

Розвиток транспортної логістики на підприємствах сільського господарства західних регіонів України

Мета статті - дослідити стан розвитку транспортної логістики сільського господарства та обґрунтувати пропозиції щодо впровадження заходів з організації транспортної логістики.

Методика дослідження. Використано розрахунково-аналітичні методи оцінки рівня розвитку транспортної логістики в сільському господарстві західних регіонів України для оцінки стану транспортної логістики в сільськогосподарських підприємствах регіону.

Результати дослідження. Проаналізовано загальні засади розвитку транспортної логістики сільськогосподарських підприємств західного регіону України. Встановлено, що агровиробники в кризовий період сьогодення 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. Серед виробників аграрної продукції західного регіону України найбільш розвинену транспортну логістику мають експортно орієнтовані агрохолдинги.

Елементи наукової новизни. Охарактеризовано транспортну логістику сільськогосподарських підприємств західного регіону країни. Отримано типову характеристику транспортно-логістичних процесів у тваринництві та рослинництві досліджуваного регіону. Запропоновано впровадження «екологічних» заходів, які матимуть позитивний ефект у сфері транспортної логістики сільськогосподарських підприємств досліджуваного регіону.

Практична значущість. Однією зі специфічних особливостей сільськогосподарського виробництва є потреба в залученні різного виду транспортних засобів. Встановлено, що відстані внутрішньогосподарських перевезень прямо пропорційно залежать від площі сільськогосподарських угідь господарства. Утримувати автомобільний парк, обслуговуючий сільськогосподарське виробництво протягом тривалого періоду, дрібним товаровиробникам не вигідно. У дослідженні сформульовані основні завдання транспортної логістики. Табл.: 4. Рис.: 1. Бібліогр.: 16.

Ключові слова: логістика; транспортна логістика; сільське господарство західного регіону України; транспортні витрати; транспортно-логістичне обслуговування; обслуговуючі кооперативи; «зелена» транспортна логістика.

Спаський Габрієл Васильович - доктор економічних наук, провідний науковий співробітник відділу інвестиційного та матеріально-технічного забезпечення, Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки» (м. Київ, вул. Героїв Оборони, 10)
E-mail: gszpasszky@kmf.uz.ua

Постановка проблеми. Реформи в сільському господарстві зумовлюють зміни потреб, зв'язків, формування ринкових принципів організації діяльності сільськогосподарських підприємств. При цьому відбуваються об'єктивні структурні зміни потреб сільського господарства у вантажних автомобілях, вантажно-розвантажувальних механізмах, тракторах, комбайнах, каналах реалізації сільськогосподарської продукції та продовольства. Раціональне використання ринкових механізмів призвело до змін форм і методів заготівель сільськогосподарської продукції, розвитку прямих зв'язків господарств з переробними підприємствами та оптовиками, розширення обсягів закупівлі багатьох видів сировини безпосередньо в місцях їх виробництва. Як наслідок, виникає потреба у перегляді наукових поглядів, принципів організації та

якості роботи транспорту, комплексного міжгалузевого підходу до вирішення питань системної організації логістичної системи обслуговування сільського господарства, розробки нових форм управління транспортними перевезеннями на базі логістики, що забезпечить узгодження економічних інтересів транспортних підприємств і замовників транспортних послуг [1, 16].

Роль транспорту в логістиці є ключовою, адже рух матеріальних потоків без транспортування неможливий. Значна частина логістичних витрат припадає на транспортування. Транспорт виявляє вплив на економіку західних регіонів країни, на розвиток сільських територій, де здійснюється виробництво сільськогосподарської продукції, її зберігання, переробка і маркетингова діяльність [10].

Переміщення сировини, матеріалів та готової продукції від первинного постачальника, виробника до кінцевого споживача за-

безпечується транспортними засобами, які є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Нині територіальні зв'язки забезпечує транспорт, 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 у формуванні остаточної собівартості продукції, а й у забезпеченні конкурентних переваг [15].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам перевезення вантажів у сільському господарстві й використанню мобільного транспорту присвячені праці цілого ряду науковців: А.П. Величко [1, 2], Я.О. Кучерявої [4, 5], І.М. Майорова [7], Л.О. Маргіта [6], К.В. Нечипоренка [8], О.Ю. Палант [9], І.Г. Смирнова [10], Д. Уотерс [16], Д. Шехтер [15] та ін. Пропоновані 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 у сільському господарстві західного регіону України з мінімальним негативним впливом на довкілля потребують подальшого ґрунтовного дослідження.

Мета статті - дослідити стан розвитку транспортної логістики сільського господарства та обґрунтувати пропозиції щодо впровадження заходів організації транспортної логістики.

Виклад основних результатів дослідження. Згідно з теорією, обсяги перевезень, напрями та номенклатуру транспортованих вантажів розглядає транспортна логістика. Значна роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але й у тому, що без транспортування неможливе безпосереднє існування матеріального потоку.

