

УДК 656:681.518.5

**ОСНОВНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ В ГАЛУЗІ СІЛЬСЬКОГО ТА ЛІСОВОГО
ГОСПОДАРСТВА**

Музильов Д.О., к.т.н., доц., Семенов О.В., магістр
*(Харківський національний технічний університет сільського господарства
ім. П.Василенка)*

Розглянуті основні аспекти при створення транспортно-логістичного комплексу (ТЛК) для лісо- та сільськогосподарських підприємств. Запропоновано конкретну послідовність дій при створенні власного автопарку та обґрунтуванні цієї дії за допомогою певної структури бізнес-плану.

Актуальність статті. Велика частина підприємств, які існують на Україні з кожним роком збільшують кількість врожайності своїх полів. Тим самим вони стикаються з проблемою перевезення вантажів. Найкращий спосіб розв'язання цієї проблеми є створення при сільських та лісогосподарських підприємствах власного логістичного комплексу, який буде задіяний на транспортуванні лісо- та

сільськогосподарських вантажів. Це є дуже актуальним, особливо, у період збору урожаю, бо в цей час спостерігається найбільша інтенсивність використання рухомого складу. Насамперед, це пов'язано з необхідністю залучення великої кількості транспортних засобів у дуже граничні строки. В інші місяці року, коли у підприємства немає великих обсягів вантажів, вільні транспортні засоби, які не задіяні на обслуговуванні транспортних потреб агропідприємств, доцільно здавати в оренду. Це дає можливість отримувати додаткові кошти без необхідності витратитися на експлуатацію цього рухомого складу. Тим самим, у даний період підприємство отримує чисту орендну плату без необхідності виплат податку на додану вартість.

Крім того, відкриття власного автопарку при сільськогосподарських підприємствах є дуже актуальною проблемою бо це:

- дозволить задовольнити попит у транспортній послугі в період збору урожаю;
- забезпечить аграрні холдинги стабільними позиціями на ринковому просторі та збільшить рівень конкурентоспроможності підприємства серед інших учасників на даному сегменті ринку.;
- забезпечить високий сервіс наданої послуги та стабільний обсяг перевезень, що дозволить отримати максимальний економічний ефект від реалізації цього проекту;
- поліпшення якості здійснюваних перевезень.

Але процедуру створення власного транспортно-логістичного комплексу пов'язано з рядом труднощів, в першу чергу, знаходженням необхідного інвестору та залучення до цього проекту досить значної суми капітальних вкладень. Одним із методів вирішення цієї проблеми є якісне обґрунтування доцільності цих вкладень, враховуючи всі важливі аспекти функціонування майбутнього транспортно-логістичного комплексу (маркетингова поведінка, організаційна структура, виробничі та фінансове планування діяльності) шляхом розробки детального бізнес плану.

Мета дослідження. Опис та детальне обґрунтування економічної ефективності відкриття власного автопарку та створення транспортно-логістичного комплексу із придбанням за лізинговою угодою необхідного рухомого складу.

Результати дослідження. За результатами аналізу сучасних публікацій в літературних та Інтернет джерелах про бізнес планування було виявлено, що для розробки якісного проекту не існує еталонної структури бізнес-плану. Але, з урахуванням специфіки роботи транспорту у аграрному секторі економіки, необхідно розробляти бізнес план за наступним рекомендованим змістом. Додержуючись вимог, які обумовлюють різні аспекти при формуванні власного автопарку та які визначені у таблиці 1, можна створити з найменшими витратами новий транспортно-логістичний комплекс з досить високим початковим рівнем конкурентоспроможності.

Таблиця 1 – Зміст бізнес-плану для створення транспортно-логістичного комплексу

Глава змісту	Вид робіт, що виконуються	Особливості виконання робіт
Резюме проекту	Опис та презентація основної ідеї проекту.	Надання короткої характеристики, стосовно термінів реалізації, визначення цілей, які переслідуються при виконанні цього проекту та конкретизація учасників проекту.
Характеристика та аналіз ринку	Визначаються основні тенденції на ринку послуг, де здійснює свою діяльність агропідприємство, як в середині держави, так і за її межами.	Аналізується досить суттєвий обсяг статистичної інформації, особливо в регіоні, де функціонує підприємство.
Маркетинговий план	Проводиться оцінка існуючого попиту в перевезеннях та прогнозування його на період реалізації проекту	Виявляється вид вантажу, який має найбільшу питому вагу у загальній структурі вантажів, що перевозяться підприємством. Визначається за цим вантажем тенденція зміни обсягів перевезення, на основі якої розраховується прогнозні значення обсягів перевезення
Організаційний план проекту	Розробляється організаційна структура транспортно-логістичного комплексу, та штатний розклад у кожному структурному підрозділі	Проводиться розрахунок необхідної кількості співробітників у підрозділах, визначається рівень заробітної плати робітників. Розробляється система премій та штрафних санкцій для співробітників ТЛК
Виробничий план	Вибір марки рухомого складу. Розробка технології перевезень визначеної категорії вантажів	Проводиться первинний вибір транспортних за критерієм раціональної вантажності, типом кузова та місцем виробництва автомобіля. На основі критеріїв найменшої собівартості перевезень та найбільшої продуктивності обирається раціональні марки рухомого складу із кожної групи альтернатив
Фінансовий план	Розрахунок інвестиційного проекту	Проводиться розрахунок поточних витрат по проекту, визначається розмір капітальних вкладень та вид кредитування або позики коштів для придбання необхідної кількості рухомого складу потрібної вантажності. Проводиться визначення інвестора. Розраховуються можливі ризики неотримання

