

*К. В. Нечипоренко,
старший викладач кафедри менеджменту і права,
Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет, м. Дніпропетровськ*

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СИСТЕМІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ АПК

*K. V. Nechyporenko,
senior lecturer of Management and Law department,
Dnipropetrovsk state agrarian and economic university, Dnipropetrovsk*

TRANSPORT LOGISTICS OF AGRARIAN COMPANIES IN SYSTEM OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF AGRARIAN COMPLEX

У статті проаналізовано стан та тенденції розвитку транспортної логістики аграрних підприємств. В умовах високого рівня інфляції та зниження платоспроможного попиту, логістична діяльність дає можливість досягти конкурентних переваг у витратах. Роль транспорту у логістиці є ключовою, адже рух матеріальних потоків без транспортування неможливий. В той же час, транспорт – один із найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Метою транспортної логістики є зниження транспортних витрат і зумовленого транспортом шкідливого впливу для навколишнього середовища.

На сьогодні серед виробників аграрної продукції України найбільш розвинену транспортну логістику, мають експортно орієнтовані агрохолдинги. Інші агровиробники в кризовий період сьогодні, зіткнулися з рядом проблем. Значна частина яких залишається невирішеною тривалий час через фінансові проблеми. Впровадження новітніх логістичних концепцій у невеликих підприємствах гальмується обмеженим фінансовим ресурсом, та високими затратами на фоні тривалого періоду окупності.

In article was analyzed the status and trends of transport logistics agrarian companies. Logistics activity enable to get the competitive advantage in costs in condition of high level of inflation and solvent demand decrease. The part of transports is critical as far as traffic of material flows without transportation is impossible. In the meantime, transport is one of the biggest pollutant of environment.

The aim of transport logistics is reduction of transport costs and transport's negative impact on the environment.

The export-oriented agrarian holdings have most developed transport logistics among producers of agrarian products of Ukraine for today. Other agrarian producers met lot problems during the crisis of today. The significant part of problems they cannot solve for the long period because of financial problems.

There are many problems in implementing new logistics strategies in small companies such as limited financial resources and high costs on the background of long payback periods.

Ключові слова: *транспорт; агрологістика; транспортні витрати; транспортно-логістичне обслуговування; довкілля; «зелена» логістика.*

Keywords: *transport; agrilogistics; transportation costs; transportation and logistics services; the environment; "Green" logistics.*

Постановка проблеми. В умовах зростаючої конкуренції між виробниками, розвиток будь-якого підприємства полягає у постійному пошуку і впровадженні нових ідей, технологій, товарів, послуг, методів виробництва тощо. Таким чином його функціонування вимагає постійного вдосконалення, оновлення, реорганізації, пошуку нових способів управління і ведення бізнесу. На тлі високого рівня інфляції та зниження платоспроможного попиту, у структурі діяльності як промислових підприємств так і підприємств агробізнесу логістична діяльність займає особливе місце, зважаючи на той факт, що саме там можна досягти конкурентних переваг у витратах. На сьогодні все більш важливим стає вдала організація логістичних процесів, адже логістичні витрати можуть сягати до 30 % в структурі собівартості.

Роль транспорту у логістиці є ключовою, адже рух матеріальних потоків без транспортування не можливий. Значна частина логістичних витрат припадає на транспортування. Транспорт здійснює вплив на економіку країни вцілому, регіону, зокрема на розвиток сільських територій, де здійснюється виробництво сільськогосподарської продукції, її зберігання, переробка і збут.

