К. С. Чимощ,
аспірант, ННЦ Інститут аграрної економіки
ORCID ID:0000-0002-5114-4499

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.9.112

АНАЛІЗ СУЧАСНИХ СВІТОВИХ ТА ВІТЧИЗНЯНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

К. Chymosh,
Postgraduate student, Institute of Agrarian Economics

ANALYSIS OF MODERN WORLD AND DOMESTIC TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN THE AGRICULTURAL SECTOR OF THE ECONOMY

Незаперечним є той факт, що сільське господарство є важливою галуззю для багатьох країн сучасного світу. Сільське господарство прямо або побічно впливає на різні сфери життя, безпосередньо пов'язані зі стійким розвитком, економікою, зайнятістю, міграцією робочої сили, здоров'я людини, раціонального використання природних ресурсів (особливо землі і води) і біорізноманіття. На сучасному етапі розвитку суспільного виробництва декларуючи пріоритетність питань екології та енергозбереження, їм не приділяється достатньо уваги через більш насущні економічні і політичні проблеми.

Агропродовольчий ринок як об'єкт регулювання має складну структуру і може бути сегментований за видами продукції, за рівнем організації, формами торгівлі і т.д. Ще більш складною є структура взаємозв'язків його суб'єктів. Так, міжгалузеві зв'язки сільського господарства і галузей переробної промисловості є матеріальною основою продовольчих ланцюгів, що формують структуру агропродовольчого ринку країни. Одночасно його інфраструктуру представляють маркетингові підсистеми: канали збуту — оптова та роздрібна торгівля, логістичні, інформаційні служби тощо.

The article deals with the analysis of modern world and domestic trends in the development of transport logistics in the agricultural sector of the economy.

It is undeniable that agriculture is an important sector for many countries in the modern world. Agriculture directly or indirectly affects various spheres of life, directly related to sustainable development, economy, employment, labor migration, human health, rational use of natural resources (especially land and water) and biodiversity. At the present stage of development of social production, declaring the priority of environmental and energy conservation, they are not given enough attention due to more pressing economic and political issues.

The agri-food market as an object of regulation has a complex structure and can be segmented by types of products, by level of organization, forms of trade, etc. The structure of interrelations of its subjects is even more difficult. Thus, intersectoral links between agriculture and processing industries are the material basis of food chains that form the structure of the agri-food market. At the same time, its infrastructure is represented by marketing subsystems: sales channels — wholesale and retail trade, logistics, information services, etc.

In today's conditions of dynamic development the agrarian markets and technologies, logistics is one of the important factors of competitiveness at agricultural enterprise and effective satisfaction of the consumer's needs. Without a rationally organized logistics system, a company will not be able to maintain the achieved positions for a long time and, moreover, achieve leadership. Also, the efficiency of an enterprise directly depends on the level development of transport logistics, since not all of them are sufficiently equipped with vehicles for the carriage of goods. Costs on transport operations are amount 50 percent of the total cost of logistics. Transport logistics integrates planning, management and physical transportation of products, accompanied by the necessary information flow to minimize transport and time costs. Transport is the third leading branch of material production.

Ключові слова: аграрний сектор, транспортна логістика, логістика в АПК, розвиток транспортної логістики.

Key words: agricultural sector, transport logistics, logistics in agro-industrial complex, development of transport logistics.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Специфічні особливості окремих сегментів агропродовольчого ринку визначаються взаємодією загальних умов функціонування і споживчими властивостями кон-

кретного продукту харчування. Однак у сучасних умовах спостерігається подальше прогресуюче ускладнення агропродовольчого ринку як системи під впливом наростаючих змін поглиблення процесів глобалізації.

