

Н.М. Проценко, канд. екон. наук
Харківський національний аграрний університет ім. В.В. Докучаєва

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА
У СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВАХ:
СТАН, ПРОБЛЕМИ

Постановка проблеми. Ринкова економіка диктує товаровиробникові специфічні умови, при яких виробничі стосунки будуються на принципах закону вартості, попиту і пропозиції, конкуренції, при цьому, в першу чергу, враховуються інтереси покупця, який через купівлю-продаж диктує свої умови до якості і кількості товару. В зв'язку з цим виникає необхідність пошуку нових шляхів вирішення означених проблем, розробки нової концепції управління матеріальними потоками як виробництва, так і реалізації продукції сільськогосподарських підприємств. Одним з таких шляхів може стати розробка та впровадження на підприємствах транспортної логістичної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання формування та ефективного функціонування логістичних систем і розвитку транспортної логістики присвячені праці чимало зарубіжних і вітчизняних науковців, найвідоміші з-поміж яких: Д. Бауерсокс, Дж. Орліскі, О. Уайт, Б. Анікін, А. Гаджинський, В. Сергеев [1-6]. Вивченням різноманітних аспектів логістики, а саме проблемами моделювання вантажопотоків та логістичних ланцюгів займалися В. Боков, В. Лукінський, О. Перебійніс, О. Ульяновко та ін. [7-10].

В той же час, міра вивченості багатьох питань досліджуваної проблеми, що знаходяться в руслі вимог і завдань сучасної ринкової економіки, поки ще далекі від своєї закінченості, що і послужило основою для проведення цього дослідження.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження стану транспортної інфраструктури сільськогосподарського призначення та аналіз чинників, гальмуючих процес розвитку транспортно-логістичних систем в сільськогосподарських підприємствах України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Роль транспорту у логістиці є ключовою, адже рух матеріальних потоків без транспортування не можливий. Проте, в продовж багатьох років одним з слабких місць в організації сільськогосподарського виробництва залишається транспортне

обслуговування. У структурі основних засобів сільськогосподарського призначення транспортні засоби складають невелику частину, їх питома вага за 2000-2010 рр. у вартісному виразі коливалася з 3,54 млрд грн у 2000 р. до 6,34 млрд грн у 2010 р. (табл. 1) [11, С. 200].

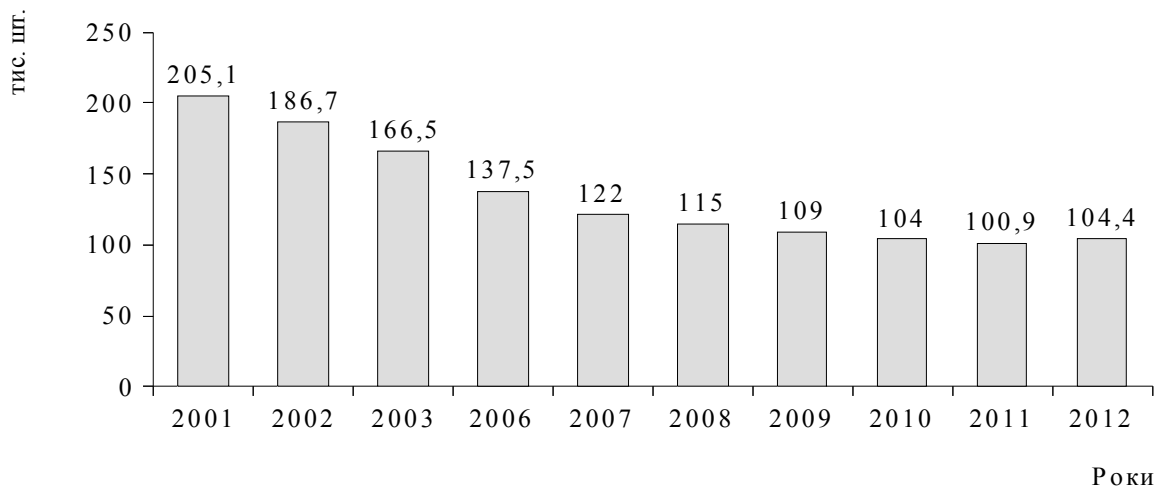
Транспортні засоби сільськогосподарських підприємств України
(у фактичних цінах на кінець року, млрд грн)

Показник	Роки								
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Основні засоби у сільськогосподарських підприємствах	87,76	52,19	47,03	46,85	47,13	50,61	56,12	62,08	73,58
з них транспортні засоби	3,54	2,84	2,86	3,51	3,532	4,24	4,84	5,43	6,34
Зміни до попереднього року, %		-13	-10	-0,4	1	7	11	12	

