точної інформації щодо їх якості;
- 2) підтримка життєздатності і диверсифікованості сільських економік і громад;
- 3) підтримка джерел засобів до існування за рахунок сталого управління земельними ресурсами, як через регулювання майнових відносин, так і через сплату за суспільні блага;
- 4) сприяння діяльності згідно біологічних обмежень природних ресурсів (особливо ґрунту, води і біорізноманіття);
- 5) досягнення незмінно високих стандартів екологічної ефективності за рахунок зниження енергоспоживання, мінімізації витрат ресурсів і використання відновлюваних джерел енергії;
- 6) організація безпечного робочого середовища, а також високого рівня соціального забезпечення та професійної підготовки всіх працівників аграрного сектору;
- 7) досягнення незмінно високих стандартів охорони здоров'я і благополуччя тварин;
- 8) підтримка ресурсів, доступних для вирощування рослин та надання інших суспільних благ протягом тривалого часу, за винятком тих випадків, коли альтернативні види землекористування необхідні для задоволення інших потреб суспільства.

Необхідно докласти чимало зусиль для внесення ефективних змін в методи роботи суб'єктів агробізнесу на шляху до оптимізації логістичних процесів і досягнення відповідної сталості розвитку. Агропідприємства повинні уважно стежити за своєю діяльністю (навчання і добробут співробітників, екологічна ефективність, управління відходами і оптимізація транспортних процесів) і за своєю власною продукцією (якість продуктів харчування, безпека, маркування).

Однією з найбільш часто вживаних в науковій літературі моделей сталого розвитку аграрного сектору є концепція потрійного критерію, введена американським економістом Д. Елкінгтоном. Її суть полягає в інтеграції в одну концепцію трьох окремих факторів підвищення ефективності: а) економічне процвітання; б) охорона навколишнього середовища; в) соціальна рівність.

З огляду на досвід використання моделі за кордоном, потрібно враховувати, що, природньо для сільського господарства, при застосуванні концепції великі ритейлери будуть вимірювати параметри сталого розвитку в рамках своєї програми відбору постачальників, а потім переглядати їх при оновленні. Однією з головних проблем агробізнесу при реалізації програм сталого розвитку є вплив на витрати. Крім того, більшості підприємств важко дивитися на цю проблему стратегічно. Малим і середнім організаціям буде важко інвестувати в екологічні і соціальні трансформації; однак, якщо вони є постачальниками для великих агрохолдингів, їм необхідно буде забезпечити сталість.

Одним з методів, які допоможуть, в такому випадку, при вимірюванні екологічних показників, є «аналіз життєвого циклу». Цей інструмент використовується для моделювання впливу продукту на навколишнє середовище протягом усього терміну його служби. Процес такого аналізу стандартизований ISO 14040 (2006).

Список посилань

1. Накісько О. В., Даниленко В. В. Аналіз впливу ринкових сил на формування конкурентного середовища продовольчого ланцюга. *Science and Education a New Dimension. Humanities and Social Sciences*. 2018. Vol. 26 № 1. С. 27-30.
2. Fursa V., Larina T., Danylenko V. Multi-channel trade influence in the logistics research context. *Соціальна економіка*. 2020. № 60. С. 68-76.

3. Красноручський О. О., Онегіна В. М. Теоретичне значення категорії розподіл продукції для досліджень функціонування аграрного ринку. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2013. № 4. С. 3-9.

4. Кравцов А. Г. Аналіз перспектив впровадження логістичних підходів в сферу АПК. *Вісник ХНТУСГ ім. П. Василенка*. 2013. № 136. С. 272-279.

УДК 338:45:658.8

СУЧАСНИЙ СТАН АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Богданович Ольга Анатоліївна, к.е.н.

*Харківського національного технічного університету сільського господарства
імені Петра Василенка*

CURRENT STATE OF AGRICULTURAL LOGISTICS IN UKRAINE

Bogdanovich O.A., PhD in Economics

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Агрологістика є одним з самих перспективних галузевих напрямків логістики. Всі сектори агропромислового комплексу тісно пов'язані між собою різними внутрішніми зв'язками – економічними, технологічними, виробничими, інформаційними. Тому головною задачею агрологістики є їх дослідження і оптимізація.

В умовах сучасного агробізнесу гостро постає питання в якісному розвитку транспортно-логістичної складової в агропромисловому комплексі України. Зберігання, заготівля, переробка і реалізація сільськогосподарської продукції є також важливою ланкою в національній агросфері. Відомо, що собівартість товару, який отримує споживач, на 70 % складається з витрат на логістику. Дослідженнями виявлено, що зниження логістичних витрат на 1 % підвищує обсяг реалізації продукції на 10 % [1].

На сьогоднішній день агрологістичні компанії зацікавлені в розвитку свого бізнесу, впроваджують інноваційні проекти, нові методи оптимізації витрат на логістику. Для порівняння, ще років 10-15 назад агрологістичні компанії працювали в збиток собі.

Агрохолдинги займають особливе місце в умовах ринкової перебудови АПК України. Щороку зростає частка агрохолдингів у загальній кількості сільськогосподарських підприємств України. Загроза формуванню конкурентного аграрного середовища проявляється не так в їх кількості, як у сформованому ними сукупному земельному банку. Протягом останніх років середня площа орендованих земель зросла приблизно на 40 %. Але потрібно відмітити також, що тенденцію до збільшення земельних активів агрохолдингами не виявлено. Агрохолдинги України контролюють приблизно 16,0 % від загальної площі сільськогосподарських земель та третину угідь аграрних підприємств.

В часи пандемії COVID-19 та пов'язаної з нею економічної кризи, уряди країн, що обмежені карантинними мірами, вже будують плани про шляхи повернення до нормального життя. Український уряд не виключення. Але ж – так було, є і буде – хлібороби сіють та жнуть попри всі пандемії, економічні кризи та війни [2].

Затребуваною залишилася група основних товарів, які Україна продає за кордон, це продовольчі товари, вони добре продаються навіть під час пандемії, і становлять переважну частку українського експорту. Статистика прес-служби міністерства розвитку економіки свідчить, що Україна посіла друге місце у світі з експорту зернових культур (ячмінь, кукурудза, пшениця, риба та рибна продукція, мед) за період 2019-2020 рр. До того ж світові ціни на продовольство залишалися доволі високими. Тому аграрний сектор, який займає значну частку в українській економіці, і кризу пройшов досить впевнено [3].

Україна є державою з найбільшою площею, що знаходиться на європейському континенті. За розмірами поступається лише Туреччині, проте більша частина її території знаходиться у регіоні Азії. На півдні Україна залишається стратегічним транзитним пунктом у товарообміні між Європою та Азією. З огляду на географічне розташування та політико-економічну ситуацію у країні, 80% вантажоперевезень виконується автотранспортом. Мережа автомобільних доріг загального користування охоплює 172,4 тис. км. Для