Наслідком цього є формування світового агропродовольчого ринку, регулювання участі різних країн у його функціонуванні, зростання конкуренції на окремих сегментах між транснаціональними компаніями, зміна структури виробництва і споживання агропродовольчої продукції і т.д.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті — дослідження умов розвитку транспортної логістики в аграрному секторі економіки.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ З ТЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Тенденції на логістичному ринку досліджуються в багатьох наукових працях. Окремі питання теоретичного, методичного та практичного характеру щодо логістичної діяльності підприємств аграрного сектору розглянуто у роботах: А.О. Коломицевої, Н.Й. Коніщевої, Є.В. Крикавського, В.Г. Кузнєцова, Р.Р. Ларіної, В.Є. Ніколайчука, Ю.В. Пономарьової.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Транспорт — третя провідна галузь матеріального виробництва. Він забезпечує виробничі зв'язки промисловості і сільського господарства, здійснює перевезення вантажів і пасажирів, є основою географічного поділу праці, сприяючи спеціалізації та кооперування підприємств, галузей, районів та країн. Без транспорту було б неможливо подолання територіального розриву між виробництвом і споживанням товарів і послуг [2, с.107].

Особливу частину світової транспортної системи складають транспортні коридори і вузли. У систему міжнародних транспортних коридорів входять також експортні і транзитні магістральні трубопроводи. Створені в кінці минулого століття транспортні коридори, що проходять через території декількох країн, об'єднують відразу декілька видів транспорту. Із сукупності маршрутів вони перетворилися в систему керуючих центрів перевезень і транспортних вузлів, які поступово набули функції управління тарифною політикою.

При переході до інтенсивного, інноваційного, соціально орієнтованого типу розвитку Україна прагне стати одним з лідерів глобальної економіки в аграрному секторі, що вимагає активної позиції держави щодо створення умов для соціально-економічного розвитку, перш за все, з метою підвищення якості транспортних послуг, зниження сукупних витрат суспільства, що залежать від транспорту, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи та якості життя населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг, посилення інноваційної, соціальної та екологічної спрямованості розвитку транспортної галузі, перетворення географічних особливостей України в її конкурентну перевагу [5, с. 192].

У цих умовах формування стратегічних напрямків розвитку вітчизняного транспорту має здійснюватися на базі всебічного аналізу сучасного стану та проблем розвитку транспортної системи в тісному взаємозв'язку із загальними напрямками і масштабами соціально-економічного розвитку країни, а також з глобальними загальносвітовими стратегічними тенденціями в економіці.

Транспорт є загальною умовою розвитку суспільного виробництва загалом і сільськогосподарського виробництва, зокрема. Основоположним принципом організації його ефективного використання є раціональне поєднання процесів транспортування з технологіями сільськогосподарського виробництва та їх виконанням.

Сучасний розвиток інноваційних технологій відбувається досить швидкими темпами і зачіпає різні сфери діяльності суспільства. Однак особливо популярними і цікавими з них виступають інновації в галузі транспор-

ту. Світова практика і накопичений вітчизняний досвід свідчать про конкурентні переваги інтегрованих підприємств на рівні груп господарств і адміністративних районів та перетворення їх в аграрні структури.

Прикладом може бути Польща, яка за гірших природно-кліматичних умов, ніж в Україні, є основним постачальником яблук в Європі. Дослідженнями встановлено, що в агробізнесі, як і в садівництві, рекомендується використання логістичних методів управління, передусім, виробничої логістичної системи OPT (Optimized Production Technology) — "оптимізувати виробничі технології", яка дозволить впровадити у виробництво "Систему точного землеробства" [3, с. 112].

Система точного землеробства є економічно та екологічно доцільною формою землекористування, спрямована на виробництво плодів і ягід, овочів на основі використання ефективних методів в організації матеріальних та інформаційних потоків. Неефективне використання ресурсів призводить до надмірного росту собівартості продукції, що в свою чергу знижує конкурентоспроможність підприємства.

