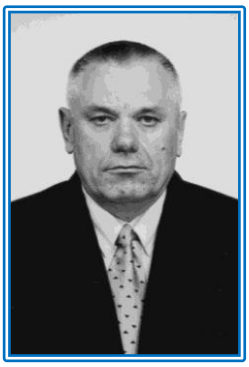
ЕКОНОМІКА

УДК 338.656.1:633.1



Стельмащук Антон Михайлович,
доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри обліку і аудиту Хмельницького економічного університету

Смоленюк Руслан Петрович,
кандидат економічних наук, доцент, ректор Хмельницького економічного університету

Чайківський Іван Адамович,
генеральний директор Корпорація «Агропродсервіс»

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ПІДПРИЄМСТВ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

В статті обґрунтовані концептуальні засади розвитку транспортно-логістичної системи підприємств сільських територій. Обумовлена потреба формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств. Визначена мета і сутність сільської транспортно-логістичної системи, її завдання і ефективність. Запропоновано створення транспортно-логістичної системи на рівні адміністративного сільського району з визначенням основних завдань і функцій. На рівні сільських територій обґрунтовано створення сільськогосподарських транспортних обслуговуючих кооперативів

Ключові слова: *логістика, транспортно-логістична система, сільські території, інвестиційні ресурси, агропромисловий комплекс.*

Постановка проблеми. Сучасний стан розвитку сільських територій України і, відповідно, сільськогосподарського виробництва як основного виду діяльності, в якому зайнята переважна частка сільських мешканців, залишається на низькому рівні. Існуюча ж законодавча база розвитку цих територій в Україні не відповідає реальним потребам сьогодення. На сьогодні політика розвитку сільських територій в Україні здійснюється в основному в рамках державної регіональної політики та державної аграрної політики. Для виправлення ситуації необхідно здійснити трансформаційні зміни, зокрема доцільно виокремити сільські території як самодостатній об’єкт регулювання і вирішувати проблеми їх розвитку комплексно на основі європейських принципів і стандартів.

Ключовим практичним питанням має бути закріплення статусу сільських територій (як об'єкта регулювання) та правове визначення економічної бази їх розвитку. В рамках розвитку сільських територій в Україні необхідна активна державна участь у підтримці сільського господарства, на основі зниження податкового тиску на суб'єктів цієї діяльності, створення дієвої системи кредитування та страхування їхньої діяльності тощо.

Одним із пріоритетних завдань розвитку сільських територій України на сучасному етапі є поліпшення рівня комплексного забезпечення транспортом для формування транспортно-логістичної системи підприємств сільських територій. Його вирішення потребує мобілізації значних коштів, у тому числі бюджетних, вдосконалення фінансово-економічних відносин.

Проблема ускладнюється тим, що відсутність достатніх інвестиційних ресурсів для придбання транспортних засобів негативно впливає не лише на сільськогосподарські підприємства, але й на машинобудівні заводи. За цих умов держава та підприємці мають приймати неординарні інноваційні рішення щодо застосування ринкових механізмів і пошуку джерел оновлення транспортного парку, а також його раціонального використання. Все це зумовлює актуальність обраної теми наукової статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню транспортних проблем в об'єктах сільських територій, зокрема у виробничих формування сільського господарства приділена значна увага у працях вітчизняних дослідників А. Г. Кальченка, В. І. Котелянця, Є. В. Крикавського, Т. В. Мірзоєва, О. В. Перебийноса, О. В. Перебийноса, М. І. Пугачова, Є. М. Сича, О. А. Чигринця, П. Д. Шаповала, В. С. Шебаніна, В. І. Шевчука, зарубіжних вчених – Б. А. Аникина, А. П. Анисимова, Е. А. Голикова, Л. Б. Миротина та інших. Однак багато із цих розробок стосувалася умов господарювання за принципами планово-адміністративної економіки. Сучасні ринкові відносини вимагають розвитку нових теоретичних і практичних підходів до вирішення нагальних проблем транспортно-логістичного забезпечення сільських територій. Зокрема, потребують додаткового вивчення питання організації нових структурних утворень у цій сфері, підвищення ефективності використання рухомого складу та розширення інфраструктури транспортного обслуговування га інноваційній основі.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування концептуальних засад розвитку транспортно-логістичної системи підприємств сільських територій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт підприємств, з одного боку, є частиною транспортної системи України, а з іншого – невід'ємною, інтегруючою усі процеси (від постачання ресурсів до реалізації продукції) складовою виробничо-комерційної діяльності підприємств. Від стабільної і ефективної роботи транспортної галузі України залежить розвиток не тільки національної економіки, а і міжнародна позиція країни. Це зумовлює посилення уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями, підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів (детальніше див. [1; 4; 11; 14]).

