

С.И. ГРИЦЕНКО, д.э.н., профессор
Донецкий национальный университет,
г. Донецк, Украина
market@dongu.donetsk.ua

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АГРАРНОЙ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

Охарактеризовано содержание аграрной логистики, определены основные проблемы и тенденции в сегменте логистического обслуживания аграрного сектора, оптовых рынков сельскохозяйственной продукции. Показано влияние логистической деятельности на развитие организационной структуры аграрных формирований.

Ключевые слова: аграрная логистика, агропромышленный комплекс, материальный поток

S.I. Gritsenko

Formation and development of agrarian logistics in Ukraine

The maintenance of agrarian logistics is characterized, the main problems and tendencies in a segment of logistic service of agrarian sector, the wholesale markets of agricultural production are defined. Influence of logistic activity on development of organizational structure of agrarian formations is shown.

Keywords: agrarian logistics, agro-industrial complex, material stream

Рыночная трансформация национальной экономики обуславливает необходимость интенсификации агропромышленного производства за счет устойчивого развития и более полного использования инструментария логистической науки. Предметом аграрной логистики является организация и регулирование процессов продвижения потоков сырья животного и растительного происхождения, техники, химикатов, удобрений, продукции переработки сельскохозяйственного производства и поставки ее потребителям. Особенность материального потока в агропромышленном комплексе (АПК) заключается в том, что он практически на любой стадии может быть одновременно сырьем для следующей стадии логистической цепи и конечным продуктом. Для большинства отраслей промышленности характерно производство из большого числа комплектующих ограниченного числа готовых изделий, то есть сокращение ассортиментных групп материального потока. В АПК происходит обратный процесс – при продвижении к конечному потребителю материальный поток по количеству

товарных единиц расширяется.

Если в кризисные 90-е годы сельскохозяйственное производство сосредотачивалось в основном у населения, то с 2000 г. была первоначально восстановлена положительная динамика в деятельности сельскохозяйственных предприятий в сфере растениеводства, которое стало прибыльным в последующие годы, а с 2008 г. прибыльным стало и животноводство. Данные сельскохозяйственные предприятия стали финансово состоятельны благодаря эффективному использованию составляющих логистики, как снабжение, производство и сбыт. При этом стимулироваться государством должно наращивание собственных денежных средств за счет развития инфраструктуры сбыта продукции отрасли, бюджетных налоговых преференций инноваторам; развитие складского, специализированного транспортного хозяйств и системы информационно-коммуникационного обеспечения операторов рынка.

Теоретические и методические основы функционирования агрологистики рассматривались в работах многих ученых. Так, В. Нелеп посвятил свои исследования оценке экспортных возможностей агропродовольственного комплекса Украины [3]. Н. Присяжнюк, П. Саблук и М. Кропивко обосновывают необходимость и определяют направления углубления аграрной реформы [4]. И. Смирнов и Т. Косарева освещают опыт Голландии в агрологике [5]. Е.В. Шубравская, Н.А. Рынденко и Е. Прокопенко определяют перспективы модернизации аграрного сектора Украины [6; 7]. В то же время недостаточно освещенными остаются проблемы внедрения и развития логистики на агропромышленных предприятиях, что определило необходимость дальнейших научных исследований в этом направлении.

Целью научной статьи является раскрытие сущности аграрной логистики, определение основных проблем и тенденций в сегменте логистического обслуживания аграрного сектора. В Украине агрологистика находится на

© С.И. Гриценко, 2014

начальной стадии развития. Необходимо изучить причины и условия эффективного развития агрологистики в странах с развитой рыночной экономикой. Наибольший опыт в сфере аграрного бизнеса наработан такими странами, как – США, Канада, Западная Европа, Австралия. На данном этапе инициативную роль относительно внедрения логистических основ в деятельность агропромышленных предприятий во многих странах Европейского союза берут на себя государственные структуры. Ярким примером такой инициативы сегодня является Голландия. В этой стране при непосредственном участии Департамента торговли и промышленности министерства сельского хозяйства и министерства транспорта разработана государственная программа «Видение логистики», в контексте исполнения которой создана «Платформа агрологистики» [5, с. 50]. Цель создания платформы – приобщить всех участников аграрного рынка: фермеров, перерабатывающие предприятия, посредников, розничную торговлю, а также логистических операторов к поиску инновационных решений, способных повысить эффективность логистического обеспечения аграрного бизнеса в Голландии.