Встановлено, що невеликі за розміром сільськогосподарські підприємства незалежно від організаційно-правової форми без інвестицій не зможуть скористатися "системою точного землеробства". Однак інтеграційні зв'язки і створені на їх основі регіонально-логістичні системи в повній мірі вирішать цю проблему. Для задоволення запитів споживачів у сільськогосподарській продукції необхідно забезпечити перехід до принципово нових технологій виробництва продукції, впроваджувати нові способи і методи їх переробки, зберігання і реалізації готової продукції та її транспортування [3, с. 116].

Таким чином, існує об'єктивна необхідність для розвитку інтеграційних процесів на основі агропромислового об'єднання підприємств. Логістична транспортна система повинна одночасно працювати на двох рівнях: регіональному (макрорівні) і локальному (мікрорівні). Узагальнивши досвід розвитку сільського господарства в розвинених країнах, встановлено, що на макрорівні повинна бути, створена мережа інформаційно-аналітичних центрів і консалтингових фірм, які здійснюють моніторинг реального попиту на продукцію та розробляють маршрути її перевезення.

Причини існуючої підвищеної уваги до транспортної галузі криються в зосередженні в ній значної частки витрат із загальної структури сукупних витрат, що припадають на здійснення логістичних операцій. Серед іншого, розробляються і впроваджуються інноваційні технології спрямовані і на скорочення згубного впливу від впливу транспортної галузі на навколишнє середовище, що на цьому етапі розвитку суспільства виглядає досить виправданим [1, с. 152].

Ефективною працююча транспортно-логістична система може виступати вагомим аргументом, що гарантує стабільну забезпеченість підприємств матеріально-технічними ресурсами, стійкий збут готової продукції і його позитивну роботу в цілому. У зв'язку з цим оптимізація процесів управління логістичними рухом товарів, зниження логістичних витрат по всьому шляху логістичних процесів, організація гнучкого функціонування транспортно-логістичної системи, здатної сприймати досягнення науково-технічного прогресу, є одним із стратегічних завдань підприємства.

У сучасному сільськогосподарському підприємстві роль транспортних робіт в забезпеченні нормального протікання виробничого процесу постійно зростає. Удосконалення технології сільськогосподарського виробництва йде як по лінії розчленування процесів праці на ряд операцій, які виконуються за допомогою спеціалізованих машин, так і по лінії одночасного виконання ряду операцій спеціальними комбінованими машинами в поєднанні процесів транспортування з їх виконанням.

Нині транспортні операції є по відношенню до процесу виробництва не зовнішньою, а внутрішньою складовою частиною. Ряд часткових виробничих процесів є поєднанням основного технологічного процесу з транспортуванням. У процесі оптимізації транспортної системи в сільському господарстві слід враховувати систему чинників, що впливають на ефективність використання транспорту в сільському господарстві: рівень організації перевезень, організації вантажно-розвантажувальних і супутніх їм робіт, ступінь технічної підготовки рухомого складу, раціональне використання трудових ресурсів, рівень розвитку економічних взаємовідносин між підприємствами АПК, стан дорожньої мережі, щільність і якісний стан сільських доріг та ін. [4, с. 77].

Крім того, необхідно враховувати умови і особливості в організації транспортних робіт, які включають: нерівномірність перевезень протягом року, взаємодія транспорту з іншою технікою при виконанні технологічних процесів, широкий діапазон відстані перевезень, особливості сільськогосподарських вантажів, складність транспортних схем, багаторазовість перевезень у процесі виробництва.

Визначення ефективності транспорту має оцінювати, передусім, своєчасність і збереження доставки вантажів, які переміщуються до певного адресата, задоволення потреб споживачів у відповідному перевезенні. Складовою частиною системи є: обсяг перевезених вантажів за зміну або годину змінного часу; витрати праці на 1 т перевезеного вантажу; собівартість перевезень; питомі капітальні вкладення і приведені витрати на 1 т перевезеного вантажу та ін. Водночас розвиток транспорту має здійснюватися з урахуванням вимог сільськогосподарського виробництва.

Пріоритетні напрямки розвитку транспортного обслуговування аграрного сектора економіки вказані на рис. 1.

