

УДК 351.82:164.01

ФЕДОРУК Євгенія Іванівна,
аспірант НАДУ

**ВПЛИВ РОЗРИВІВ У РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ
АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ
НА РЕАЛІЗАЦІЮ УПРАВЛІНСЬКОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ В ГАЛУЗІ**

Пропонуються результати дослідження, що стосуються питання ідентифікації суттєвих розривів у галузі логістики, які вплинули на хід розвитку логістики агропромислового комплексу України та висвітлили недоліки державного апарату в аспекті управлінських функцій. Обґрунтовується негативний вплив основних проблем на сектор агрологістики. На основі проведеного дослідження автором пропонується ряд рекомендацій, спрямованих на оптимізацію управлінських та контрольних функцій держави, щодо подолання розривів у розвитку логістики агропромислового комплексу України.

Ключові слова: логістика агропромислового комплексу, розриви, механізми державного управління.

Fedoruk Ye. I. Influence of gaps in development of Ukrainian agro-logistics on governmental managerial functions in sector

This article presents results of the research on the issue of identification of significant gaps, which directly has influence on the development of logistics, on the example of agribusiness and indicated disadvantages in governmental managerial functions. Explains negative influence of the main problems in Agro-logistics sector. On the basis of the research the author proposes a number of solutions in address to optimizing of managerial and controlling functions of government for identifying gaps in the development of logistics Ukrainian agribusiness.

Key words: agro-logistics, gaps, public management mechanisms.

Постановка проблеми. Для чіткого розуміння фактичного стану, у якому знаходиться сектор агропромислової логістики України, потрібно розібрати зсередини структуру сектору, проаналізувати періодику розвитку та виокремити проблематику, яка і являє собою розриви у розвитку логістики агропромислового комплексу (АПК) з усіма висхідними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження в секторі агрологістики стосовно розвитку сектору висвітлюють праці провідних вітчизняних та зарубіжних науковців: В. Нелеп, Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко, І. Смирнов, Т. Косарева, Є. Шубравська, Н. Ринденко, Є. Прокопенко. У той же час недостатньо висвітленими залишаються питання щодо ідентифікації розривів та імплементація механізмів державного регулювання, в результаті яких будуть подолані розриви в розвитку сектору. Однак відсутнє виокремлення конкретних проблем, які являють собою гальмо розвитку сектору агрологістики та імплементація механізмів державного регулювання логістикою АПК України.

Мета статті – ідентифікація розривів у розвитку логістики АПК України з метою розробки рекомендацій, спрямованих на оптимізацію управлінських та контрольних функцій держави, щодо подолання цих розривів та подальшого розвитку сектору агропромислової логістики країни.

Виклад основного матеріалу. Ураховуючи сучасні тенденції та світовий досвід розвитку глобального ринку логістики, можна сказати, що Україна перебуває на етапі формування, консолідації та санації галузі, суттєво поступаючись найближчим країнам-конкурентам за основними показниками розвитку галузі. Як показує дослідження, сьогодні Україна за рівнем розвитку логістики агропромислового комплексу, в контексті комплексності послуг та їх якості значно поступається країнам Європи.

Ураховуючи обсяг ВВП України, який у 2013 р. становив 177,834 млрд дол. США, частка логістики в ньому становить 30,1 %. Для розвинених країн ця частка становить 8 – 10 %.

У цілому логістика АПК України дуже слабо розвинена і структурована, а головне, що відсутня достовірна інформація про структуру дохідної складової логістики АПК України.

Логістичний ринок України перебуває на стадії бурхливого розвитку; експерти зазначають, що річний темп зростання становить 6 – 7 %. Аналітики говорять, що відповідно до прогнозів на найближчі 5 років темп зростання не зменшиться. Експерти оцінюють обсяг логістичного ринку України в 40 млрд. дол. США, а потенціал ринку становить 50 млрд дол. США.