Наибольшего внимания заслуживает система поставки материально-технических ресурсов, закупок, переработки и реализации сельскохозяйственной продукции, которая действует преимущественно в форме аграрных кооперативов. Например, во Франции таких кооперативов, объединяющих 90% фермеров, около 3800. Большинство из них специализируется на одном виде продукции (зерновая, молочная, овощная, виноградарская). Через кооперативы фермеры продают почти 70-80% зерна, молока, яиц и мяса птицы, выращенных свиней, овощей, фруктов, винограда. Многопрофильный кооператив «CANAL» в регионе Луары заготавливает, перерабатывает и реализует за год около 400 тыс. т зерна у 900 производителей, 370 тыс. т молока для одного собственного завода у 1900 производителей молока, 50 тыс. голов молодняка крупного рогатого скота у 1500 производителей, 550 тыс. свиней у 600 производителей, 80 тыс. т мяса птицы у 600 производителей. Кооператив осуществляет поставки фермерам материально-технических ресурсов через один центральный склад-магазин и 95 местных магазинов [3, с.58]. В экспорте таких кооперативов значительный удельный вес составляет высокотехнологическая и наукоемкая продукция, обеспечивается экономическая и социальная защита крестьян.

По мнению экспертов в области логистики [1] основными задачами агрологистики являются:

- обеспечение безопасности продуктов питания в соответствии с международными стандартами;

- внедрение в практику хозяйствования современных технологий сбора, переработки, транспортирования, хранения и распределения сельскохозяйственной продукции и продуктов ее переработки;

- реализация концепции логистики в деятельности аграрных предприятий и объединений;

- обеспечение конкурентоспособности сельскохозяйственной продукции и продуктов ее переработки, как на внутреннем, так и на внешних рынках;

- развитие портовой инфраструктуры, подвижного состава, автотранспортных средств;

- строительство перевалочных комплексов, элеваторов, логистических центров – развитие сотрудничества с международными торговыми домами, судоходными компаниями;

- принятие современных транспортных решений, сокращение времени доставки товара от производителя к потребителю;

- развитие комплексных логистических услуг, в том числе освидетельствование грузов, таможенно-лицензионные услуги;

- развитие агроконсалтинга;

- активное внедрение современных технологий, оборудования и автоматизированных систем транспортировки.

Современное состояние производственно-технической базы и технологический уровень транспортировки грузов АПК по многим параметрам не соответствуют мировым стандартам качества предоставления транспортных услуг и могут стать барьером для стабильного социально-экономического развития страны. Экспертами Ассоциации аграрных перевозчиков Украины проведен комплексный анализ агрологистического рынка [2] и определены тенденции в сегменте логистического обслуживания аграрного сектора:

- дефицит качественного автомобильного и железнодорожного транспорта в пиковые периоды сельхозкампаний;

- некачественное и несвоевременное предоставление услуг со стороны агроперевозчиков;

- несвоевременность доставки продукции;

- колебания транспортных тарифов;
- срывы подач автотранспорта в согласованные даты под загрузку;
- непрогнозируемые риски, связанные с изменением климатических условий;
- малая мощность элеваторов задерживает обработку зерновых и провоцирует очереди автотранспорта на элеваторах;
- сохранилась тенденция дробления автохозяйств и сокращения количества транспортных средств, обеспечивающих логистическое обслуживание агрохолдингов на маршрутах «с поля до элеватора» и «от элеватора до порта»;
- значительно ухудшилось состояние магистральных автодорог и подъездных путей, в том числе, за счет сверхнормативной загрузки транспортных средств.