Визначальною операцією у сфері транспортно-логістичного обслуговування є транспортування, що і слугує об'єктом здійснення транспортних логістичних послуг. Транспортування - це логістична операція, що полягає у переміщенні продукції у заданому стані із застосуванням транспортних засобів, починається із завантаження з місця відправлення та закінчується розвантаженням у місці призначення [5]. Більш загальне поняття - «перевезення» - переміщення вантажів, товарів або пасажирів. Обидва поняття означають, по суті, одну й ту саму дію, передбачають як вантажні, так і пасажирські переміщення, використання різних видів транспорту, але термін «транспортування» є саме логістичним терміном.

Одна з основних категорій транспортної логістики - це її функції. Саме через них виявляється зміст і сутність транспортної логістики, її завдання і мета, як економічної, управлінської науки. Самі ж функції визначаються особливостями предмета транспортної логістики.

Функцією транспортної логістики доцільно вважати основні напрями діяльності, що характеризують сутність, зміст і призначення транспортної логістики, її завдання і мету в системі економічних та управлінських наук. Функції транспортної логістики мають наступні ознаки [2, 9]:

- є основними напрямками науково-пізнавальної (як галузь науки) та навчальної (як навчальна дисципліна) діяльності;
- у них проявляються сутність і зміст транспортної логістики;
- визначають місце транспортної логістики у системі логістики;
- вказують мету і завдання транспортної логістики як економічної та управлінської науки.

Доцільно виділити такі функції транспортної логістики: евристичну, онтологічну, прогностичну, комунікативну, системоутворюючу (табл. 1).

1. Функції транспортної логістики

Назва функції	Сутнісна характеристика функції
Евристична	Полягає у тому, що наукова діяльність у сфері транспортної логістики базується на теоретичних положеннях, сукупність яких дозволяє спрямовувати цю діяльність на відкриття нових закономірностей та встановлення тенденцій, які виникають у процесі функціонування транспортно-логістичних систем

Онтологічна	Властиве те, що вона призначена пізнавати транспортні процеси, як економічне явище у системі логістики, тобто дослідити предмет транспортної логістики, дати пояснення результатам даного дослідження
Прогностична	Полягає у тому, що, охоплюючи певну систему знань у цій сфері та оволодіваючи певними закономірностями функціонування транспортно-логістичних систем, транспортна логістика як наука визначає тенденції і напрями розвитку транспорту в системі логістики
Комунікативна	Надає можливість використовувати нові знання та досягнення інших галузей науки (економічних, управлінських, технічних та ін.) у сфері транспортної логістики і, навпаки, використовувати результати розвитку транспортної логістики як науки для розвитку зазначених наук
Системоутворююча	Визначає місце, роль і значення транспортної логістики у системі логістики та характеризує певну побудову транспортної логістики як системи

Джерело: [2, 9].

Представлений вище перелік функцій транспортної логістики не є вичерпним. У процесі розвитку цієї науки вони будуть уточнюватися, змінюватися і доповнюватися.

Таким чином, функція транспортної логістики полягає у здійсненні транспортних операцій (перевезення вантажів, пасажирів) шляхом використання транспортних засобів. Логічно стверджувати, що функціональна ефективність транспортної логістики полягає у якісному виконанні транспортної функції.

Встановлено, що транспорт бере безпосередню участь у технологічному процесі виробництва сільськогосподарської продукції найрізноманітніших галузей господарювання. У свою чергу, вплив транспортних витрат на загальну ефективність виробництва надто високий. Звідси, організація його роботи є одним із завдань організації логістики на підприємствах західного регіону України загалом та здійснюється разом із вирішенням завдань виробництва, закупівель та розподілу продукції.

Транспортна логістика - це система з організації доставки, а саме переміщення будь-яких матеріальних предметів або речовин з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом. Вона є одним з основоположних напрямів науки про управління інформаційними і матеріальними потоками у процесі руху товарів. Оптимальним вважається той маршрут, по якому можливо доставити логістичний об'єкт в найкоротші терміни (або передбачені терміни) з мінімальними витратами, а також з мінімальною шкодою для об'єкта доставки.

При цьому транспортування у підприємстві проявляється в двох аспектах: внут-

рішньому (пов'язано з незначними відстанями переміщення, переважно в системі виробничої логістики) і зовнішньому (здійснюється на далекій відстані між різними організаціями або віддаленими підрозділами одного підприємства, переважно в системі логістики постачання та розподілу).

Транспортно-логістична діяльність сільськогосподарських підприємств забезпечує динаміку матеріалопотоків у процесі виробництва продукції рослинництва і тваринництва.

Транспорт має свої специфічні особливості, які відрізняють його від інших галузей економіки, зокрема [10]:

- транспорт не є виробником продукції;
- транспортна продукція не має матеріального характеру;
- у структурі транспортних витрат витрати на ПММ і амортизацію перевищують 50-60%;
- використовується в усіх галузях економіки;

У логістиці підприємств транспорт використовується в закупівельній, виробничій та збутовій діяльності, відповідно і вантажоперевезення поділяються на групи [10]:

- позагосподарські - транспортування вантажів за межами господарства;
- внутрішньогосподарські - транспортування в межах території підприємства;
- внутрішньосадибні - перевезення вантажів у межах одного підрозділу підприємства.