Провідна роль транспорту у ринковій економіці зумовлює виокремлення управління ним у окремий напрямок – транспортну логістику країни, регіону, промислової та сільської території (детальніше див. [13; 15]).

Транспортне забезпечення виробничих формувань сільських територій – це сукупність організаційно-економічних відносин і зв'язків, які виникають при задоволенні потреб сільськогосподарського виробництва у ритмічних, узгоджених і якісних перевезеннях вантажів та існують як всередині господарств, так і між відповідними

підприємствами й організаціями. Тобто, надійне транспортне забезпечення сільської території полягає не лише у формуванні власної матеріально-технічної бази, а й у якісному транспортному обслуговуванні (детальніше див. [4; 7; 12; 13; 15]).

Висока ефективність перевезень на сільській території досягається за рахунок раціонального поєднання автомобільного, тракторного та гужового транспорту. При чому на перший з них припадає левова частка вантажообігу.

У процесі експлуатації транспортних засобів відбувається їх фізичне зношення та моральне старіння під впливом науково-технічного прогресу. Тому одним із напрямів транспортного забезпечення є своєчасне відтворення всіх елементів рухомого складу, яке, зокрема, передбачає розрахунок раціональної структури парку машин, їх списання та придбання, продаж зайвої (застарілої) техніки і купівлю нової (високопродуктивної). Так, дослідженням встановлено, що для успішного виконання транспортних функцій коефіцієнт оновлення має дорівнювати 8-10%, а вибуття – 6-7,5 відсотків (детальніше див. [1; 14].

Дотримання таких темпів потребує наявності достатніх фінансових ресурсів. Тому першочерговим завданням управління сільською територією є забезпечення рентабельності використання транспорту, позитивного грошового потоку суб'єкта господарювання, а також створення відповідних фінансових фондів і пошук джерел їх наповнення.

Однією із головних економічних проблем транспортного забезпечення є підвищення ефективності використання рухомого складу. На її рівень суттєво впливає збалансованість машин за марками та типами, своєчасність і періодичність ремонту та техніко-експлуатаційного обслуговування, забезпеченість причепами, вантажно-розвантажувальними агрегатами, запчастинами, паливно-мастильними матеріалами, а також якість шляхової мережі, наявність кваліфікованих водіїв, автослюсарів і дієвої системи їх матеріального заохочення та стимулювання (детальніше див. [1; 4; 12; 14]).

Необхідність підвищення рівня ефективності підприємств сільських територій зумовлює потребу формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств. Логістична транспортна система сприяє органічному поєднанню транспорту з виробництвом, яке він обслуговує. За своєю сутністю вона включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво – збут «за критерієм мінімуму логістичних витрат».

Термін «транспортно-логістична система «є похідним від терміну «логістична система «але, на відміну від неї, підкреслює головну, інтегруючу роль транспорту в логістиці. В основі функціонування транспортно-логістичної системи мають знаходитися принципи раціональності, емерджентності, системності, ієрархії, формалізації, інтеграції (детальніше див. [2; 9; 12; 15]), що відображені у таблиці 1.

Таблиця 1

Принципи функціонування транспортно-логістичної системи

Назва принципу	Функції принципу
Принцип раціональності	полягає у виборі раціонального варіанту транспортно-логістичної системи. Завдяки реалізації цього принципу досягається оптимізація окремих елементів, зокрема і всієї логістичної системи в цілому.

Принцип емерджентності (цілісності)	передбачає функціонування транспортно-логістичної системи як цілісної системи, що виконує задану цільову функцію.
Принцип системності	обумовлює функціонування підприємства, з одного боку, як транспортно-логістичної системи, а з іншого боку – як підсистеми, що входить до транспортно-логістичної системи регіону (сільської території).
Принцип ієрархії	ієрархічна структура транспортно-логістичної системи відносно жорстка, тобто має можливість повної самореалізації.
Принцип формалізації	передбачає формалізацію якісних і кількісних характеристик, що характеризують діяльність транспортно-логістичних систем підприємств.
Принцип інтеграції	виявляється в набутті особливих властивостей, які дозволяють одержати внаслідок їх сукупної дії синергічний ефект, як ефект суміщених дій.