Перегруз автомобиля во время загрузки дает отправителю одновременно несколько преимуществ – минимизацию транспортных издержек, максимизацию прибыли, снижение затрат на вспомогательные операции, экономии на хранении продукции. Владелец транспортной компании также заинтересован в увеличении загрузки автомобиля с целью увеличения суммы общего фрахта.

Улучшить ситуацию в сегменте аграрных перевозок возможно путем объединения в единую платформу участников агорынка – производителей сельскохозяйственной продукции, представителей крупнейших агрохолдингов Украины, транспортных агрологистических компаний, экспертов рынка. Данная ассоциация будет способствовать эффективным решениям по оптимизации логистических задач агорынка, гарантии надежности: партнеров по перевозкам, постоянных заказов, платежей, наличия необходимого количества автотранспорта, технического обслуживания автомобилей.

Для эффективной доставки продукции рынок агрологистики должен состоять из следующих звеньев: «Заказчик – Транспортно-экспедиционное предприятие – Перевозчик».

Задачей экспедиционной компании является организация качественных транспортных услуг для заказчика, а именно:

- подбор нужного транспорта под заказчика;
- организация и юридическое сопровождение договорных отношений между перевозчиком и заказчиком;
- обеспечение минимизации рисков за счет распределения заказа на исполнение не-

скольким перевозчикам;

- организация диспетчерской службы с тройным контролем на стадии от загрузки до выгрузки;

- составление четкого графика выполнения работы перевозчиком.

Логистика во взаимосвязи с маркетингом представляет собой наиболее приемлемый на сегодняшний день вариант системы управления в экономике. Так оптовые рынки сельскохозяйственной продукции выступают важным элементом маркетинговой инфраструктуры аграрного рынка. Основной целью их создания является формирование крупных по объемам товарного оборота торговых центров с реальными ценами на сельскохозяйственную продукцию, а также широким спектром логистических услуг для ее реализации и покупки. Национальная сеть оптовых рынков сельскохозяйственной продукции представлена такими субъектами хозяйственной деятельности: «Шувар» (Львовская область), «Столичный» (Киевская область), «Хозяин» (Донецкая область), «Запорожье» (Запорожская область), «Гектар» (Одесская область), «Гранд Терра Инвест» (Мариуполь), «Европолкс» (Херсонская область). Однако данные объекты сбытовой инфраструктуры по структуре, функциям, организации, применяемым технологиям приема и обработки грузопотоков с определенным коэффициентом эффективности в наибольшей степени приемлемы для средних и крупных сельскохозяйственных производителей. В настоящее время большинство продукции производится мелкими хозяйствами (97% картофеля, 88% овощей, 84% плодов и ягод) [6, с. 85]. В сельском хозяйстве насчитывается около 56 тыс. субъектов хозяйствования, из которых 41 тыс. – это фермерские хозяйства. Поэтому данные логистические комплексы загружены не полностью. Целесообразно поощрение мелких производителей к кооперативным формированиям, агропромышленной интеграции с целью увеличения объемов товарных партий продукции.

Оптовые продовольственные рынки в большинстве своем функционируют как традиционные потребительские рынки и характеризуются слабой материально-технической базой, отсутствием холодильных установок, складских помещений, информационных и коммуникационных систем. Товарная наполненность объектов рыночной инфраструктуры, а соответственно, и их влияние на ценообразование, незначительны. Через биржи непосред-

ственно товаропроизводителями реализуется менее 1% сельскохозяйственной продукции, основная же масса (50–60%) – через коммерческих посредников, которые монополизировали экспортные оптовые и мелкооптовые товаропотоки и диктуют свои цены [4, с.13]. Не имея собственных каналов продвижения продукции к конечному потребителю и мест концентрации товаров для оптовых торгов, непосредственные товаропроизводители лишены возможности эффективно влиять на ценообразование.