У кінці 2013 р. експерти Асоціації Аграрних перевізників України (ААПУ) провели комплексний аналіз агрологістичного ринку і отримали такі результати. Були визначені основні тренди в сегменті логістичного ринку України:

- 1) дефіцит автомобільного та залізничного транспорту агропромислових компаній;
- 2) неякісне та несвоєчасне надання послуг з боку агроперевізників;
- 3) несвоєчасність доставки продукції;
- 4) коливання транспортних тарифів;
- 5) непрогнозовані ризики, пов'язані не лише зі зміною кліматичних умов;
- 6) відсутня система планових замовлень на перевезення продукції;
- 7) перевага нерівномірності розподілу транспортних замовлень;
- 8) зростання ризиків неплатежів за надані транспортні послуги;
- 9) погіршення технічного стану парку автомобілів;
- 10) дефіцит спеціалізованої зчипки 17 т;
- 11) поганий стан інфраструктури, що поглиблює проблеми;
- 12) погіршення стану магістральних автодоріг та під'їзних шляхів.

У підсумку, крім економічного збитку і недоотримання прибутку агровиробниками, виникає ймовірність дефіциту сільськогосподарської продукції на прилавках торгових точок, подорожчання сільськогосподарської продукції для населення [1].

Як показав аналіз, проведений ААПУ, джерело проблем стану автодоріг лежить глибше, ніж можна думати. На сьогоднішній день замовники продукції агрохолдингів формують транспортні тарифи на перевезення з урахуванням перевантаження. Перевантаження автомобіля під час завантаження дає відправнику одночасно кілька переваг – мінімізація транспортних витрат, максимізація прибутку, зниження витрат на допоміжні операції, економія на зберіганні продукції. У результаті наднормативної завантаження транспортних засобів ми отримуємо

макроекономічну проблему у вигляді погіршення стану автодоріг. Проблема перевантажень встала настільки гостро, що виникли прецеденти зі страйками транспортників у регіонах.

Сьогодні ринок логістики АПК України характеризується так:

- 1) автоматизація логістичних процесів;
- 2) розвиток аутсорсингу, 3PL та 4PL;
- 3) зростання конкуренції;
- 4) зростання інвестицій у логістику та її інфраструктуру;
- 5) розвиток сфери розвитку, а саме складської логістики;
- 6) неопосередкований вплив глобалізаційних та інтеграційних процесів на розвиток логістики АПК України в цілому.

Гостро стоїть питання технічного стану та поновлення всього транспортного парку, що обслуговує внутрішні вантажні автоперевезення. Основна проблема полягає в тому, що наявні комерційні тарифи не дають можливості нараховувати амортизаційні відрахування на відновлення й оновлення транспортного парку в цілому [5]. Крім того, збереглася тенденція дроблення автогосподарств та скорочення кількості транспортних засобів, готових забезпечувати логістичне обслуговування агрохолдингів на маршрутах «з поля до елеватора» і «від елеватора до порту». З огляду на ситуації в країні кардинальних змін у логістичному секторі в цілому і в сегменті агрологістики зокрема не відбувається. Спостерігається дефіцит транспортних засобів як в автомобільному, так і в залізничному транспорті. Однак це навряд чи потягне за собою зростання транспортних тарифів, оскільки в умовах економічної стагнації роботи на ринку не додасться.