Рух сировини, матеріалів та готової продукції від первинного постачальника, виробника до кінцевого споживача забезпечується транспортними засобами, які є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Транспорт є засобом забезпечення територіальних зв'язків, при цьому вироблений продукт встановленої номенклатури і якості повинен бути у повному обсязі та своєчасно доставлений споживачеві. Тобто транспорт – ланка, яка поєднує виробників і споживачів. Тому йому належить важлива роль не тільки в формуванні остаточної собівартості продукції, а і в забезпеченні конкурентних переваг. В той же час, транспорт – один із найбільших забруднювачів навколишнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам перевезення вантажів у сільському господарстві й використанню мобільного транспорту в АПК присвячені праці цілого ряду науковців: С.А. Бузовського, В.Г. Василенка, О.П. Величка, М.Г. Вергуна, І.О. Гутурова, Т.А. Гуцула, І.В. Заблудської, І.В. Ключа, В.І. Котелянца, Т.В. Мірзоевої, Н.В. Прозорової та ін. Теоретичні та прикладні засади дослідження «екологістики» знайшли своє відображення в роботах Д. Кобертая, Т.В. Косаревої, А. Кизима, Н.О. Маргіти, І.Г. Смирнова, Ю.В. Чортюка. Сформульовані в їхніх працях наукові підходи до використання логістичного механізму при транспортуванні вантажів, висновки й рекомендації посідають важливе місце в теорії транспортної логістики. Поряд із цим процеси організації транспортування вантажів в сільському господарстві з мінімальним негативним впливом на довкілля потребують подальшого ґрунтовного дослідження.

Метою статті є дослідження сучасного стану транспортної логістики аграрних підприємств та розробка пропозицій по впровадженню заходів організації транспортної логістики в сільському господарстві на умовах зменшення негативного впливу на довкілля.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах насиченості споживчого ринку товарами, обмеженості купівельної спроможності і фінансового дефіциту у багатьох компаній-виробників гостро постає питання про збереження своїх позицій на ринку за рахунок підвищення ефективності роботи, яка обумовлена не тільки оптимізацією своїх внутрішніх процесів, але і в першу чергу здатністю забезпечити своєчасну поставку потрібного товару в потрібному місці і необхідному споживачеві, визначеної якості з мінімальними витратами. Для здійснення цих завдань необхідно вміти правильно застосовувати інструменти планування, формування та переміщення матеріальних потоків, іншими словами: грамотно побудувати і скоординувати логістичні процеси, пов'язані як з виробництвом, так і зі збутом продукції.

Агрологістика – одна з галузей, що найдинамічніше розвиваються в Північній Америці, Західній Європі і інших прогресивних регіонах світу. В Україні агрологістика, на відміну від загальної транспортної логістики, знаходиться на початковому етапі свого розвитку, але є надзвичайно перспективним напрямом. Розвиток агрологістики дозволить вивести сільське господарство і в цілому агропромисловий комплекс країни на принципово новий рівень.

Обсяги перевезень, напрями та номенклатуру транспортних вантажів розглядає транспортна логістика. Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку.

Ефективний менеджмент передбачає врахування всіх специфічних особливостей діяльності. Агрологістика пропонує порівняно новий і надзвичайно ефективний механізм, який може вивести на новий рівень сільське господарство і АПК в цілому в Україні. На сьогоднішній день агрологістика в Україні знаходиться на етапі свого становлення, але за умови подолання основних перешкод на шляху розвитку цього напрямку і створення умов для поліпшення системи агрологістики на підприємствах агробізнесу слід чекати високої ефективності розвитку даної галузі в нашій країні.

Метою транспортної логістики є зниження транспортних витрат і зумовленого транспортом шкідливого впливу для навколишнього середовища при доставці вантажів «точно вчасно» і максимальному задоволенні всіх вимог отримувача вантажів. Основними її завданнями є скорочення запасів матеріальних ресурсів у обігу та часу доставки товарів в чому зацікавлені як постачальники так і споживачі.

При цьому транспортування у бізнесі проявляється в двох аспектах: внутрішньому (пов'язано з незначними відстанями переміщення, переважно в системі виробничої логістики) і зовнішньому (здійснюється на далекі відстані між різними організаціями або віддаленими підрозділами одного підприємства, переважно в системі логістики постачання та розподілу).