Специфікою транспортної логістики сільськогосподарських підприємств є використання різних видів транспорту і перевезення різного класу вантажів. До того ж плануван-

ня транспортних робіт значною мірою залежить від інших виробничих факторів підприємства. Так, відстані внутрішньогосподарських перевезень прямо пропорційно залежать від площі сільськогосподарських

угідь підприємств, що можна простежити на прикладі Закарпатської, Чернівецької, Львівської та Івано-Франківської областей (табл. 2).

2. Середня відстань внутрішніх перевезень вантажів залежно від земельної площі та з урахуванням рельєфу, конфігурації земельних угідь і розташування виробничих центрів, км

Площа сільськогосподарських угідь підприємств, га	Коефіцієнти, що враховують ступінь пересіченості рельєфу, конфігурації земель та ін.				Збільшення відстані перевезень IV групи до I км
	I	II	III	IV	
	2,1	2,4	2,8	3,1	
300	1,4	1,6	1,8	2,0	0,6
500	1,8	2,0	2,4	2,6	0,8
1000	2,5	2,9	3,3	3,7	1,2
1500	3,1	3,5	4,1	4,5	1,4
2000	3,5	4,0	4,7	5,2	1,7
3000	4,3	4,9	5,8	6,4	2,1

Джерело: [11 - 14].

Як свідчать наведені дані, при підвищенні ступеня пересіченості рельєфу, у зв'язку з видовженням полів і кривизною доріг, відстані перевезень зростають. Також важливу роль відіграє дорожній фактор, особливо що стосується польових доріг, проїзд якими дає змогу зменшувати пробіги, тим самим економити пально-мастильні матеріали.

Однією зі специфічних особливостей сільськогосподарського виробництва є потреба в залученні різного виду транспортних засобів у виробничому процесі. Якщо сіль-

ськогосподарське виробництво вимагає використання спеціалізованого транспорту, часто транспортні операції виконуються в поєднанні з агротехнічними роботами (внесення добрив, збирання кормових культур, роздавання кормів, вивезення гною тощо). На підставі обстеження було отримано типову характеристику транспортно-логістичних процесів у тваринництві та рослинництві досліджуваних сільськогосподарських підприємств західного регіону (табл. 3).

3. Характеристика транспортної-логістики сільськогосподарського підприємства досліджуваного західного регіону

Вид перевезень	Тип транспорту	Орієнтовний розподіл транспорту в структурі вантажообігу, %	Основні напрямки руху транспортних засобів
Позагосподарські в закупівельній логістиці	Автомобілі високої вантажопідйомності, з причепами	100	Логістичні посередники матеріально - технічного забезпечення підприємства
Позагосподарські в збутовій логістиці підприємства	Автомобілі високої вантажопідйомності	55	Поле-переробка; склади-переробка, зернотік-хлібоприймальні пункти
	Автомобілі середньої вантажопідйомності	30	Зернотік-хлібоприймальні пункти
	Спеціальний автотранспорт	15	Тварні ферми; переробні підприємства
Внутрішньогосподарські	Автомобілі високої вантажопідйомності, з причепами	28	Поле-зернотік; епізодичні спеціальні перевезення
	Автомобілі середньої вантажопідйомності	42	Поле-зернотік; поле-кормоцех
	Тракторний причеп	30	Поле-тваринницькі ферми; поле-склади, поле-кормоцехи

Внутрішньосадибні	Автомобілі середньої та малої вантажопідйомності	50	Зернотік-склади; склади- власна переробка; поле- тваринницькі ферми
	Тракторний причеп	35	Ферма-поле; кормоцех- тваринницька ферма; обслуговування підрозділів підприємства
	Гужовий	15	Обслуговування тваринницьких ферм, будівельної та рілних бригад

Джерело: Власні пропозиції.

За даними табл. 3 стає зрозуміло, що основна маса вантажів перевозиться автомобільним транспортом. З огляду на це, в першу чергу слід звернути увагу на стан та перспективи використання саме автомобільного транспорту.

Досліджуючи ефективність транспортної логістики в сільському господарстві прове-

дено вибіркове групування сільськогосподарських підприємств досліджуваних регіонів за величиною питомої ваги вартості транспортних засобів у структурі балансової вартості основних засобів. Для проведення цього аналізу було використано дані 40 прибуткових сільськогосподарських підприємств регіону (табл. 4).

4. Групування сільськогосподарських підприємств за питомою вагою транспортних засобів у балансовій вартості основних засобів, 2016 р.

Показник	Групи с.-г. підприємств			Показники III групи відносно I
	I	II	III	
Інтервал, %	2,4-4,3	4,4-6,3	6,4-8,3	x
Кількість підприємств у групі	17	12	11	40
Питома вага потужностей транспортних засобів у структурі всіх енергетичних потужностей, %	19,1	25,5	30,5	25,0
Вироблено валової продукції, тис. грн на 100 га с.-г. угідь	681,4	844,2	1062,1	155,9
Площа с.-г. угідь, га	835,5	1420,1	2120,7	175,6

Джерело: [11 - 14].