Джерело: дані Держкомстату України

Провідну роль у обслуговуванні сільського господарства відіграє автомобільний транспорт, що домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані. Проте, за розрахунками фахівців, технологічна потреба сільського господарства у вантажних автомобілях становить понад 300 тис. одиниць загальною сумою коштів на їх придбання 47,4 млрд грн, у тракторних причепах – 135 тис. одиниць (2,44 млрд грн). Якщо в середньому вартість одиниці транспорту в продовж 2005-2012 рр. складала 158 тис. грн, то щорічна потреба в коштах на придбання автомобілів становить 4,74 млрд грн.

Незважаючи на те, що у 2012 р. відбулося незначне підвищення загальної кількості вантажних та вантажно-пасажирських автомобілів (рисунок), забезпеченість вантажними автомобілями виробників сільськогосподарської продукції складає лише 40–45 %. Причому, знос транспортних засобів становить 85 %. Щорічно сільськогосподарські підприємства списують в 1,2–1,3 рази більше автомобілів, ніж надходить протягом року. Невисоким залишається і коефіцієнт технічної готовності автомобільного парку: 0,55–0,58 [12].



Наявність вантажних та вантажно-пасажирських автомобілів в сільськогосподарських підприємствах України

Відставання в розвитку транспорту в сільському господарстві обумовлено низкою причин. Першоосновою негативних тенденцій і процесів на автомобільному транспорті сільськогосподарських підприємств, на нашу думку, служить те, що господарський механізм, що сформувався тут, в цілому, і особливо його центральна ланка – економічний механізм господарювання, знаходяться в суперечності з сучасними організаційними формами і програмно-цільовими установками сільськогосподарського виробництва. Друга причина – це обмеженість фінансових ресурсів для розвитку транспортно-дорожньої системи аграрного сектора. Третя причина викликана недосконалою структурою рухомого складу, який фізично і морально застарілий.

Не можна обійти увагою й таке питання, як наявність автомобільних доріг з твердим покриттям внутрішньогосподарського призначення. Мережа сільськогосподарських шляхів відзначається суттєвим відставанням від темпів автомобілізації, а саме: низький технічний рівень мережі доріг, невідповідність параметрів доріг інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку, перевантаження окремих ділянок доріг. В порівнянні з європейськими показниками середня швидкість руху на українських дорогах у 2 рази нижче (30 км/год.). Це призводить до збільшення витрат пального і, в свою чергу, вартості перевезень на 20 %; зростання терміну доставки вантажу, витрат на оплату праці водія та вартості обслуговування автомобілів, що підвищує вартість перевезень на 20 %; зростання в незадовільних дорожніх умовах вартості обслуговування автомобілів, скорочення терміну їх служби (до 30 %) та падіння продуктивності [13, С. 57-59]. Хоча у 2012 р. і відбулося значне

збільшення довжини цього типу доріг (131 км), проте ця величина у 2 рази нижче показника 2000 р. (294 км), а якщо порівнювати з 1990 р., то протяжність мережі сільськогосподарських шляхів складає всього 2 % [11, С. 202].

Невідповідністю темпів вдосконалення об'єктів транспортної структури в Україні спостерігається на фоні стрімкого розвитку сільськогосподарського виробництва в останнє десятиліття. Об'єми вантажоперевезень неухильно зростають, а з урахуванням того, що зерновий і олійний ринки країни стали експортно-орієнтованими, за односпостійним прогнозом фахівців, тенденція використання автомобільного транспорту в майбутньому лише посилиться.

Сільгосппідприємства знаходяться на початку формування матеріальних потоків і як учасники ланцюга управління постачанням продукції одночасно самі є споживачами, оскільки для виробничого процесу потрібні енергія, технічні і трудові ресурси. Тому питання планування, контролю і управління процесами, що виникають в забезпеченні сільськогосподарських підприємств сировиною і матеріалами, організації виробничого процесу, доведенні сільгосппродукції до споживача і т.п., тобто все те, що складає основу агрологістики, для сучасних сільгосптоваровиробників є дуже актуальними. І в цьому контексті транспортна логістика є однією з основних складових, що визначають підвищення конкурентоспроможності підприємства і рентабельності виробництва. В свою чергу, конкурентоспроможність залежить від таких чинників, як вартість послуги, якість обслуговування клієнтури і технологічні можливості підприємства.