На сьогодні серед виробників аграрної продукції України найбільш розвинену транспортну логістику, мають експортно орієнтовані агрохолдинги [1, с. 151-156]

Згідно з проведеним аналізом експертами Асоціації Аграрних перевізників України, крупні агровиробники в кризовий період сьогодення, зіткнулися з проблемами, які стали типовими для всіх сільськогосподарських районів України [2, с. 18-19]:

- 1) дефіцит автомобільного і залізничного транспорту в пікові періоди сільгоспкампаній;
- 2) неякісне та несвоєчасне надання послуг з боку агроперевізників;
- 3) несвоєчасність доставки продукції;
- 4) коливання транспортних тарифів;
- 5) зриви подачі автотранспорту в узгоджені дати під завантаження;
- 6) дефіцит спеціалізованих «зчеплень» м/п 17 тонн;
- 7) непрогнозовані ризики, пов'язані зі зміною кліматичних умов;
- 8) відсутність єдиного реєстру транспортних засобів (на практиці призводить до того, що один і той же автомобіль може бути одночасно заброньовано на різні маршрути різними диспетчерами).

У підсумку крім економічного збитку та недоотримання прибутку агровиробниками виникає можливість дефіциту сільгосппродукції на прилавках торгових точок, подорожання сільгосппродукції для споживачів. Більш того, ці проблеми можуть впливати на харчову безпеку забезпечення продовольством не тільки окремих регіонів України, але і країни в цілому.

В той же час залишаються невирішеними специфічні проблеми транспортно-логістичного обслуговування в агропромисловому комплексі, пов'язані саме з особливостями агропромислового виробництва [3, с. 44]:

- 1) значна кількість дрібних товаровиробників, що ускладнює процес формування крупних партій продукції та сировини;
- 2) сезонний характер виробництва та розбіжності по строкам при завезенні сировини та матеріалів до підприємства і вивезенні продукції з підприємства;
- 3) специфіка об'єкту транспортування: деякі види продукції швидко псуються та вимагають спеціальних умов перевезення (температура, вентиляція і т.п.), потреба в перевезенні живих тварин, птахів тощо.
- 4) низька якість транспортної інфраструктури, що є наслідком економічної слабкості суб'єктів господарювання та територіальної їх розосередженості;
- 5) залежність виробництва від погодних умов (особливо продукції рослинництва), та природних біологічних процесів, що ускладнює планування та збільшує невизначеність і ризик;
- 6) недостатня кількість кваліфікованих кадрів з логістики, викликані об'єктивними розходження в способі та умовах життя в місті і селі;
- 7) недостатньо розвинута співпраця між товаровиробниками, що ускладнює процеси інтеграції та кооперації.

До того ж певна їх частина, через природне походження, завжди буде ускладнювати організацію транспортної логістики, наприклад через необхідність використання лише спецтранспорту.

Складна економічна і політична ситуація в країні в останній час не дає можливості вирішувати нагальні проблеми які лише ускладнюються і примножуються. Подорожання пального та інших енергоресурсів, зменшення товарообігу, валютні коливання зменшують власні можливості суб'єктів господарювання, а нестабільна ситуація в країні обмежує залучення сторонніх інвестицій для поліпшення ситуації.

Незаперечним є факт, що сільське господарство є важливою галуззю для багатьох країн сучасного світу. Україна з кожним роком підтверджує статус одного з провідних гравців на світовому ринку аграрної продукції. Вона входить в десятку найбільших виробників зерна в світі і в п'ятірку провідних світових експортерів аграрної продукції. Сільське господарство прямо, чи опосередковано впливає на різні сфери життя, безпосередньо пов'язані зі стійким розвитком, - економіку, зайнятість, міграцію робочої сили, здоров'я людини, раціональне використання природних ресурсів (особливо землі та води) та біорізноманіття.

Сільськогосподарське виробництво в Україні в останні роки можна назвати локомотивом вітчизняної економіки. За останнє десятиліття постійно нарощуються об'єми аграрного виробництва. Експорт сільгосппродукції став базовим елементом зовнішньоторговельної діяльності України. В той же час, сучасні вітчизняні сільськогосподарські технології не завжди відповідають вимогам раціонального та збалансованого природокористування. Україна може втратити статус провідної аграрної країни світу, оскільки протягом останніх 20 років її сільськогосподарський земельний фонд постійно деградує та площі сільськогосподарських угідь постійно зменшуються. Стає очевидним, що важливим кроком у напрямі забезпечення сталого розвитку можна вважати перехід до «зеленої» економіки.