Устойчивое развитие оптовых рынков сельскохозяйственной продукции как центров современной логистики возможно в условиях совместной работы всех участников логистической цепи «производитель – сельскохозяйственный сбытовой кооператив – оптовый рынок сельскохозяйственной продукции – розничный рынок сельскохозяйственной продукции – потребитель». Совместная работа всех участников агрологистической цепи, направленная на повышение эффективности логистического обеспечения аграрного бизнеса, позволит перерабатывающим предприятиям иметь надежную сырьевую базу, сельскохозяйственным товаропроизводителям – достаточный уровень рентабельности продукции, потребителям – качественную продукцию.

Возможными путями обеспечения организации крупнотоварного конкурентоспособного агропромышленного производства являются создание и функционирование крупных субъектов хозяйствования с использованием механизмов корпоратизации, кооперации и кластеризации. Неконкурентоспособными остаются многие мелкие и средние по размерам землепользования сельскохозяйственные товаропроизводители. Эти хозяйственные структуры не в состоянии самостоятельно формировать достаточно крупные партии продукции для продажи. Этим пользуются посреднические структуры, монополизировавшие продуктовые рынки внутри страны. Как следствие, первичные производители сельскохозяйственной продукции получают только 30–40% выручки от конечной (розничной) цены за произведенную ими продукцию. В странах с развитым сельским хозяйством на их долю приходится 50–70% и больше [4, с. 10]. Для достижения конкурентоспособности первичными производителями сельскохозяйственной продукции необходимо создать условия для развития обслуживающей кооперации. Объединение в кооперативы предприятий с небольшим землепользованием, используя принципы аг-

рологистики, на основе совместной снабженческой, агротехнической, перерабатывающей и сбытовой деятельности позволит повысить конкурентоспособность произведенной продукции. В условиях глобализации мелкие и средние сельскохозяйственные предприятия не выдерживают конкуренции агрохолдингов. Учредители холдингов устанавливают такие цены на сельскохозяйственную продукцию, товары и услуги, которые обеспечивают им высокую окупаемость капитала и гарантированное получение прибыли. Однако, наряду с агрохолдингами, должны развиваться сбалансированно также другие организационно-правовые формы ведения агробизнеса.

Социально направленными организационно-управленческими структурами агропромышленного производства, конкурентоспособными агрохолдингам, выступают транспортно-логистические кластерные формирования с замкнутым технологическим циклом производства, переработки, дистрибуции, доставки конечной сельскохозяйственной продукции и пищевых продуктов при сохранении юридической самостоятельности его участников.

Агрологистика играет одну из ключевых ролей в процессе функционирования сельскохозяйственного комплекса Украины, решая важные задачи оптимизации движения материальных и финансовых потоков в пространстве и времени; развития и совершенствования инфраструктуры и сервиса; внедрения современных технологий; развития межхозяйственного самоуправления с использованием механизмов кооперации и кластерных форм регионального сотрудничества.

Формирование закрытой или специфической модели регулирования аграрного рынка, не отвечающей европейским нормам и реальной аграрной политике ЕС, не способствует эффективности логистических подходов в агробизнесе. Украинская аграрная система должна быть интегрирована в европейское экономическое пространство при адекватном уровне поддержки отрасли и тарифной, нетарифной защиты сельского хозяйства как в ЕС. Такая защита рынка сельскохозяйственной продукции в Украине обеспечит достаточную конкурентоспособность аграрной продукции предприятий АПК не только на внутреннем рынке, но и на внешних рынках стран европейского союза. Развитие агрологистики создаст условия для эффективного развития конкурентных позиций аграрного сектора в Украине в будущем.