		визначеного економічного ефекту
Оцінка якості інвестиційного проекту	Розрахунок показників ефективності інвестиційного проекту та рекомендації щодо впровадження або реалізації пунктів бізнес-плану у сільськогосподарському виробництві	Обґрунтування доцільності вибору конкретних показників ефективності, які обрано в якості підтвердження економічного ефекту. Розробка системи ризиків, враховуючі сучасний стан ринку, рівень інфляції та інше.

В цілому, для реалізації проекту по створенню власного ТЛК на сільськогосподарському підприємстві необхідно здійснити у більшості випадків наступні проектні дії:

- визначення майбутніх обсягів перевезення;
- отримання позики за лізинговою угодою у інвестора на строк 5 років
- придбання й уведення в експлуатацію необхідної кількості автомобілів із відповідним типом кузова та вантажністю;
- визначення основних параметрів і техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу;
- розробка графіків, маршрутів та режимів роботи автомобілів і водіїв;
- навчання та перепідготовка кваліфікованих співробітників для забезпечення якісного функціонування створеного транспортно-логістичного комплексу;
- розроблення умов та визначення цінової політики при здачі власного рухомого складу в оренду в період неінтенсивного його використання.

Як показує аналіз процедури створення ТЛК при лісо- та сільськогосподарських підприємствах, що цей процес є дуже складним. Найбільш трудомістким є проведення маркетингових досліджень та вибору рухомого складу з подальшим розрахунком показників інвестиційного проекту.

Для більш детального виявлення усіх аспектів при створенні транспортно-логістичного комплексу було проведено прикладну розробку бізнес-плану створення автопарку для ВАТ «Підсередне», що знаходиться і здійснює свою діяльність на території Великобурлуцького району Харківщини. При цьому, дане підприємство обрано у зв'язку з тим, що воно розширюється з кожним роком, при цьому, основну масу вантажів при перевезенні займає цукровий буряк, умови перевезення якого під час жнив є дуже жорсткими. Це накладає суворі обмеження на параметри функціонування транспорту під час збору урожаю. В першу чергу, річ йде о збільшені інтенсивності використання транспортних засобів в цей період. Це пов'язано із особливостями надання транспортних послуг при перевезенні цієї сільськогосподарської культури.

Тривалість збирання цукрових буряків в різних районах країни коливається від 20 до 25 днів. Після прибирання буряк схильний швидко псуватися - він починає в'янути і загивати, втрачаючи в масі, і знижувати цукристість. Тому, відразу ж після копання і очищення його необхідно доставляти на цукрові заводи для переробки або на спеціальні пункти зберігання [1].

Усі вище перелічені особливості збору урожаю буряку накладають жорсткі вимоги до створення та функціонування власного транспортно-логістичного комплексу. А саме:

- наявність досить великої кількості транспортних засобів у парку;
- проведення координування та узгодження роботи рухомого складу, задіяного на перевезенні буряку та комбайнів, які його викопують;
- обмеженість використання автомобілів у часі, як на кожен день, так і протягом всього періоду жнив;

Але при використанні найманого парку автомобілів, кількість проблем збільшується на порядок. Це пов'язано, по-перше, із кількістю орендодавців, при цьому, із кожним керівництвом ВАТ «Підсередне» повинно досягти чітких угод, щодо умов використання орендованих автомобілів. Крім того, на сьогоднішній день при використанні чужого рухомого складу під час збору урожаю встановлюються досить значні суми орендування автомобілів, що приводить до значних витрат. Окрім того, часто буває складно знайти необхідну кількість транспорту, тим самим період збору буряку штучно подовжується, а це впливає безпосередньо на якість зібраного урожаю.

Враховуючи усі, вище перелічені, проблеми та перспективи розвитку ВАТ «Підсередне», питання створення для цього агропідприємства власного транспортно-логістичного комплексу є дуже актуальним.