На сучасному етапі розвитку суспільного виробництва декларуючи пріоритетність питань екології та енергозбереження, їм не приділяється достатньо уваги через більш нагальні економічні та політичні проблеми.

В той же час, в умовах євроінтеграції, підвищена увага до екологічного аспекту логістичної діяльності зумовлена рядом причин, серед яких поінформованість споживачів через екомаркування, зростання економічних мотивацій захисту довкілля, підвищена увага до регулювальних заходів у цьому напрямку, зростаючий попит на фахівців щодо захисту довкілля. Однак найбільш мотивувальним чинником для компаній виступає бажання сформувати в споживача екологічний імідж компанії. В той же час, на думку дослідників,

найближчим часом більшість споживачів віддаватиме перевагу компаніям, що використовують «зелений» транспорт та «зелені» логістичні рішення. Методи «зеленої» логістики включають: управління системою транспортування та процесом пакування, організацію «зелених» комунікацій і виробництва, управління складським господарством та відходами [4, с. 279].

Транспорт — це один із найбільших забруднювачів навколишнього середовища з усіх компонентів логістичних систем. Завдання забезпечення екологічної безпеки логістичних систем, крім визначення впливу транспорту на екосистему регіону, вимагає й розроблення заходів з поліпшення екологічних показників логістичної інфраструктури, зокрема зменшення забруднення атмосферного повітря та ґрунтів, захисту поверхневих і підземних вод від забруднення; зниження транспортного шуму і вібрації; охорони флори та фауни регіону від шкідливої дії транспорту [5, с. 24].

Нажалі не поодинокі випадки, коли на локальному рівні сільськогосподарського підприємства практично не зважають на шкідливий вплив оточуючому середовищу та екосистемі вцілому: використання транспортних засобів, які вже кілька разів відпрацювали свій технічний ресурс і здійснюють значно більші викиди шкідливих речовин; низька якість внутрішньогосподарських доріг, які не тільки збільшують витрати пального, а іноді через створення об'їзду перешкод (непроїзна яма, калюжа, звалене дерево і т.п.) вилучають із користування родючі землі; створення неконтрольованих, без належних умов утилізації, звалищ відходів діяльності машинно-тракторного парку і т.п.

На основі дослідження прогресивного світового досвіду та пропозицій вітчизняних науковців [4, с. 283-284], можливе впровадження «екологічних» заходів які матимуть позитивний економічний ефект у сфері транспортної логістики аграрного підприємства:

- переобладнання автотранспорту, в тому числі і службового легкового, на роботу на зрідженому газі – зменшення шкідливих викидів (майже в два рази) та можливість суттєвої економії на паливі (зріджений газ дешевший за бензин);

- використання транспортних засобів з гібридними двигунами, заміна зношеної техніки сучасною, продуктивнішою та економічнішою – можливість суттєвої економії палива та зменшення викидів CO₂;

- утримання в доброму стані внутрішньогосподарських доріг: розрівнювання ґрунтових доріг, ремонт і догляд за дорогами з твердим покриттям – можливість суттєвої економії палива, збільшення швидкості руху транспорту та недопущення утворення об'їздів по полям;

- скорочення викидів CO₂ в атмосферу за рахунок планування оптимальних маршрутів, скорочення часу простою в чергах, заторах і зниження кількості витрат пального, консолідації вантажів та використання залізничного та інших більш «екологічних» видів транспорту;

- використання вітрової, сонячної і інших відновлюваних джерел енергії в автопарках (гаражах), заправочних станціях і т.д.;

- повторне використання тари – захід, що дозволяє скоротити витрати на упакування, особливо в тих випадках, коли тара достатньо великого об'єму;

- теплоізоляція приміщень – відносно дешевий спосіб підвищити теплоізоляцію складських, господарських, технічних та адміністративних приміщень, досягнувши, таким чином, скорочення витрат на енергію для опалення і кондиціонування;

- відмова від паперового документообігу – це не лише економія витрат на папір, картриджі, електроенергію, принтери, архівування документів, а також стимул для впровадження новітніх систем управління діяльністю підприємства на основі інтернет-технологій, що підвищує ефективність діяльності.