Звідси можна стверджувати, що зростання забезпеченості сільськогосподарських підприємств транспортними засобами сприяє підвищенню продуктивності виробничої логістики. Такі підприємства характеризуються більшою величиною енергонасиченості парку транспортних засобів та їх систематичним оновленням, що й зумовлює збільшення їх балансової вартості. Варто відзначити, що до таких підприємств відносять підприємства з більшими площами сільськогосподарських угідь, що свідчить про більшу динаміку транспортних робіт при лінійному законі зростання площ сільськогосподарських угідь.

Нині тільки великі товарні сільськогосподарські підприємства мають доступ до логістичних каналів розподілу виробленої продукції, чим не володіють дрібні товаровиробники. Серед інших проблем слід вказати відсутність в останніх складських приміщень. Адже, як зазначається автором в роботі [2], головною метою системного підхо-

ду логістики складування в аграрному секторі є організація ефективної системи складування, тобто забезпечення оптимального розміщення вантажу на складі та раціональне управління ним. У свою чергу, це зумовлює додаткові витрати. У такому випадку необхідно створювати чи орендувати склади, можливо для малих і дрібних товаровиробників, лише на умовах кооперації, оскільки вони фінансово не спроможні одноосібно сплачувати орендну плату.

Потреба в інтеграції підприємств аграрного сектору на засадах логістичного підходу на основі аналізу вказує на наявність низки перспективних напрямів діяльності сільськогосподарських підприємств регіонів України, у яких застосування логістичного підходу за умови його адаптації до особливостей сільськогосподарської галузі – не лише можливе, а й перспективне. Звідси науковці мають розробити відповідні методики оптимізації процесів управління матеріальними потоками в межах сільськогос-

подарських підприємств і, що вкрай важливо, на рівні їх взаємодії з партнерами з інтегрованих логістичних ланцюгів просування сільськогосподарської продукції у сферу споживання. Отже, 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 сільськогосподарської продукції до сфери споживання [10].

За даними аналізу, проведеного експертами Асоціації «Аграрних перевізників України», великі сільськогосподарські виробники в кризовий період зіткнулися з проблемами, які стали типовими для досліджуваних сільськогосподарських регіонів України [8]:

- дефіцит автомобільного і залізничного транспорту в пікові періоди сільськогосподарських робіт;
- неякісне та несвоєчасне надання послуг перевізниками;
- несвоєчасність доставки продукції;
- коливання транспортних тарифів;
- зриви подачі автотранспорту в узгоджені дати під завантаження;
- дефіцит спеціалізованих «зчеплень» м/п 17 тонн;
- непрогнозовані ризики, пов'язані з кліматом;
- відсутність єдиного реєстру транспортних засобів (на практиці призводить до того, що один і той самий вантажний автомобіль може бути одночасно заброньований на різні маршрути різними диспетчерами).

Досвід підтверджує, що крім економічного збитку та недоотримання прибутку сільськогосподарськими виробниками виникає можливість дефіциту сільськогосподарської продукції в магазинах, подорожчання сільськогосподарської продукції для споживачів. Більше того, ці проблеми можуть впливати на забезпечення продовольством не тільки окремих західних областей України, а й країни в цілому.

Поряд із цим, залишаються невирішеними специфічні проблеми транспортно-логістичного обслуговування в аграрному секторі, пов'язані саме з особливостями сільськогосподарського виробництва [8]:

- значна кількість малих і дрібних товаровиробників, що ускладнює процес формування великих партій продукції та сировини;

- сезонний характер виробництва та розбіжності по строках при завезенні сировини та матеріалів до підприємства і вивезенні продукції з підприємства;

- специфіка об'єкта транспортування: деякі види продукції швидко псуються та вимагають спеціальних умов перевезення (температура, вентиляція і т.ін.), потреба у перевезенні живих тварин, птиці тощо;

- низька якість транспортної інфраструктури, що є наслідком економічної слабкості суб'єктів господарювання та територіальної їх розосередженості;

- залежність виробництва від погодних умов (особливо продукції рослинництва) та природних біологічних процесів, що ускладнює планування та збільшує невизначеність і ризик;

- недостатня кількість кваліфікованих кадрів з логістики через об'єктивні розбіжності в умовах життя у місті та селі;

- недостатньо розвинута співпраця між товаровиробниками, що ускладнює процеси інтеграції та кооперації.

При цьому певна їх частина, через природне походження, завжди буде ускладнювати організацію транспортної логістики, наприклад, через необхідність використання лише спеціального транспорту.

Нині утримувати автомобільний парк, обслуговуючий сільськогосподарське виробництво протягом тривалого періоду, малим та дрібним товаровиробникам не вигідно, оскільки однією з особливостей сільськогосподарських перевезень є чітко виражена сезонність, що зумовлює 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 у свою чергу викликає різкі коливання у використанні вантажних автомобілів та складських приміщень. Тому транспортно-логістична концепція збуту в сільському господарстві повинна базуватися на залученні до цього процесу обслуговуючих кооперативів, які на основі маркетингово-логістичного підходу повинні зменшити транспортну складову в собівартості сільськогосподарської 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, а й на аналогічні ринки інших областей країни та інших держав [4, 7].