Джерело: авторська розробка

В умовах трансформаційних змін, пов'язаних з формуванням ринкових відносин, має відбутися зміна концепцій. Так, концепція колишнього агропромислового комплексу повинна бути трансформована у логістичну концепцію агропродовольчого комплексу. Це передбачає, що організуючим є матеріальний потік, що функціонує у процесі матеріально-технічного забезпечення сільського господарства, виробництва аграрної продукції, її переробки, зберігання та реалізації безпосередньому споживачеві цієї продукції (детальніше див. [8; 12; 13]).

Крім того, логістична концепція продовольчого забезпечення передбачає зв'язок виробників продовольства та організацій з реалізації продовольства безпосередньому споживачеві (гуртової та роздрібної торгівлі). Тобто, якщо у межах агропромислового комплексу логістичний ланцюг не мав завершеної форми, оскільки торгівля продовольством (як галузь національного господарства) не була структурною складовою агропромислового комплексу, то, включивши торгівлю продовольством, ми одержуємо агропродовольчий комплекс, який працює безпосередньо на кінцевого споживача.

Якщо у системі агропромислового комплексу центральною ланкою (системоутворюючою компонентою) було сільськогосподарське виробництво, то у системі агропродовольчого комплексу інтегратором є не сільське господарство, а переробна промисловість і торгівля [13].

Отже, концепція агропромислового комплексу в умовах ринкової економіки має трансформуватися у логістичну концепцію продовольчого забезпечення, яка передбачає формування агропродовольчого комплексу, що має чотири блоки:

- ресурсне забезпечення та технологічне обслуговування;
- сільськогосподарське виробництво;
- зберігання та переробка сільськогосподарської продукції;
- торгівля сільгосппродукцією і продовольством [13].

Специфіка сільськогосподарського виробництва зумовлює певну своєрідність матеріальних потоків у сільськогосподарському підприємстві. Окрім прямих потоків матеріалів (трансформація ресурсів у продукцію), існують зворотні, що циркулюють у внутрішньому середовищі підприємства. Так, у рослинництві – це частка продукції галузі, що повертається назад у вигляді насіння, та корми, які спрямовуються у тваринництво.

Частина продукції тваринництва теж не має прямого виходу у зовнішнє середовище для реалізації, а повертається назад у галузь: молодняк худоби; підстилка, використана в процесі утримання тварин, пройшовши певні біохімічні процеси і перетворившись у гній, надходить в рослинництво як органічні добрива. Така специфіка сільськогосподарського виробництва зумовлює збільшення коефіцієнта повторності перевезень, обсягів внутрішньогосподарського вантажообороту (детальніше див. [3; 13; 14]).

Транспортні процеси є визначальними у виробничо-комерційній діяльності аграрних підприємств. Тому сільськогосподарське підприємство варто розглядати як транспортно-логістичну систему.

Метою аграрної транспортно-логістичної системи є транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами.

Функціонування аграрної транспортно-логістичної системи, як синтезу постачальницьких, розподільчих і транспортних процесів включає:

- постачання матеріально-технічних ресурсів (з транспортним забезпеченням);
- виробництво аграрної продукції (з транспортно-технологічним забезпеченням);
- збут аграрної продукції (з транспортним забезпеченням) [5; 6; 13].

В структурі транспортно-логістичної системи формується логістичний ланцюг, по якому проходять матеріальні, енергетичні, інформаційні, фінансові потоки від постачальника матеріальних ресурсів до споживача продукції. Логістичний ланцюг аграрної транспортно-логістичної системи включає наступні ланки (детальніше див. [3; 5; 6; 11; 13]):

