

**В.І. Копитко, д-р екон. наук, професор**

**Львівська філія Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна**

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ КОНЦЕПЦІЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В АПК**

**Постановка проблеми.** Реформи в аграрному секторі АПК призводять до змін потреб, зв'язків, формуванню ринкових принципів організації діяльності господарств, заготівельних організацій, переробних підприємств. Одночасно з цим відбуваються об'єктивні структурні зміни потреб сільськогосподарських та переробних підприємств у вантажних автомобілях, вантажно-розвантажувальних механізмах, тракторах, комбайнах, каналах реалізації аграрної продукції та продовольства. Використання ринкових механізмів призвело до змін форм і методів заготівель сільськогосподарської продукції, розвитку прямих зв'язків господарств з переробними підприємствами та торговельними організаціями, розширенню обсягів закупівлі багатьох видів сировини безпосередньо в місцях їх виробництва. Все це зажадало перегляду наукових поглядів, принципів організації та якості роботи транспорту, комплексного міжгалузевого підходу до вирішення питань системної організації логістичної системи обслуговування сільського господарства та АПК, розробки нових форм управління транспортними перевезеннями на базі логістики, що забезпечить узгодження економічних інтересів транспортних підприємств і замовників транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розглядати транспортно-логістичну складову, як складну техніко-економічну систему з позиції загальної теорії систем пропонували багато вчених, зокрема: О.М. Дідик, Г.М. Заболотний, В.І. Захарченко, А.Г. Кальченко, Є.В. Крикавський, В.І. Сергєєв, О.Б. Маліков, та ін. Проте, проблема розвитку транспортно-логістичної концепції у забезпеченні ефективності перевезень в АПК вимагає подальших досліджень.

**Формулювання цілей статті.** Ціллю даної статті полягає в розробці рекомендацій щодо підвищення економічної ефективності використання транспортно-логістичної концепції в АПК з урахуванням економічних особливостей розвитку.

**Виклад основного матеріалу досліджень.** Із переходом на ринкові відносини, колективні приватні форми власності, горизонтальні зв'язки в

господарських утвореннях, принципи плановості та централізму управління увійшли в суперечність з кінцевими цілями розвитку суспільства. Виникла необхідність у створенні нової системи управління. Це стосується всіх рівнів економіки АПК, де особливу роль відіграє транспортно-логістична система, яка забезпечує транспортування товарів від виробника до споживача. Транспортний фактор включає цілу низку складових, що характеризують ті чи інші сторони здійснення транспортних операцій. В якості основних компонентів транспортного фактора в АПК, слід розглядати «дорожні умови» «відстані» між пунктами призначення та «організацію транспортного процесу».

Сучасна логістика та інфраструктура дозволяють забезпечити компанії «НІБУЛОН»(в рейтингу «ТОП-500 найбільших компаній Центральної та Східної Європи», яке проводять фахівці аудиторсько-консалтингової компанії Deloitte, ТОВ СП «НІБУЛОН» вже котрий рік поспіль стає лідером серед аграрних компаній України, цього року зміцнивши свої позиції в рейтингу (152 місце):

- за рахунок розташованих на берегах річок перевантажувальних терміналів і власний флот найдешевшого виду перевезень (річкова логістика);

- переорієнтація на перевезення зерна за допомогою розширеного автопарку має значний економічний зиск:удосконалення вертикальної інтеграції за схемою «поле-порт»; наближення послуг компанії до більшого числа товаровиробників;підвищення закупівельних цін; збільшення обсягів перевезення; оперативність доставки;диверсифікація перевезення - транспортування не лише зернових партій, а й негабаритних вантажів;

- підписання Меморандуму на підтримку зернового сектору України з Державною Адміністрацією залізничного транспорту України забезпечило: створення умов для стабільного та прогнозованого розвитку зернового сектору України, досягнення ефективної взаємодії Державної Адміністрації залізничного транспорту України та бізнесу при здійсненні експорту та перевезень зернових, дотримання принципу вільної конкуренції на ринку зерна та продуктів його переробки і підвищення конкурентоспроможності та ефективності функціонування зернового сектору України.

Завдяки спланованій роботі відділу транспортної логістики на підприємстві, незважаючи на великий обсяг перевезень, не було жодного випадку простою суден через відсутність потрібного вантажу, простою залізничного транспорту або автотранспорту понад нормативний час з вини підприємства «НІБУЛОН» [2].