Визначено, що сільськогосподарське виробництво в досліджуваних регіонах України за останні роки можна вважати локомотивом вітчизняної економіки. За останнє десятиліття постійно нарощуються обсяги сільськогосподарського виробництва. Експорт сільськогосподарської продукції став базовим елементом зовнішньоторговельної діяльності областей України. Разом із тим сучасні вітчизняні сільськогосподарські технології не завжди відповідають вимогам раціонального та збалансованого природокористування. Держава може втратити статус провідної аграрної країни світу, оскільки протягом останніх 25 років її сільськогосподарський земельний фонд постійно деградує, площі сільськогосподарських угідь зменшуються. Звідси важливим кроком у напрямі забезпечення розвитку може стати перехід до «зеленої» економіки [6].

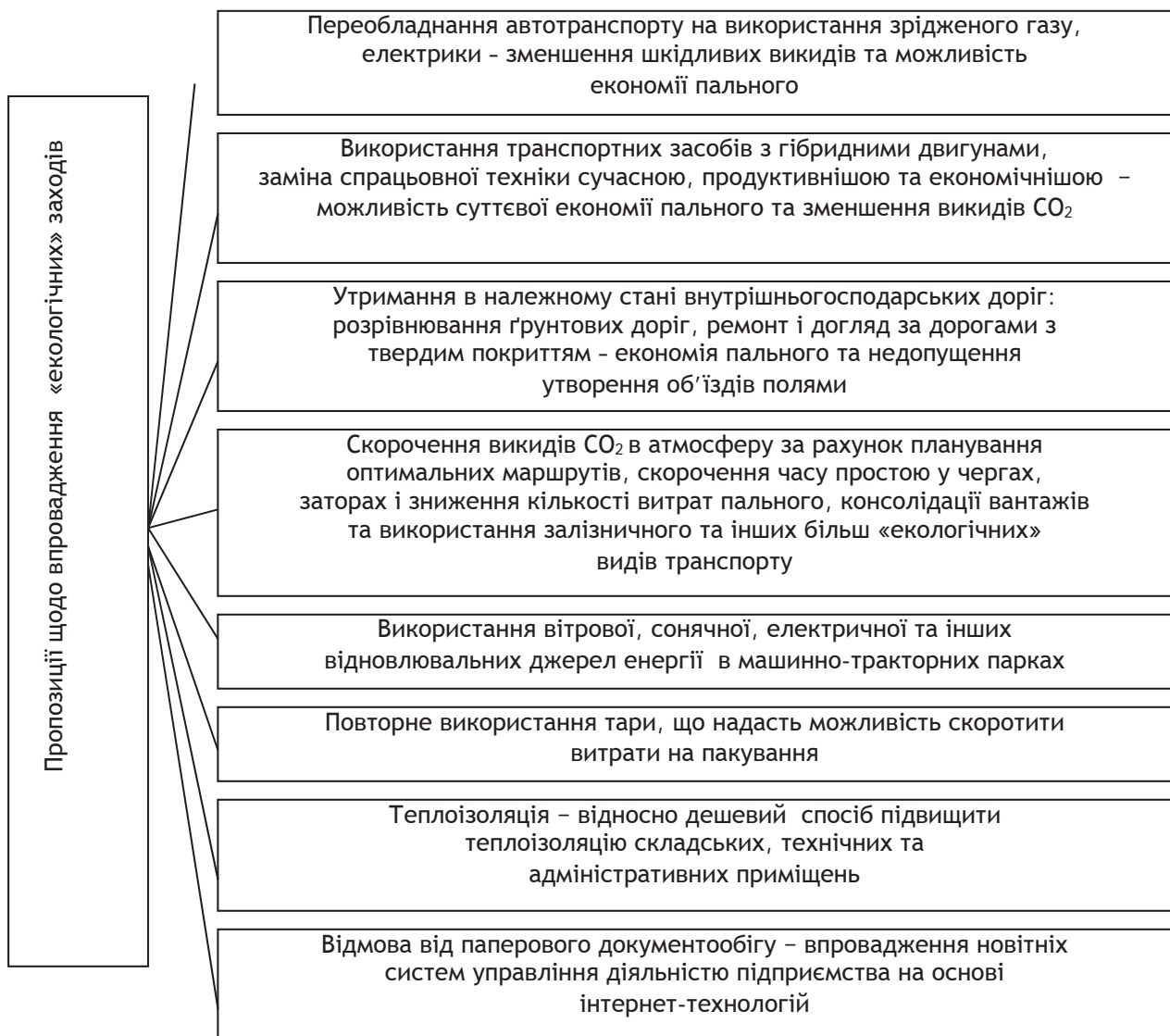
На сучасному етапі розвитку суспільного виробництва, декларуючи пріоритетність питань екології та енергозбереження, їм не приділяється достатньо уваги через більш нагальні економічні та політичні проблеми. В той же час, в умовах євроінтеграції підвищена увага до екологічного аспекту логістичної діяльності зумовлена рядом причин, серед яких поінформованість споживачів через екомаркування, зростання економічних мотивацій захисту довкілля, підвищена увага до регульованих заходів у цьому напрямі, зростаючий попит на фахівців щодо захисту довкілля. Однак найбільш мотивуючим чинником виступає бажання сформува-ти у споживача екологічний імідж великого підприємства. На думку дослідників, найближчим часом більшість споживачів віддаватиме перевагу підприємствам, 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 утилізацією відходів [6].