- закупівля і постачання ресурсів, необхідних для забезпечення аграрного виробництва (енергоресурсів, добрив і хімічних засобів захисту рослин, запасних частин, кормів тощо) та соціальної інфраструктури (ресурси для забезпечення функціонування об'єктів життєдіяльності);
- зберігання ресурсів, необхідних для аграрного виробництва та соціальної сфери, на відповідних складах – центральних та тих, що розташовані безпосередньо на виробничих і соціальних об'єктах;
- виробництво продукції рослинництва і тваринництва в процесі використання придбаних для цього ресурсів, зберігання частини продукції (цукрових буряків у кагатах, незаскиртованої соломи, невідправлених з поля і садів овочів і фруктів, що знаходяться в ящиках тощо);
- розподіл аграрної продукції за різними каналами збуту: для використання в процесі подальшої виробничої діяльності (корми, молодняк худоби і птиці, насіння тощо), для оплати праці працівникам підприємства, для первинної та глибокої переробки аграрної продукції в переробних цехах аграрного підприємства, давальницька сировина для переробки на переробних і комбікормових підприємствах (з наступним поверненням для використання чи реалізації підприємством), реалізація споживачам поза організацією (торговельним, заготівельним, переробним підприємствам тощо);
- зберігання аграрної продукції в сфері збуту чи наступного виробництва – кормів для тваринництва, насіння для рослинництва, продуктів харчування для персоналу підприємства, дитсадків, шкіл тощо.

У структурі транспортно-логістичної системи найбільш комплексною є транспортно-технологічна підсистема яка ґрунтується на наступних принципах:

- провідній ролі транспорту у функціонуванні потокових ліній рослинництва і

тваринництва;

- формуванні потокових ліній, які складаються з транспортних, транспортно-технологічних, технологічних та вантажно-розвантажувальних машин із взаємопов'язаними параметрами, що забезпечує ефективне функціонування транспортних і технологічних операцій, транспортно-технологічних процесів у цілому;
- спеціалізації транспортних і технологічних операцій потокової лінії на переміщенні та переробці одного виду матеріалу;
- забезпеченні резервних потужностей (машин) для транспортування, навантаження, розвантаження (перевантаження) і переробки матеріалу за умов, коли окремі ланки (транспортна, технологічна тощо) технологічної лінії мають різну продуктивність чи на випадок виходу з ладу якоїсь із машин [13; 14].

При формуванні та функціонуванні аграрних транспортно-логістичних систем, на наш погляд доцільно враховувати нижченаведені принципи (детальніше див. [10; 12; 13; 15]).

Системний принцип транспортно-логістичної системи, який полягає в інтеграції усіх ланок (постачання, транспортування, виробництво, збереження, збут продукції) та їх взаємодію. Реалізація цього принципу зводиться до формування єдиної потокової лінії, яка є основою аграрної транспортно-виробничо-складської системи, узгодженості параметрів матеріальних та супутніх їм інформаційних і фінансових потоків, інших характеристик аграрного підприємства (зокрема, уніфікація документації, узгодження періодичності звітності тощо).

Принцип обліку, який передбачає врахування сукупних витрат у межах усього логістичного ланцюга – від закупівель матеріально-технічних ресурсів до реалізації аграрної продукції включно.

Принцип оптимізації, що передбачає функціонування транспортно-логістичної системи та її підсистем за критерієм мінімуму сукупних логістичних витрат.

Реалізація принципу стійкості транспортно-логістичної системи дозволяє їй функціонувати з мінімальними відхиленнями від норми в умовах біфуркаційного впливу зовнішнього середовища.

Принцип адаптації транспортно-логістичної системи до зміни зовнішнього та внутрішнього середовища реалізується шляхом прийняття відповідних управлінських рішень і корекції функціонування окремих підсистем.

Вітчизняними науковцями доведено, що при формуванні аграрної транспортно-логістичної системи доцільно враховувати наступні положення: слід забезпечувати відповідність логістичних операцій з матеріально-технічного постачання, виробництва аграрної продукції та її збуту загальній стратегії розвитку підприємства, орієнтуючись на досягнення високого рівня забезпечення потреб споживачів в аграрній продукції. Логістичні операції повинні бути безпосередньо пов'язані зі стратегічним планом діяльності аграрного підприємства. Це спонукає керівництво до забезпечення конкурентоздатності підприємства й управління логістичними операціями з метою реалізації стратегії підприємства, спрямованої на мінімізацію витрат.

Доцільно інтегрувати підсистему логістичного управління в загальну систему менеджменту підприємства, забезпечивши ефективну організаційну структуру та структуру управління підприємством, взаємодію окремих елементів системи менеджменту шляхом узгодження діяльності транспортно-логістичної системи з виробничими процесами на підприємстві.

Слід створити єдину систему матеріально-технічного постачання за рахунок інтеграції розрізнених дій щодо постачання матеріалів, які здійснюють інженерно-технічна, зооінженерна, ветеринарна, агрономічна, господарська та інші служби підприємства, забезпечивши цим наскрізне управління матеріальними та супутніми їм інформаційними і фінансовими потоками.