Пріоритетними напрямками міжгосподарських відносин, що підвищують ефективність використання транспорту, є: організація машинно-технологічних станцій, пунктів прокату і ринку старих машин, вдосконалення взаємовідносин з постачальниками техніки, запасних частин, паливно-мастильних та інших матеріалів, кооперація сільськогосподарських товаровиробників для перевезення вантажів транспортом, створення дилерських пунктів для постачання сільгоспідприємств і фермерських господарств транспортними засобами [4, с. 83].

Так, концентрація техніки в спеціалізованих організаціях, що мають висококваліфіковані кадри і сервісну службу, що забезпечують застосування прогресивних технологій у сільському господарстві, створення МТЗ дозволяють ефективно використовувати наявний транспорт і економити кошти на його придбання. Створення дилерських пунктів сприяє демонополізації сфери обслуговування аграрного виробництва і створенню конкурентного середовища в системі послуг.

ВИСНОВКИ

Основні напрями державного регулювання організації використання транспорту включають: пільгове кредитування аграрних організацій для придбання техніки, систему організаційних і правових заходів вдосконалення лізингових відносин, регулювання цін на сільськогосподарську і промислову продукцію підтримку автодоріг в хорошому стані, вдосконалення системи підготовки та перепідготовки водіїв, заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

Рис. 1. Розвиток транспортного обслуговування аграрного сектора економіки

Джерело: розроблено автором.

Зокрема основними критеріями вибору лізингових компаній повинні бути: максимальний обсяг залучення власних і позикових коштів з мінімальною процентною ставкою; гарантії повернення бюджетних коштів; можливість проведення гарантійного та післягарантійного обслуговування техніки; мінімальна ціна матеріально-технічних ресурсів та послуг для лізингоодержувача. Підвищенню ефективності аграрного виробництва також сприяє система заходів щодо посилення безпеки дорожнього руху.

Література:

1. Величко А.П. Развитие транспортной экспортно-ориентированной агрологистики в Украине. Проблемы современной экономики. 2014. № 1. С. 151—156.
2. Вишневецька О.М., Двойнісюк Т.В., Шигида С.В. Особливості логістичних систем сільськогосподарських підприємств / Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. № 7. С. 107—109.
3. Мішенін Є.В., Коблянська І.І., Устік Т.В., Ярова І.Є. Екологоорієнтоване логістичне управління виробництвом: монографія. Суми: Папірус. 2013. 260 с.
4. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку): монографія. Харків: Золоті сторінки, 2012. 165 с.
5. Смирнов І.Г. Інтегрована логістика АПК та її транспортна складова: суспільно-географічний та екологічний вимір. Економіка та соціальна географія: наук. зб. Київ: КНУ. 2011. Вип. 62. С. 191—202.

References:

1. Velichko, A. P. (2014), "Development of transport export-oriented agrologistics in Ukraine", Problems of the modern economy, vol. 1, pp. 151—156.
2. Vishnevskaya, O. M. Dvoynisyuk, T. V. and Shigida, S. V. (2015), "Features of logistics systems of agricultural enterprises", Global and national economic problems, vol. 7, pp. 107—109.
3. Mishenin, E. V. Koblyanskaya, I.I. Ustik, T. V. Yarova, I. E. (2013), Ekologoorientovane lohistychnе upravlinnia vyrobnytstvom [Ecologically oriented logistics management of production], Papyrus, Sumy, Ukraine.
4. Palant, O.Y. (2012), Lohistyka transportnoho kompleksu rehionu (perspektyvy investuvannia ta innovatsijnoho rozvytku) [Logistics of the transport complex of the region (prospects for investment and innovation development)], Golden Pages, Kharkiv, Ukraine.
5. Smirnov, I.G. (2011), "Integrated logistics of agro-industrial complex and its transport component: socio-geographical and ecological dimension", Economics and social geography: science. zb. Kyiv: KNU, vol. 62, pp. 191—202.

Стаття надійшла до редакції 04.09.2020 р.