Дослідженнями встановлено, що транспорт — один із найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Завдання забезпечення екологічної безпеки, крім визначення впливу транспорту на екосистему досліджуваних областей, 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 [3]. Встановлено, що непоодинокі випадки, коли на внутрішньогосподарському рівні сільськогосподарського підприємства практично не зважають на шкідливий вплив навколишньому середовищу та екосистемі в цілому: 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'їзних доріг вилучають із користування родючі землі; створення неконтрольованих, без належних умов утилізації, звалищ відходів діяльності машинно-тракторного парку сільськогосподарських підприємств досліджуваного регіону.

На основі світового досвіду та пропозицій вітчизняних науковців [3], можливе впровадження «екологічних» заходів, які матимуть позитивний економічний ефект у сфері транспортної логістики сільськогосподарського підприємства (рис.).

Впровадження транспортної логістики має стати одним з ефективних шляхів соціально-економічного розвитку сільськогосподарських підприємств як окремих регіонів, так і країни в цілому. Вирішується завдання не тільки оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, а й створюється довгостроковий імпульс розвитку сільськогосподарських підприємств, економіки регіону та формуються нові конкурентні переваги території.



«Екологічні» заходи у сфері транспортної логістики сільськогосподарських підприємств західного регіону України

Висновки. Транспортна логістика в сільському господарстві підприємств формується в умовах застосування різного типу транспортних засобів та необхідністю перевезення вантажів різного фізико-механічного складу.

Основна частина перевезень у сільськогосподарських підприємствах досліджуваного регіону виконується автомобільним транспортом (72,7%).

Для підвищення ефективності функціонування транспортної логістики у сільськогосподарських підприємствах Закарпатської, Івано-Франківської, Львівської та Чернівецької областей слід залучати тракторний і залізничний види транспорту.

Транспортна логістика в сільському господарстві повинна базуватися на залученні до цього процесу обслуговуючих кооперати-

вів, які на основі маркетинго-логістичного підходу мають зменшити транспортну складову в собівартості сільськогосподарської продукції та продовольства, використовуючи для перевезень інші види транспорту. Це дасть можливість доступу не тільки на місцеві оптові ринки, а й на аналогічні ринки інших регіонів та держав.

Предметом подальших досліджень є розробка ефективних методів та інструментів транспортної логістики сільськогосподарських підприємств з урахуванням принципів «зеленої» логістики. Особливістю впровадження «зеленої» транспортної логістики на даному етапі є здійснення цього процесу в межах великих підприємств, для яких ключовим стимулом виступає зменшення витрат за рахунок використання дешевших енергоносіїв, не відмовляючись від можливості

сформувати соціально відповідальний імідж організації. При цьому слід зазначити, що впровадження новітніх логістичних концепцій у малих і дрібних підприємствах галь-

мується обмеженням фінансовим ресурсом та високими витратами на фоні тривалого періоду окупності.

Список бібліографічних посилань

1. Величко А. П. Развитие транспортной экспортно-ориентированной агрологистики в Украине. *Проблемы современной экономики*. 2014. № 1. С. 151-156.
2. Величко О. П. Логістика в системі менеджменту підприємств аграрного сектору економіки : монографія. Дніпропетровськ : Акцент П.П., 2015. 525 с.
3. Екологоорієнтоване логістичне управління виробництвом : монографія / [Є. В. Мішенін, І. І. Коблянська, Т. В. Устік, І. Є. Ярова] ; за наук. ред. д.е.н., проф. Є. В. Мішеніна. Суми : ТОВ «ТД «Папірус», 2013. 260 с.
4. Кучерова Я. Логістика сезона-2014: новый уровень эффективности. URL : <http://www.zerno-ua.com/?p=15045>.
5. Кучерова Я. Як ефективно організувати логістичний сервіс. *Агробізнес сьогодні*. 2014. № 3. С. 54-58.
6. Маргіта Н. О., Білоніжка У. З. Сучасні тенденції впровадження «зеленої» логістики. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2014. № 1. С. 279-284.
7. Майорова І. М. Логістика у міжнародному бізнесі : монографія / Держ. вищ. навч. закл. «Приазов. держ. техн. ун-т» (ДВНЗ «ПДТУ»). Маріуполь. Вид.-полігр. центр ДВНЗ «ПДТУ», 2012. 389 с.
8. Нечипоренко К. В. Проблеми розвитку транспортної логістики сільськогосподарських товаровиробників. *Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету*. Економічні науки. Серія «Облік і фінанси». Вип. 10(37). Ч. 4. Редкол.: відп. ред. д.е.н., проф. Герасимчук З. В. Луцьк, 2013. С. 40-46.
9. Палант О. Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2012. 165 с.
10. 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.
11. Статистичний щорічник Закарпатської області за 2016 рік. Ужгород: Головне управління статистики у Закарпатській області, 2017. 546 с.
12. Статистичний щорічник Чернівецької області за 2016 рік. Чернівці: Головне управління статистики у Чернівецькій області, 2017. 536 с.
13. Статистичний щорічник Львівської області за 2016 рік. Львів: Головне управління статистики у Львівській області, 2017. 576 с.
14. Статистичний щорічник Івано-Франківської області за 2016 рік. Івано-Франківськ: Головне управління статистики в Івано-Франківській області, 2017. 566 с.
15. Шехтер Д., Сандер Г. Логістика. Мистецтво управління ланцюгами поставок / пер. з англ. Москва : Претекст, 2008. С. 33.
16. Уотерс Д. Логістика. Управление цепью поставок / пер. с англ. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 503 с. Серия ("Зарубежный учебник").