Якщо, на сьогоднішній день великі товарні агропідприємства мають доступ до логістичних каналів розподілу виробленої продукції, то дрібні товаровиробники не мають доступу до цих каналів. Одним із таких проблем є відсутність в них складських приміщень, адже як зазначається в роботі [1, с. 98], головною метою системного підходу логістики складування АПК є організація ефективної системи складування, тобто забезпечення оптимального розміщення вантажу на складі і раціональне управління ним. Тобто, це додаткові витрати і звичайно тут необхідно створювати чи орендувати склади можливо для дрібних товаровиробників лише на умовах кооперації, оскільки вони фінансово не спроможні одноосібно сплачувати орендну плату.

Необхідність інтеграції підприємств АПК на засадах логістичного підходу[3, с.295] авто на основі аналізу вказує на наявність низки перспективних напрямів діяльності сільськогосподарських підприємств, у яких застосування логістичного підходу за умови його адаптації до особливостей аграрної галузі – не лише можливий, а й перспективний. Тому науковці змушені розробити відповідні методики оптимізації процесів управління матеріальними потоками в межах сільськогосподарських підприємств і, що вкрай важливо – на рівні їх взаємодії з партнерами з інтегрованих логістичних ланцюгів просування аграрної продукції у сферу споживання. Тому невідкладним є завдання розробки відповідних методик оптимізації процесів управління матеріальними потоками як у межах сільськогосподарських підприємств, так і з партнерами з інтегрованими логістичними ланцюгами просування аграрної продукції у сфері споживання.

Розширення мережі оптових ринків аграрної продукції та продовольства сприяє створенню маркетинго-логістичних мереж в аграрному секторі АПК, що зазначається в роботі[4, с.89] :наявність оптових продовольчих ринків дозволяє: 1) підвищити економічну ефективність розподільчої мережі за рахунок оптимізації вантажопотоків; 2) підтримати вітчизняного товаровиробника; 3) раціонально використовувати сховища і складські приміщення, скорочувати втрати продукції і витрати обігу; 4) здійснювати жорсткий контроль за якістю товарів; 5) забезпечувати суб'єктів ринку інформацією про попит і пропозицію в регіоні. Продукти, що поставляються в місто через такі ринки, обходяться покупцю значно дешевше, ніж за схемою постачання продовольством, що склалася через посередників. У виробника в рамках оптового ринку з'являється можливість отримання прибутку не за рахунок підвищення ціни, а за рахунок збільшення товарообігу. Це служить нормою ринкової економіки.

Можна розширити сферу діяльності логістичних фірм, які забезпечують сільських товаровиробників технікою, мінеральними добривами, або засобами захисту, що створення товаропровідних мереж реалізації аграрної продукції. Однак ці фірми в основному ці питання не охоплюють, лише використовують свої канали розподілу при закупівлі м'ясо-молочної сировини переробні підприємства, що в комплексі не вирішує проблему.

Роль логістичних взаємозв'язків сфери галузей АПК можна показати на Прикладі АПК США, де нині щорічно виробляється продукції на \$1,5 трлн. Причому частка сільськогосподарської сфери у ньому не перевищує 8 %, зате Сфера переробки, зберігання, транспортування і реалізації (тобто сфера переробки, логістики та продажу) створює понад 62 % вартості продукції.

Тому з кожного долара, який споживач сплачує за продукти, на частку фермера припадає менше 20 центів. А на 2,6 млн фермерів, членів їх родин

Та найманих працівників припадає 21 млн осіб, які забезпечують результативну працю фермерів та доведення продукції до прилавку. В цілому ж в агробізнесі США зайнято біля п'ятої частини всіх працівників. Сучасний рівень науково-технічного прогресу дозволяє одній людині, яка безпосередньо займається сільськогосподарським виробництвом, виробляти продукцію для 60-70 осіб. В Україні на одного середньорічного працівника сільського господарства припадає 15 мешканців країни, це є наслідком як достатньо низької продуктивності праці в сільському господарстві, так і недостатнього розвитку третьої сфери (тобто сфери переробки і логістики) та логістичної інфраструктури АПК[5,с.194].

