

СПЕЦИФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВИРІШЕННЯ ЗАВДАНЬ
ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИМИ
ТОВАРОВИРОБНИКАМИ

Нечипоренко Костянтин Володимирович,

старший викладач кафедри менеджменту і права

Дніпровський державний аграрно-економічний університет

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. Особливе місце в забезпеченні даного міжнародному товарообігу займає транспорт. До того ж на нього покладена особлива роль: з одного боку, він є необхідною умовою зовнішньоекономічних зв'язків, здійснення міжнародного поділу праці. З іншого боку – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції – транспортних послуг.

Транспортна логістика в умовах глобалізації міжнародної економіки набуває першочергового значення. Розвиток транспортної логістики має ґрунтуватися на поєднанні економічних інтересів відправника, транспортного підприємства та одержувача на базі створення комплексних транспортно-технологічних систем, при яких рухомий склад виробників, споживачів і транспортників використовується кооперовано.

Реалізуючи свою продукцію, аграрії використовують автомобільний, залізничний та водний транспорт. Визначення способу транспортного перевезення залежить від виду та обсягу

сільськогосподарської продукції, а також від відстані (регіональні, загальнодержавні, міжнародні) та доступності і ефективності. Враховуючи спеціалізацію сільськогосподарського виробництва, основними видами продукції, що підлягають перевезенню, є зернові та насіння олійних культур. Під час вибору виду транспортування визначальним є обсяг товарної партії. У разі автомобільної доставки мінімальна партія зерна має бути кратною 20 т. У разі перевезень залізницею товарна партія має бути кратною вагонній нормі, яка у середньому становить 60 т.

Дуже часто самі виробники продукції забезпечують її перевезення власним транспортом у межах регіону або країни. В той же час, не завжди досягається належна економічна ефективність. Для міжнародних перевезень користуються послугами транспортно-експедиційних компаній. Ще одним суттєвим обмеженням міжнародних перевезень є розмір партії. На пшеницю, кукурудзу, ячмінь мінімальною вважається партія однорідного за якісними показниками зерна від 1 тис. т. Але привабливішими все ж таки є обсяги від 5-10 тис. т і більше – звісно, таку партію товару можуть забезпечити великі аграрні компанії або комерційні структури, які спеціалізуються на міжнародній торгівлі (зернотрейдери).

Нажаль невеликі та середні за розміром підприємства проводять реалізацію зерна комерційним структурам-посередникам, обмежуючись мінімальними цінами та відстанню переміщеннями продукції, у т.ч. на умовах самовивозу зі складу виробника. Не поодинокі випадки, коли виробники своїм транспортом намагаються перевезти продукцію до місця реалізації/зберігання, то отримують штучні додаткові перешкоди: створення штучної черги та затягування строків оформлення, бюрократичні перешкоди, заниження показників якості і підвищення кількості відходів і т.п. Виробник опиняється в ситуації,

коли необхідно погоджуватись на не вигідні умови, або везти свою продукцію назад.

На сьогодні серед виробників аграрної продукції України найбільш розвинену транспортну логістику, мають експортно орієнтовані агрохолдинги [1]. В той же час вони мають типові для вітчизняних реалій перешкоди для ефективного функціонування. В умовах сьогоднішня чи не найбільшою проблемою є автодороги і під'їзні шляхи до місця завантаження (розвантаження), бездіяльність або незадовільна робота дорожніх служб, несприятливі погодні умови, збої в оперативній роботі транспорту, якість вітчизняного дизельного палива, забюрократизованість та незручність системи оплати за перевантаження автотранспортних засобів.

Для більшості виробників сільськогосподарської продукції суттєвим ускладненням для ефективного вирішення завдань транспортної логістики залишаються специфічні проблеми, пов'язані саме з особливостями агропромислового виробництва:

1) сезонний характер виробництва та розбіжності по строкам при завезенні сировини та матеріалів до підприємства і вивезенні продукції з підприємства;

2) значна кількість дрібних товаровиробників і їх суттєва територіальна розосередженість, що ускладнює процес формування крупних партій продукції та сировини;

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) використання транспортних засобів, які вже відпрацювали свій технічний ресурс і в будь-який момент можуть вийти з ладу;

7) недостатня кількість кваліфікованих кадрів з логістики, викликані об'єктивними розходження в способі та умовах життя в місті і селі;

8) недостатньо розвинута співпраця між товаровиробниками, що ускладнює процеси інтеграції та кооперації [2]. До того ж певна частина цих проблем, через природне походження, завжди буде ускладнювати організацію транспортної логістики, наприклад через необхідність використання лише спецтранспорту. Слід зазначити, що значна частина товарів сільськогосподарських товаровиробників потребує саме спеціально обладнаного транспорту.

Виробництво і експорт продукції постійно зростає, це збільшує навантаження на транспортну інфраструктуру. Коли у виробників продукції питання стосується нарощення власних транспортних потужностей, то більшість виробників віддають перевагу найбільш ліквідному та мобільному автотранспорту. Не береться до уваги ні суттєва шкода навколишньому середовищу, ні значна шкода автошляхам. Розширення можливостей використання інших видів транспорту потребує значно більших капітальних інвестицій або додаткової державної підтримки, ні того, ні іншого в більшості підприємств нажаль немає.

Проте здійснюючи нововведення на підприємстві слід враховувати специфіку роботи підприємства, політичний аспект, менталітет людей, місцеві звичаї, традиції тощо. 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 [3].

Впровадження новітніх логістичних концепцій у невеликих підприємствах гальмується обмеженим фінансовим ресурсом, та високими затратами на фоні тривалого періоду окупності. Отже, для поліпшення ситуації потрібна приваблива інвестиційна політика або державна підтримка, або концентрація капіталу розрізненних товаровиробників.

Список літератури:

1. Величко А. П. Развитие транспортной экспортно-ориентированной агрологистики в Украине. Проблемы современной экономики. 2014. № 1. С. 151- 156.
2. Нечипоренко К.В. Проблеми розвитку транспортної логістики сільськогосподарських товаровиробників. 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.

3. Курбацька Л. М., Кадирус І. Г., Савенко О. А., Нечипоренко К. В. Удосконалення логістичних систем для забезпечення принципів стійкого розвитку підприємства. Агросвіт. 2021. № 7-8. С. 60–66.