References

1. Velichko, A.P. (2014). Razvitie transportnoj exportno-orientirovanoj agrologistiky v Ukraine [Development of transports of export-oriented agri-logistics in Ukraine]. *Problemy sovremennoj jekonomiki*, 1, pp. 151-156 [In Russian].
2. Velichko, O.P. (2015). *Lohistyka v systemi menedzhmentu pidpryemstv ahrarnoho sektoru ekonomiky [Logistics in the system of management of enterprises in agrarian sector of economy]*. Dnipropetrovsk: Aktsent P.P. [In Ukrainian].
3. Mishenin, Ye.V., Komlianska, I.I., Ustil, T.V., & Yarova, I.Ye. (2013). *Ekologoorientovne lohisticsne upravlinya virobnictvom : monografija [Ecologically logistic management of production: monograph]*. Ye.V. Mishenin (Ed.). Sumy: TOV "TD "Papyrus" [In Ukrainian].
4. Kucherova, Ya. (2014). Logistika sezona-2014: novyj uroven jeffektivnosti [Logistics of 2014 season: new level of efficiency]. *Zerno*, 3. Retrieved from: <http://www.zerno-ua.com/?p=15045> [In Russian].
5. Kucherova, Ya. (2014). Jak efectivno orhanizuvati lohisticsnij servis [How to effectively organize logistics service]. *Ahrobiznes sohodni*, 3, pp. 54-58 [In Ukrainian].
6. Marhita, N.O. & Bilonizhka, U.Z. (2014). Suchasni tendentsii vprovadzhenia "zelenoi" lohistyky [Modern trends in the implementation of "green" logistics]. *Marketynh i menedzhment innovatsij*, 1, pp. 279-284 [In Ukrainian].
7. Maiorova, I.M. (2012). *Logistika v miznarodnomi biznesi : monografija [Logistics in international business: monograph]*. Mariupol: Vyd.-Polih. tsentr DVNZ "PDTU" [In Ukrainian].
8. Nechyporenko, K.V. (2013). Problemy rozvytku transportnoj lohistyky silskohospodarskykh tovarovyrobnykiv [Problems of development of transport logistics for agricultural producers]. *Zbirnyk naukovykh prats. Luts'kyj natsionalnyj tekhnichnyj universytet. Ekonomichni nauky. Serii "Oblik i finansy"*, 10 (37), pp. 40-46 [In Ukrainian].
9. Palant, O.Yu. (2012). *Logistika transportnoho kompleksu region (perspektivi investuvanja ta innovacijnoho rozvytku) : monohrafiia [The transport complex logistics of region (perspectives of investment and innovational development): monograph]*. Kharkiv: Zoloti storinki [In Ukrainian].
10. Smyrnov, I.H. (2011). Intehrovana logistika APK ta transportna skladova: suspilno-geohrafcnsnij ta ekonomicsnij vimir [Integrated logistics of agri-industrial complex and its transport component: socio-geographical and economic dimension]. *Economicsna ta socialyna heohrafia KNU*, 62, pp. 191-202 [In Ukrainian].
11. *Statisticknyi shchorichnik Zakarpatskoi oblasti za 2016 rik [Statistical yearbook of Zakarpattia region for 2016]*. (2017). Uzhhorod: Holovne upravlinnia statistiky v Zakarpatskij oblasti [In Ukrainian].
12. *Statisticknyi shchorichnik Cserniveckoi oblasti za 2016 rik [Statistical yearbook of Chernivtsi region for 2016]*. (2017). Chernivtsi: Holovne upravlinnia statistiky v Cserniveckij oblasti [In Ukrainian].
13. *Statisticknyi shchorichnik Lvivskoi oblasti za 2016 rik [Statistical yearbook of Lviv region for 2016]*. (2017). Lviv. Holovne upravlinnia statistiky v Lvivskij oblasti [In Ukrainian].
14. *Statisticknyi shchorichnik Ivano-Frankovskoi oblasti za 2016 rik [Statistical yearbook of Ivano-Frankivsk region for 2016]*. (2017). Ivano-Frankivsk: Holovne upravlinnia statistiky v Ivano-Frankivskij oblasti [In Ukrainian].
15. Sehter, D. & Sander, H. (2008). *Logistika. Upravleniye v gruzovykh transportno-logisticheskikh [Logistics. Management of freight transport and logistics]*. Moscow: Pretekst [In Ukrainian].
16. Waters, D. (2003). *Logistika. Upravleniye v sfere raspredeleniya [Logistics. Management in the sphere of distribution]*. Moscow: YUNITI-DANA [In Russian].