Згідно з досвідом розвинутих країн, використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35 %, транспортні витрати на 7-20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та скоротити їх запаси на 50-200 %. Наприклад, для Нідерландів величина втрат сільськогосподарської продукції під час її руху від виробника до споживача становить 10 % (для України ж цей показник за офіційними даними містить 1/3 зібраного врожаю, за неофіційними оцінками – понад 50 %). Досягнення таких результатів стало можливо через об'єднання зусиль голландських аграріїв, логістичних та консалтингових компанії, а також науково-дослідних центрів (університети і науково-дослідні інститути) за допомогою і за участю урядових структур [14, С. 52-53].

Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони.

Висновки. Досліджуючи принципові ускладнення на шляху розвитку логістичних концепцій в сільському господарстві, зокрема в транспортній логістиці, до таких варто віднести:

- дефіцит транспортних засобів, що працюють на сегменті внутрішніх вантажних сільгоспперевезень (достатньо часто на цей ринок потрапляють вантажні автомобілі, які вже повністю використали технічний ресурс);

- стан сільськогосподарських доріг незадовільний через дуже низьку якість дорожнього покриття;

- нераціональне розміщення та мала мережа товаропровідних структур;

- відставання розвитку транспортної мережі та транспортних технологій від стандартів та вимог ЄС;

- низька надійність та якість поставань, практично відсутній логістичний сервіс.

Сьогодні ринок логістики України знаходиться на етапі стабілізації. Логістика проникає у всі сфери діяльності підприємства: охоплює процес виробництва, реалізації, контролю витрат, переміщення і зберігання матеріалів і готової продукції, постачання товарів від виробника до споживача. Тому, щоб кінцевий продукт був конкурентоздатним, необхідно погодження дії всіх учасників логістичного ланцюга, тобто логістика сільськогосподарського виробництва виступатиме як єдина інтегрована система, що дозволяє спільно працювати і досягати мінімізації сукупних витрат.

Бібліографічний список: 1. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс: 2-е изд. / Пер. с англ. – М.: ЗАО "Олимп-Бизнес", 2005. – 640 с. 2. Orlicky J. Material Requirements Planning: The New Way of Life in Production and Inventory Management / J. Orlicky. – New York: McGraw-Hill, 1975. – 292 p. 3. Wight O. The Executive's Guide to Successful MRP II / O. Wight. – Williston, VT: Oliver Wight, 1982. – 103 p. 4. Аникин Б.А. Логистика: [учебник] / Б.А. Аникин, В.В. Дыбская, А.А. Колобов, И.Н. Омельченко, В.И. Сергеев, А.П. Тунаков, Л.С. Федоров, Ю.Ю. Наймарк, С.К. Чудаков, О.Б. Аникин. – [3-е изд.]. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 368 с. 5. Гаджинский А.М. Логистика: учебник / А.М. Гаджинский, – 20-е изд. –

М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2012. – 484 с.

6. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: учебник / В.И. Сергеев. – М.: ИНФРА – М., 2001. – 608 с.

7. Боков В.В. Высокотехнологичный логистический инструментарий транспортной и производственной сферы / В.В. Боков, Л.Б. Миротин // Интегрированная логистика. – 2004. – № 3. – С. 19-29.

8. Модели и методы теории логистики: учебн. пособие / под ред. В.С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.

9. Перебийніс О.В., Перебийніс В.І. Розвиток автомобілебудування та перспективи транспортної логістики а АПК // Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики. – К., 2004. – С. 154–158.

10. Ульяновченко О.В. Дослідження операцій в економіці: підручник / О.В. Ульяновченко. – Суми: Довкілля, 2010. – 594 с.

11. Сільське господарство України 2010 р.: статистичний збірник / Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко. – К., 2011. – 380 с.

12. Косарева Т.В. Транспортно-логістичне забезпечення сільського господарства / Т.В. Косарева // ННЦ «Інститут аграрної економіки», 2013. <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/7769/1/trang.pdf>.

13. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова; за ред. І.Р. Юхновського – К.: ФАДА, ЛТД, 2004. – 176 с.

14. Смирнов И.Г. Європейський досвід аграрної логістики (на прикладі Нідерландів) / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева, М.О. Мацера // Логистика. – 2008. – № 5. – С. 50-57.

Проценко Н.Н. Транспортная логистика в сельскохозяйственных предприятиях: состояние, проблемы. В статье исследуются состояние транспортной инфраструктуры сельскохозяйственного назначения, проведен анализ факторов, тормозящих развитие логистических систем в сельскохозяйственном производстве.

Protsenko N. The transport logistic is in agricultural enterprises: state, problems. In the article probed the state of a transport infrastructure of the agricultural setting, conducted analysis of factors, logistic systems development braking of which, in an agricultural production.