У підвищенні ефективності перевезень в сільському господарстві та переробних галузях важливу роль відіграє подальше вдосконалення логістики для дрібних товаровиробників, оскільки господарства населення та фермери в Україні виробляють практичну всю плодоовочеву продукцію, картоплю і значну частину продукції тваринництва. Утримувати автомобільний парк, обслуговуючий сільськогосподарське виробництво протягом тривалого періоду дрібним товаровиробникам не вигідно, оскільки однією з особливостей сільськогосподарських перевезень є чітко виражена сезонність, яка обумовить нерівномірність їх обсягу та вантажообігу за періодами року. Висока нерівномірність обсягу перевезень і вантажообігу призводить до такої ж нерівномірності процесів завантаження рухомого складу автотранспортних підрозділів, що в свою чергу, викликає різкі коливання у використанні вантажних автомобілів та складських приміщень. Тому транспортно-логістична концепція збуту в АПК повинна базуватись на залучення до цього процесу обслуговуючих

кооперативів, які на основі маркетинго-логістичного підходу повинні зменшити транспортну складову у собівартості аграрної продукції та продовольства. Обслуговуючі кооперативи зможуть забезпечити удосконалення структури вантажного автопарку з урахуванням спеціалізації сільськогосподарських товаровиробників, залучаючи автотранспорт приватних власників, що мають 1-2 автомобілі різної вантажопідйомності, а також формуючи оптові партії ефективно використовувати складські приміщення. Обслуговуючі кооперативи можуть залучати до перевезень інші види транспорту, що дасть можливість доступу не тільки на місцеві оптові ринки, але на аналогічні ринки інших регіонів.

**Висновки.** Відсутність логістичних каналів розподілу виробленої продукції, у дрібних товаровиробників вимагають комплексного міжгалузевого підходу до вирішення питань системної організації логістичної системи обслуговування сільського господарства та АПК, розробки нових форм управління транспортними перевезеннями на базі логістики, що забезпечить узгодження економічних інтересів транспортних підприємств і замовників транспортних послуг (дрібних товаровиробників). Тому транспортно-логістична концепція збуту в АПК повинна базуватись на залучення до цього процесу обслуговуючих кооперативів, які на основі маркетинго-логістичного підходу повинні зменшити транспортну складову у собівартості аграрної продукції та продовольства і зможуть залучати до перевезень інші види транспорту, що дасть можливість доступу не тільки на місцеві оптові ринки, але на аналогічні ринки інших регіонів.

**Бібліографічний список:** 1. Качуровський С.В. Системний підхід в логістиці складування АПК // Зб. наук. пр. ВНАУ Сер. «Економічні науки» № 3 (69). – 2012. – С. 93-99. 2. Управління логістикою// Режим доступу:<http://www.nibulon.com/data/pro-kompaniyu/>. 3. Стехін В.В. Інтеграція підприємств АПК на засадах логістичного підходу. – Режим доступу: [www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/nppdaa/2011/01/291/](http://www.pdaa.edu.ua/sites/default/files/nppdaa/2011/01/291/) 4. Мазур Н.А Розвиток логістики в АПК України: передумови та тенденції. – Режим доступу: [khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik\\_113/20.pdf](http://khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik_113/20.pdf). 5. Смирнов І.Г. Інтегрована логістика АПК та її транспортна складова: суспільно-географічний та екологічний вимір // Економічна та соціальна географія: наук. зб. – К.: КНУ, 2011. – Вип. 62. – С. 191-202.

**Копытко В.И. Роль транспортно-логистической концепции в обеспечении эффективности перевозок в АПК.** В статье рассматривается роль транспортно-логистической концепции в обеспечении эффективности

перевозок в АПК для обеспечения выхода мелких сельхозпроизводителей на оптовые рынки аграрной продукции и продовольствия. Поэтому транспортно-логистическая концепция сбыта продукции в АПК должна базироваться на привлечение к этому процессу обслуживающих кооперативов, которые на основе маркетинго-логистического подхода должны уменьшить транспортную составляющую в себестоимости аграрной продукции и продовольствия, которые могут привлекать к перевозкам другие виды транспорта.

**Копытко V. The role of transport and logistics concept in providing a transport efficiency in agro-industrial complex.** The article discusses the role of transport and logistics concept in ensuring the efficiency of transport in the agro-industrial complex for output small farmers to wholesale markets of agricultural products and foodstuffs . Therefore, transport and logistics markets in the agro-industrial complex concept should be based on involvement in the process of service cooperatives , which are based on the marketing and logistical approach should reduce the transport component in the cost of agricultural products and foodstuffs, which may involve the transport of other modes of transport.