Необхідно впровадити інформаційне забезпечення функціонування транспортно-логістичної системи. Для забезпечення надходження необхідної інформації, підвищення потенційних можливостей логістики щодо збільшення прибутку, зростання конкурентоспроможності і збільшення частки ринку доцільно комп'ютеризувати всі підрозділи аграрного підприємства. Особливо важливо удосконалювати системи обробки інформації з метою оптимізації рівня запасів матеріально-технічних ресурсів, прийняття управлінських рішень тощо. Слід комп'ютеризувати системи обліку і контролю руху та використання матеріальних ресурсів, що надходять у виробничі та сервісні підрозділи (служби), а також готової продукції, яка направляється на реалізацію (детальніше див. [9; 10; 13]).

Необхідно здійснювати ефективне управління матеріальними потоками, що повинно забезпечити реалізацію усіх функцій транспортно-логістичної системи при загальній координації з боку служби логістики аграрного підприємства.

Доцільно визначати внесок логістики в загальний прибуток підприємства. Логістичні операції (транспортування, складування та інші) можна обліковувати відповідною обліковою службою (бухгалтерією). Варто на підприємстві мати затверджений перелік показників ефективності функціонування аграрної транспортно-логістичної системи, до яких можна, зокрема, віднести одержаний прибуток у розрахунку на 100 га сільгоспугідь (орної землі) та 1 000 грн активів транспортно-логістичної системи, продуктивність транспортно-логістичної системи, витрати на утримання транспортно-логістичної системи, енергоємність транспортно-логістичної системи, трудоємність логістичних операцій, рівень матеріальних запасів тощо (детальніше див. [11; 13].

Необхідно оптимізувати рівень якості логістичного обслуговування, який можна з'ясувати, по-перше, шляхом встановлення додаткових доходів, отриманих при наданні високоякісного сервісу, а по-друге, співставленням прибутку, одержаного від сервісу вищого рівня, з затратами на підтримання такого рівня.

Варто відпрацьовувати зв'язки аграрного підприємства з контрагентами, що займаються матеріально-технічним постачанням і закупівлею аграрної продукції. Зокрема, слід оптимізувати кількість таких контрагентів. З метою підвищення надійності забезпечення підприємства матеріально-технічними ресурсами слід оптимізувати їх запаси, мінімізувати обсяги нереалізованої аграрної продукції, вишукувати можливості збільшення обсягів партій продукції для реалізації (детальніше див. [8; 13]).

Варто взаємодіяти з іншими підприємствами при опрацюванні стратегії, що дозволяє аграрному підприємству досить тісно взаємодіяти зі своїми партнерами (постачальниками, споживачами, транспортними підприємствами) в довготерміновому періоді. Така взаємодія партнерів має бути стратегічною, що передбачає спільне опрацювання та реалізацію комплексу заходів з узгодження дій зацікавлених сторін в ефективному функціонуванні логістичного ланцюга. Це зумовлює необхідність постійного обміну інформацією стосовно планів діяльності партнерів тощо (детальніше див. [11; 13].

На підприємствах сільських територій необхідно формувати службу логістики, яка

б відповідала за постачання матеріально-технічних ресурсів, складування готової продукції, управління запасами, координувала б свою діяльність з транспортним підрозділом, відділом маркетингу, виробничими підрозділами (бригадами, фермами тощо), іншими службами. Служба логістики повинна мати необхідне інформаційне забезпечення. Фахівцям підприємства, що організовують постачання, транспортування та збут продукції, слід мати належну підготовку з логістики.

Керівництво служби логістики та аграрного підприємства повинно підтримувати високе значення та престиж працівників, що займаються логістикою, мотивувати їх діяльність.

Необхідність досягнення високої ефективності управління персоналом служби логістики включає заходи з підбору кадрів, їх підготовку та підвищення кваліфікації, навчання їх новим методам і технологіям у галузі логістики.

Служби логістики на підприємстві повинні мати такі структурні підрозділи (детальніше див. [5; 6; 9; 13]):

1. Управління транспортом з такими функціями:

- створення баз даних транспортних потоків, наявного транспорту і його характеристик, дислокації пунктів постачань і доставки продукції, обсягів і частоти їх замовлень, умов роботи з ними, бажаного і допустимого режиму доставки;
- упорядкування розкладів роботи транспорту, маршрутів його руху;
- коригування поточного режиму роботи транспорту в межах затверджених схем з метою оптимізації роботи транспорту та підрозділів, що ним обслуговуються.