Вибір рухомого складу, який буде придбаватися для створення парку транспортних засобів (ТЗ), як основи транспортно-логістичного комплексу ВАТ «Підсередне», проводимо за технологічними критеріями, враховуючи умови роботи даного аграрного підприємства та у наступній послідовності:

- Визначаємо раціональну вантажність марки автомобіля, який буде займати основну питому вагу у структурі парку ТЗ, шляхом попереднього аналізу ряду вантажностей ТЗ, що використовуються при перевезенні цукрового буряку у період збору урожаю, враховуючи побажання замовників;
- визначаємо раціональний тип кузова ТЗ, враховуючи досвід перевезень сільськогосподарських вантажів на території України та Питому вагу видів с/г вантажу, які виробляються агропідприємством ВАТ «Підсередне»;
- на основі визначеної раціональної вантажності формуємо три групи альтернативних марок автомобілів, а саме транспортні засоби:
 - вітчизняного виробництва;
 - ближнього зарубіжжя;
 - дальнього зарубіжжя.
- із кожної групи обираємо по одній марці найбільш ефективного транспортного засобу за одночасним врахуванням двох критеріїв, а саме за мінімальною собівартістю перевезення однієї тони вантажу та за максимальною годинною продуктивністю.
- для кожної марки обраних автомобілів, за первинними критеріями раціональності, розраховуємо інвестиційний проект строком реалізації на 5 років, в якому враховуємо усі експлуатаційні показники роботи сформованого парку ТЗ,

розміри капітальних вкладень і усі види можливих податків та зборів згідно положень чинного податкового законодавства.

- прораховуються показники ефективності інвестиційних проектів за всіма обраними автомобілями та на весь період експлуатації проекту. За кращими значеннями чистого приведенного прибутку, індексу доходності, періоду окупності та внутрішній нормі доходності обираємо саму раціональну модель автомобіля [2] (таблиця 2).

За результатами проведених аналізів можна зробити висновок, що для створення транспортно-логістичного комплексу на базі ВАТ «Підсередне» необхідно придбати 30 автомобілів марки Hyundai HD 260 (таблиця 2). Це дозволить вийти підприємству на новий, більш прибутковий, рівень виробництва.

Вивчення конкретних аспектів формування ТЛК при агропідприємствах доводить доцільність створення таких кооперативів при сільськогосподарських холдингах.

Таблиця 2 - Показники ефективності бортових автомобілів

Показник ефективності	Марка	Значення
Чистий наведений доход, ЧПД, грн.	Камаз 65177	552203,26
	Краз 6135В6	2200756,29
	Hyundai HD 260	15472626,42
Індекс доходності, ІД	Камаз 65177	1,09
	Краз 6135В6	1,38
	Hyundai HD 260	4,88
Період окупності, ПО, рік	Камаз 65177	4,66
	Краз 6135В6	3,22
	Hyundai HD 260	1,01
Внутрішня норма доходності, ВНД, %	Камаз 65177	3,32
	Краз 6135В6	23,38
	Hyundai HD 260	139,84

Висновки

Було обґрунтовано доведено доцільність створення власного транспортно-логістичного комплексу в галузі сільського та лісового господарства. Наявність такого виду кооперативу дозволить:

- збільшить доходи лісогосподарських підприємств та агропідприємств;
- підвищить швидкість, надійність, схоронність і безпеку перевезень, що опосередковано буде позитивно впливати на якість наданої транспортної послуги;
- забезпечить лісогосподарському та агропідприємству стабільне джерело доходу за рахунок надання власних транспортних засобів в оренду в періоди, коли не йде збір урожаю з полів підприємства;

- збільшить якість та обсяг зібраного врожаю за рахунок узгодження роботи всіх учасників транспортного процесу в інтенсивні періоди використання власного автопарку;
- підвищить конкурентоспроможність підприємства порівняно із іншими аграрними та лісогосподарськими підприємствами регіону де воно функціонує.

Список літератури

1. Миротин Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учебное пособие / Под ред. д – ра техн. Наук, проф. Л.Б. Миротина. – М.: Юристь, 2002. – 414 с.
2. Приймаков О.Г. Методологія досліджень та оптимізація ринкової економіки. – Харків: «Оберіг», 2007. – 336 с.

Аннотация

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА В ОТРАСЛИ СЕЛЬСКОГО И ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

Музылёв Д.А., Семёнов А.В.

Рассмотрены основные аспекты при создании транспортно-логистического комплекса (ТЛК) для лесо- и сельскохозяйственных предприятий. Предложена определенная последовательность действий при создании собственного автопарка и обоснование этого процесса с помощью определенной структуры.

Abstract

THE MAIN ASPECTS FOR CREATION OF TRANSPORT'S LOGISTIC COMPLEX FOR THE SECTOR IN THE INDUSTRY OF AGRICULTURE AND FORESTRY

D. Muziljov, A. Semenov

The main aspects are considered for creation of transport's logistic complex (TLC) for the agricultural enterprises. A certain sequence of actions is offered at creation of own vehicle fleet and justification of this process by means of a certain structure.