Проте здійснюючи нововведення на підприємстві слід враховувати специфіку роботи підприємства, політичний аспект, менталітет людей, місцеві звичаї, традиції тощо. Інновації з однієї сторони – це дуже прибутковий вид діяльності, проте з іншої – це величезний ризик, який може привести до суттєвих економічних втрат і навіть до загибелі підприємства. Впроваджуючи в діяльність певну інновацію, не достатньо лише хорошої ідеї, очевидно, потрібно оцінити можливий прибуток від інноваційного введення, а таким чином і ризик якому піддається підприємство, застосовуючи ту чи іншу інновацію.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Таким чином, можна зробити висновки про те, що транспортна логістика аграрних підприємств до природних та традиційних проблем, отримала і нові, пов'язані з кризовими процесами в країні. Особливістю впровадження «зеленої» транспортної логістики на даному етапі є її впровадження в межах великих підприємств, для яких ключовим стимулом є бажання зменшити витрати, переходячи на дешевші енергоносії та зменшуючи їх використання, і не відмовляючись від можливості сформувати соціально відповідальний імідж організації. В той же час впровадження новітніх логістичних концепцій у невеликих підприємствах гальмується обмеженим фінансовим ресурсом, та високими затратами на фоні тривалого періоду окупності.

Отже, предметом подальших досліджень є розробка ефективних методів та інструментів транспортної логістики аграрних підприємств з врахуванням принципів «зеленої» логістики. Враховуючи, що сьогодні країну охопила криза, то інноваційні введення на підприємстві як ніколи раніше дозволять зміцнити позиції підприємств.

Література.

1. Величко А. П. Развитие транспортной экспортно-ориентированной агрологистики в Украине / А. П. Величко // Проблемы современной экономики. – 2014. – № 1. – С. 151-156

2. Кучерова Я. Логистика сезона-2014: новый уровень эффективности [Электронный ресурс] / Я. Кучерова – Режим доступа : <http://www.zerno-ua.com/?p=15045>
3. Нечипоренко К.В. Проблемы розвитку транспортної логістики сільськогосподарських товаровиробників / К.В. Нечипоренко // Економічні науки. Серія «Облік і фінанси». Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 10(37). –Ч. 4.–Редкол.: відп. ред. д.е.н., професор Герасимчук З.В. –Луцьк, 2013. – С. 40-46.
4. Маргіта Н.О. Сучасні тенденції впровадження «зеленої» логістики / Н.О. Маргіта, У.З. Білоніжка //Маркетинг і менеджмент інновацій, 2014, №1 С. 279-284.
5. Смирнов І.Г. Транспортна логістика / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224с.
6. Величко О.П. Логістика в системі менеджменту підприємств аграрного сектору економіки: Монографія / О.П. Величко. - Дніпропетровськ: Акцент ПП, 2015. - 525 с.

References.

1. Velichko A. P. (2014) “Development of the transports of export-oriented agrologistics in Ukraine Problemy sovremennoj jekonomiki”, *Problems of modern economics*, vol. 1, pp. 151-156.
2. Kucheroва Ja. (2014) “The logistics 2014 season: a new level of efficiency”, *Zerno*, [Online], vol . 3, available at: <http://www.zerno-ua.com/?p=15045> (Accessed 10 Oct 2015).
3. Nechyporenko K.V. (2013) “Problems of development of transport logistics for agricultural producers” *Ekonomichni nauky. Seriiа «Oblik i finansy»*. *Zbirnyk naukovykh prats'. Luts'kyj natsional'nyj tekhnichnyj universytet*, no.10(37), pp. 40-46.
4. Marhita N.O. and Bilonizhka U.Z. (2014) “Modern trends in the implementation of «green» logistics”, *Marketynh i menedzhment innovatsij*, vol. 1, pp. 279-284.
5. Smyrnov I.H. and Kosareva T.V. (2008) *Transportna lohistyka* [The transport logistics], Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine.
6. Velychko O.P. (2015) *Lohistyka v systemi menedzhmentu pidprijemstv ahrarnoho sektoru ekonomiky* [Logistics in the system of management of enterprises in agrarian sector of economy], Aktsent PP, Dnipropetrovs'k, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 17.12.2015 р.