2. Планування роботи транспорту:

- на базі аналізу поточної ситуації здійснювати пошук резервів використання наявного транспорту (можливість відмови від найманих машин, переведення машин в експлуатацію при необхідності), упорядкування перспективних режимів роботи автотранспорту, що зменшують транспортні витрати при збереженні або збільшенні обсягів перевезень, пошук можливості виконання додаткових транспортних робіт, здійснення розрахунків, прогнозування.

3. Контроль роботи транспорту:

- розробка форм обліку і контролю транспортних витрат;
- дослідження динаміки витрат транспорту залежно від їх належності підприємству, виконуваних транспортних робіт, зміни обсягів продукції, яка вивозиться, відповідності руху машин розробленим маршрутам тощо.
- аналіз відхилень (від графіків транспортування за часом, від маршрутів перевезень, від розрахункової віддалі перевезень).

Діяльність підсистем транспортно-логістичної системи повинна бути орієнтована на кінцеві результати (обсяги реалізації продукції, одержання прибутку). З цією метою на підприємстві слід мати відповідну систему оцінки діяльності підрозділів та систему їх мотивації.

Для забезпечення ефективного функціонування аграрної транспортно-логістичної системи необхідно провести науково-обґрунтоване її організаційне проектування, тобто здійснити це процес вибору та обґрунтування характеристик системи, що відповідають її меті та завданням.

Порядок підготовки організаційного проекту транспортно-логістичної системи включає:

- опрацювання концепції (загальних принципів) організації транспортно-логістичної системи;

- визначення обсягів і номенклатури вантажів, термінів і віддалей їх транспортування, шляхових умов;
- обґрунтування організаційної структури аграрної транспортно-логістичної системи та структури управління нею;
- визначення функцій і завдань посадових осіб транспортно-логістичної системи;
- обґрунтування організаційно-економічного механізму взаємодії структурних елементів транспортно-логістичної системи;
- обґрунтування системи мотивації праці персоналу транспортно-логістичної системи;
- оцінка економічної ефективності організації проекту створення транспортно-логістичної системи [13; 15].

Враховуючи, що у багатьох сільськогосподарських підприємствах відсутні великовагові автомобілі типу КамАЗ з причепами, а багато фермерських господарств та індивідуальних товаровиробників взагалі не мають транспортних засобів, тому одним із способів захисту аграрних товаровиробників у сфері транспорту є їх кооперування, щоб протистояти транспортникам-монополістам.

З огляду на ці обставини, нами обґрунтовано створення сільськогосподарських транспортних кооперативів – обслуговуючих кооперативів, які надають транспортні послуги переважно членам кооперативу та іншим фізичним і юридичним особам. Такі кооперативи, що функціонують на неприбутковій основі, мають бути зорієнтовані на транспортне забезпечення і зміцнення економічного становища своїх членів-клієнтів.

Результати діяльності неприбуткового транспортного обслуговуючого кооперативу мають розподілятися через відповідний механізм кооперативних виплат (доходу кооперативу), що згідно з Законом України «Про сільськогосподарську кооперацію «залишається після компенсації членам кооперативу собівартості продукції, оплати витрат на функціонування кооперативу, в т. ч. оплату праці найманих працівників, фінансування розвитку кооперативу, розрахунків із членами по дивідендах тощо (детальніше див. [11; 13]).

Транспортні сервісні кооперативи у рослинництві могли б здійснювати перевезення насіння, мінеральних та органічних добрив, транспортувати урожай до місць зберігання, переробки тощо. У тваринництві транспорт кооперативів спроможний перевозити корми, гній, підстилку, а також молоко, живність тощо. Транспортні кооперативи могли б здійснювати не лише технологічні перевезення, але й міжгосподарські транспортні операції. Головне їх завдання – своєчасне та якісне транспортне забезпечення членів кооперативу. Транспортні кооперативи можуть мати не тільки автомобілі, причепи до них, навантажувальну техніку (крани, екскаватори тощо), але й трактори з причепами.