Литература

1. Аграрная логистика (материалы блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2013. – №4. – С. 16-25.
2. Отечественная логистика: снижение объемов внутренних перевозок и транзитных грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2014. – №1. – С. 16-23.
3. Нелеп В. Оценка экспортных возможностей агропродовольственного комплекса Украины / В. Нелеп // Экономика Украины. – 2011. – №9. – С. 54-63.
4. Присяжнюк Н. О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы / Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко // Экономика Украины. – 2011. – №6. – С. 4-16.
5. Смирнов И.Г. Агрологистика: опыт Голландии / И.Г. Смирнов, Т.В. Косарева // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – №5. – С. 50-57.
6. Шубравская Е.В. Оптовые рынки сельскохозяйственной продукции: европейский опыт и украинские перспективы / Е.В. Шубравская, Н.А. Рынденко // Экономика Украины. – 2012. – №8. – С. 77-85.
7. Шубравская Е.В. Перспективы модернизации аграрного сектора Украины / Е.В. Шубравская, Е.А. Прокопенко // Экономика Украины. – 2013. – №8. – С. 64-76.

References

1. Agrarnaja logistika (materialy blic-oprosa jekspertov) // Logistika: problemy i reshenija. – 2013. – №4. – S. 16-25.
2. Otechestvennaja logistika: snizhenie obimov vnutrennih perevozok i tranzitnyh Грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (rezul'taty blic-oprosa jekspertov) // Logistika: problemy i reshenija. – 2014. – №1. – S. 16-23.
3. Nelep V. Ocenka jeksportnyh vozmozhnostej agroproduktivnogo kompleksa Ukrainy / V. Nelep // Jekonomika Ukrainy. – 2011. – №9. – S. 54-63.
4. Prisiazhnjuk N.O neobhodimosti i napravlenijah uglublenija agrarnoj reformy / N. Prisiazhnjuk, P. Sabluk, M. Kropivko // Jekonomika Ukrainy. – 2011. – №6. – S. 4-16.
5. Smirnov I.G. Agrologistika: opyt Gollandii / I.G. Smirnov, T.V. Kosareva // Logistika: problemy i reshenija. – 2008. – №5. – S. 50-57.
6. Shubravskaja E.V. Optovye rynki sel'sko-hozjajstvennoj produkcii: evropejskij opyt i ukrainskie perspektivy / E.V. Shubravskaja, N.A. Ryndenko // Jekonomika Ukrainy. – 2012. – №8. – S. 77-85.
7. Shubravskaja E.V. Perspektivy modernizacii agrarnogo sektora Ukrainy / E.V. Shubravskaja, E.A. Prokopenko // Ekonomika Ukrainy. – 2013. – №8. – S. 64-76.

Статья поступила в редакцию 27.03.2014

М.В. КІРНОСОВА, к.е.н.

Одеський національний політехнічний університет,

м. Одеса, Україна

kvmarina@yandex.ua

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІННОВАЦІЙНОГО МАРКЕТИНГУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

У статті розглядається проблема використання маркетингу на підприємстві для його інноваційного розвитку. Досліджується система інноваційного маркетингу в організації. Проаналізовано її роль в управлінні підприємством. Визначено чинники, які сприяють та які перешкоджають розвитку системи. Сформульовано головну мету та завдання системи інноваційного маркетингу.

Ключові слова: інновація, інноваційний маркетинг, конкуренція, управління, генерація ідей, інтелектуально-творчий потенціал

М.В. Кириосова

Формирование системы инновационного маркетинга на предприятии

В статье рассматривается проблема использования маркетинга на предприятии для его инновационного развития. Исследуется система инновационного маркетинга в организации. Проанализирована ее роль в управлении предприятием. Определены факторы, которые содействуют и которые противодействуют развитию системы. Сформулированы главная цель и задачи системы инновационного маркетинга.

© М.В. Кіриосова, 2014

<http://www.elibrary.ru/issues.asp?id=37579>

<http://www.instud.net>, <http://www.nbu.gov.ua/>