Spaskyi H.V. Development of transport logistics in agricultural enterprises of the western regions of Ukraine

The purpose of the article is to investigate the state of transport logistics development in agriculture and substantiate proposals for implementation of for organization of transport logistics measures.

Research methods. In the research process have been used the calculation and analytical methods of assessment of development of transport logistics in agriculture of the western regions of Ukraine for assessing the state of transport logistics in agricultural enterprises of the aforementioned region.

Research results. General principles of development of transport logistics in agricultural enterprises of the western regions of Ukraine have been analyzed. It has been established that agricultural producers in the present crisis have faced with many problems, most of which remain unresolved for a long period due to financial problems. Implementation of latest logistics concepts in small enterprises is impeded by limited financial resources and high costs with long payback period.

Today, export-oriented agri-holdings have the most developed transport logistics among agricultural producers in the western regions of Ukraine.

Elements of scientific novelty. Transport logistics of agricultural enterprises of the western region of the country has been described. Typical characteristics of transport-logistic processes taking place in animal and crop production of the studied regions have been obtained. It has been proposed an implementation of "environmental" measures, which will have a positive effect in the field of transport logistics in agricultural enterprises of the studied regions.

Practical significance. One of the specific features of agricultural production is a need to use various types of vehicles in production process. It is established that distance of internal transportation is directly proportional to an area of agricultural land of an entity. It is not profitable for small-size producers to maintain a car park for agricultural production serving for a long period. The research formulates the main tasks for transport logistics. Tabl.: 4. Figs.: 1. Refs.: 16.

Keywords: logistics; transport logistics; agriculture of the western regions of Ukraine; transportation costs; transport and logistics service; service cooperatives; "green" transport logistics.

Spaskyi Habriiel Vasylovych - doctor of economic sciences, leading research fellow of the department of investment, material, and technical ensuring, National Scientific Centre "Institute of Agrarian Economics" (10, Heroiv Oborony st., Kyiv)

E-mail: gszpasszky@kmf.uz.ua

Спасский Г.В. Развитие транспортной логистики на предприятиях сельского хозяйства западных регионов Украины

Цель статьи - исследовать состояние развития транспортной логистики сельского хозяйства и обосновать предложения относительно внедрения мероприятий по организации транспортной логистики.

Методика исследования. Используются расчётно-аналитические методы оценки уровня развития транспортной логистики в сельском хозяйстве западных регионов Украины для оценки состояния транспортной логистики в сельскохозяйственных предприятиях региона.

Результаты исследования. Проанализированы общие принципы развития транспортной логистики сельскохозяйственных предприятий западных регионов Украины. Установлено, что агропроизводители в нынешний кризисный период столкнулись с рядом проблем, значительная часть которых остаётся нерешённой длительное время вследствие финансовых проблем. Внедрение новейших логистических концепций в небольших предприятиях замедляется ограниченным финансовым ресурсом и высокими затратами на фоне длительного периода окупаемости. Среди производителей аграрной продукции в западных регионах Украины наиболее развитую транспортную логистику имеют экспортно ориентированные агрохолдинги.

Элементы научной новизны. Охарактеризована транспортная логистика сельскохозяйственных предприятий западного региона страны. Получена типичная характеристика транспортно-логистических процессов в животноводстве и растениеводстве исследуемого региона. Предложено внедрение «экологических» мероприятий, которые будут иметь позитивный эффект в сфере транспортной логистики сельскохозяйственных предприятий исследуемого региона.

Практическая значимость. Одной из специфических особенностей сельскохозяйственного производства является потребность в привлечении разного вида транспортных средств. Установлено, что расстояния внутрхозяйственных перевозок прямо пропорционально зависят от площадей сельскохозяйственных угодий хозяйства. Содержат автомобильный парк, обслуживающий сельскохозяйственное производство на протяжении длительного периода, мелким товаропроизводителям не выгодно. В исследовании сформулированы основные задания транспортной логистики. Табл.: 4. Илл.: 1. Библиогр.: 16.

Ключевые слова: логистика; транспортная логистика; сельское хозяйство западного региона Украины; транспортные издержки; транспортно-логистическое развитие; обслуживающие кооперативы; «зелёная» транспортная логистика.

Спасский Габриель Васильевич - доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник отдела инвестиционного и материально-технического обеспечения, Национальный научный центр «Институт аграрной экономики» (г. Киев, ул. Героев Обороны, 10)

E-mail: gszpasszky@kmf.uz.ua

Стаття надійшла до редакції 19.09.2018 р.

Фахове рецензування: 04.10.2018 р.

Бібліографічний опис для цитування:

Спаский Г. В. Развитие транспортной логистики на підприємствах сільського господарства західних регіонів України. *Економіка АПК*. 2018. № 11. С. 65 — 74.

* * *