Для суспільства користь кооперативу полягає у тому, що він автоматично забезпечує режим функціонування системи маркетингу АПК, який відповідає об'єктивним можливостям і потребам сільськогосподарських працівників. Позитивним результатом діяльності транспортного обслуговуючого кооперативу для його членів є надання транспортних послуг (при потребі в них) та відносно низька ціна транспортних послуг (за собівартістю). Створення транспортного обслуговуючого кооперативу сприяє конкуренції на ринку транспортних послуг і об'єктивно зумовлює підвищення якості транспортного забезпечення та зменшення цін (тарифів) на перевезення вантажів (детальніше див. [11; 13]).

Важливо створювати транспортно-логістичні системи на рівні сільських районів, які є макрологістичною системою управління матеріальними потоками. Для досягнення єдиної мети вони об'єднують сільськогосподарські, переробні, транспортно-логістичні та

інші підприємства АПК району, які відрізняються між собою напрямом діяльності, розмірами, організаційно-правовими формами, розташуванням тощо.

Зазначені господарські суб'єкти є юридично незалежними підприємствами, взаємодія яких ґрунтується на товарно-грошових відносинах і регламентується відповідними угодами та контрактами.

З позицій макрологістики формування транспортно-логістичної системи АПК району спрямоване на вирішення наступних завдань:

- забезпечення функціонування регіональних ринків матеріально-технічних ресурсів, сільськогосподарської продукції і продовольства, транспортних послуг;
- опрацювання оптимальної схеми розміщення складів пального, добрив, запчастин, сільськогосподарської продукції і продовольства тощо;
- вибір ефективних видів транспортних засобів;
- визначення раціональних маршрутів руху вантажопотоків та організація транспортного процесу;
- створення єдиної інформаційної системи забезпечення функціонування транспортно-логістичної системи АПК району тощо [11; 13].

При розробці організації проекту транспортно-логістичної системи АПК сільського району важливим є обґрунтування системи економічних відносин транспортно-логістичного підприємства з сільськогосподарськими, переробними та іншими підприємствами АПК.

Транспортно-логістичне підприємство району має координувати розробку стратегічних планів розвитку транспорту АПК у районі, централізовану доставку і перевезення вантажів підприємств АПК району, в т. ч. збирально-транспортних робіт, організацію централізованого технічного обслуговування та ремонту рухомого складу підприємств АПК (детальніше див. [11; 13; 14]).

Оскільки транспортно-логістичне підприємство та підприємства, що воно обслуговує, є юридичними особами, то відносини між ними формуються на договірних засадах відповідно до чинного законодавства. Угоди на транспортне обслуговування мають регламентувати права й обов'язки договірних сторін, санкції за порушення договірних зобов'язань

Висновки. Об'єктивна необхідність підвищення рівня ефективності підприємств сільських територій зумовлює потребу формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств.

Транспортне забезпечення виробничих формувань сільських територій – це сукупність організаційно-економічних відносин і зв'язків, які виникають при задоволенні потреб сільськогосподарського виробництва у ритмічних, узгоджених і якісних перевезеннях вантажів та існують як всередині господарств, так і між відповідними підприємствами й організаціями.

Метою сільської транспортно-логістичної системи є транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами. Логістична транспортна система сприяє органічному поєднанню транспорту з виробництвом, яке він обслуговує. За своєю сутністю вона включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво – збут» за критерієм мінімуму логістичних витрат.

У структурі транспортно-логістичної системи формується логістичний ланцюг, по

якому проходять матеріальні, енергетичні, інформаційні, фінансові потоки від постачальника матеріальних ресурсів до споживача продукції.

Функціонування аграрної транспортно-логістичної системи, як синтезу постачальницьких, розподільчих і транспортних процесів включає:

- постачання матеріально-технічних ресурсів (з транспортним забезпеченням);
- виробництво аграрної продукції (з транспортно-технологічним забезпеченням); збут аграрної продукції (з транспортним забезпеченням).

На рівні адміністративного сільського району запропоновано створення транспортно-логістичної системи, спрямованої на вирішення таких завдань: забезпечення функціонування регіональних ринків матеріально-технічних ресурсів, сільськогосподарської продукції і продовольства, транспортних послуг; опрацювання оптимальної схеми розміщення складів пального, добрив, запчастин, сільськогосподарської продукції і продовольства тощо; вибір ефективних видів транспортних засобів; визначення раціональних маршрутів руху вантажопотоків та організація транспортного процесу; створення єдиної інформаційної системи забезпечення функціонування транспортно-логістичної системи.

На рівні підприємств сільських територій обґрунтовано створення сільськогосподарських транспортних кооперативів – обслуговуючих кооперативів, які надають транспортні послуги переважно членам кооперативу та іншим фізичним і юридичним особам. необхідно формувати службу логістики, яка б відповідала за постачання матеріально-технічних ресурсів, складування готової продукції, управління запасами, координувала б свою діяльність з транспортним підрозділом, відділом маркетингу, виробничими підрозділами (бригадами, фермами тощо), іншими службами.

Список використаних джерел

1. Анисимов А.П. Организация и планирование работы автотранспортных предприятий / А.П. Анисимов. – М. : Транспорт, 2002. – 269 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика : учебник / А.М. Гаджинский. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Информ.-внедр. центр «Маркетинг», 2000. – 357 с.
3. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика: учеб. пособие / Е.А. Голиков. – 2-е изд. – М. : Изд. Дом «Дашков и Ко», 2000. – 412 с.
4. Економіка транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва в регіоні : регулювання та розвиток / Є.М. Сич, О.А. Чигринець, П.Д. Шаповал, В.І. Шевчук – К. : КУЄТТ, 2005. – 228 с.
5. Кальченко А.Г. Логістика: навч. Посібник / А.Г. Кальченко. – К. : КНЕУ, 2000. – 148 с.
6. Крикавський Є.В. Логістика. Для економістів : підручник / Є.В. Крикавський. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.
7. Котелянець В.І. Маркетинг на ринку транспортних послуг в АПК / В.І. Котелянець // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2010. – № 3 – С. 35-38.
8. Лимарев В.Я. Экономические проблемы организации логистических процессов и маркетинга в системе ресурсообеспечения АПК / В.Я. Лимарев, В.П. Алферьев. – М. : Агри Пресс, 2000. – 266 с.
9. Логистика : управление в грузовых транспортно-логистических системах : учеб. пособие / под ред. Л.Б. Миротина. – М. : Юристъ, 2002. – 414 с.
10. Логистика: учебник / под ред. Б.А. Аникина : 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 352 с.

11. Мірзоєва Т.В. Організаційно-економічні особливості автотранспортного обслуговування аграрного сектору економіки / Т.В. Мірзоєва // Економіка АПК. – 2005. – № 10 – С. 33-37.
12. Перебийніс О.В. Методичні рекомендації з формування транспортно-логістичних систем в аграрних підприємствах / О.В. Перебийніс. – Полтава : ПДАА, 2004 – 56 с.
13. Перебийніс В.І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія / В.І. Перебийніс, О.В. Перебийніс. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2005. – 207 с.
14. Пугачов М.І. Транспортне обслуговування сільськогосподарських підприємств / М.І. Пугачов – К. : Тов-во «Знання України», 2001 – 164 с.
15. Транспортная логистика / под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М. : Экзамен, 2002. – 512 с.

Стельмащук А. М., Смоленюк Р. П., Чайковский И. А. Транспортно-логистическая система компаний сельских территорий

В статье обоснованы концептуальные основы развития транспортно-логистической системы предприятий сельских территорий. Обусловлена необходимость формирования транспортно-логистических систем, в рамках которых приобретает совершенства транспортное обеспечение производственно-коммерческой деятельности предприятий. Определена цель и сущность сельской транспортно-логистической системы, ее задачи и эффективность. Предложено создание транспортно-логистической системы на уровне административного сельского района с определением основных задач и функций. На уровне сельских территорий обосновано создание сельскохозяйственных транспортных обслуживающих кооперативов

Ключевые слова: *логистика, транспортно-логистическая система, сельские территории, инвестиционные ресурсы, агропромышленный комплекс.*

Stelmashchuk A. M., Smolenyuk R. P., Tchaikovsky I. A. Transport and logistics system in rural areas

In the article the conceptual basis of the development of transport and logistics system of enterprises in rural areas. Due to the need to create transport and logistics systems in which acquires perfection transport support production and business enterprises. Determine the purpose and nature of rural transport and logistics system, its objectives and effectiveness. Proposed to set up a transport and logistics system at the level of administrative rural area with the definition of the main tasks and functions. At the level of rural areas justified the creation of agricultural service cooperatives transport

Key words: *logistics, transport and logistics system, rural areas, investment resources, agribusiness.*