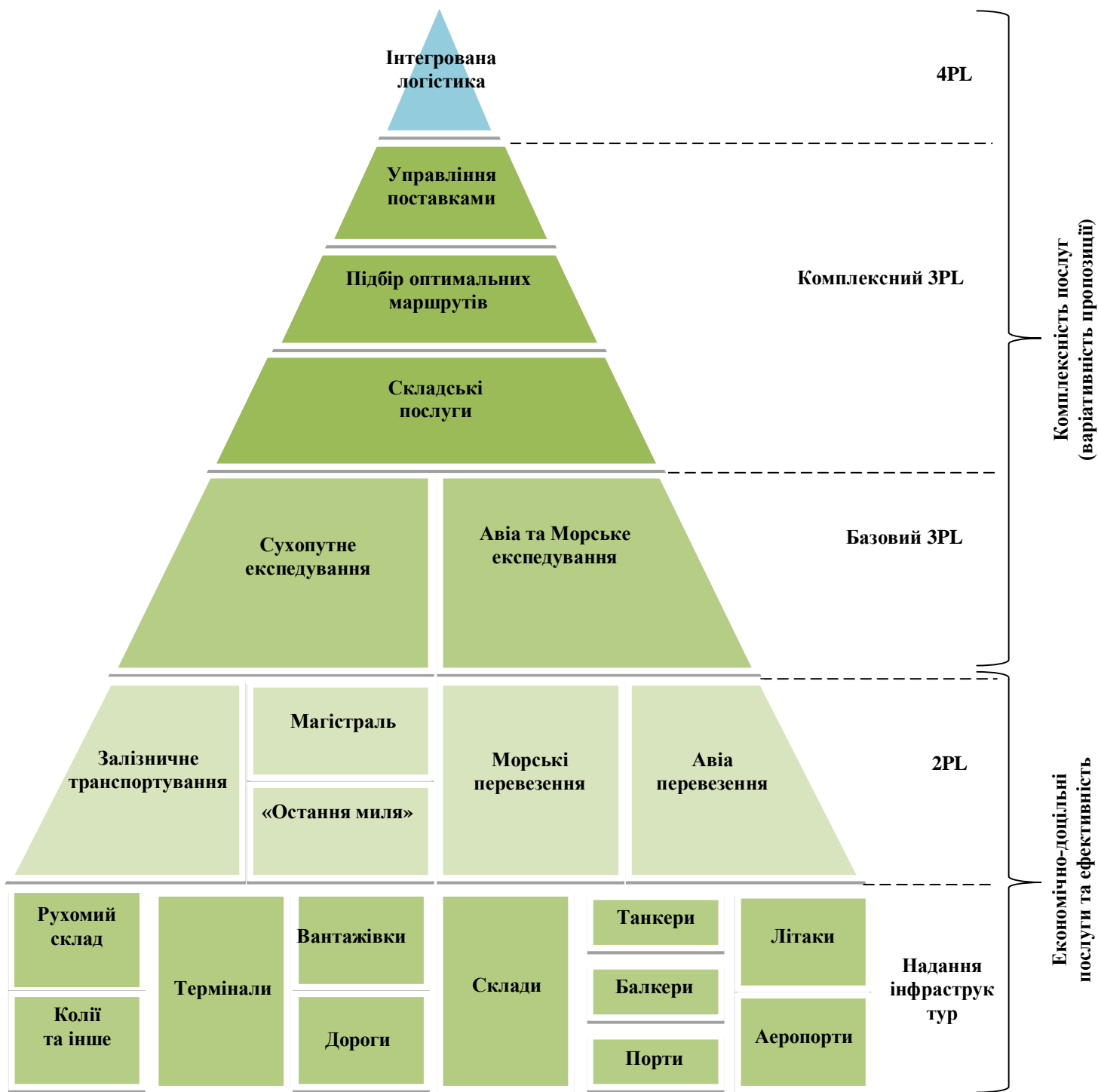
Останнім часом в Україні пройшло бурхливе зростання логістичних комплексів. Не секрет, що вони завантажені не повністю. Причин цього декілька. Це помилки проектування при визначенні вигідності географічного розташування комплексів, їх віддаленість від основних магістральних шляхів або незручність підвозу. Зазвичай логістичний комплекс виростав у тому місці, де інвестору вдавалося вигідно вирішити питання із землевідведенням під будівництво терміналу. Наступна проблема – технічна невідповідність для забезпечення організації прийому та обробки товаропотоків з певним коефіцієнтом ефективності. Відсутні певні якісні характеристики складського ресурсу. Основна проблема логістичного ринку –

дефіцит якісних транспортних засобів у відповідному справному технічному стані, здатних забезпечувати транспортування як на міжнародних магістральних маршрутах, так і на міжміських.

Динаміка останніх років визначалася не оптимізаційними процесами за рахунок альтернативних шляхів вирішення проблемних питань та створення привабливого інвестиційного клімату, а за рахунок зростання потреб у транспортуванні галузі АПК в умовах поживлення економіки та збільшення споживчого попиту.

Варто відзначити особливе зростання активності логістичного бізнесу. Усе більшої уваги привертають аутсорсингові інструменти на ринку логістики (3PL та 4PL), які дозволяють передавати деякі логістичні функції для українських підприємств, а саме торговельних і промислових підприємств стосовно вхідного, вихідного, а в ряді випадків і внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання та управління запасами. Логістичні компанії починають розгортати проектну діяльність. Ринок вимагає не просто надання послуг, потрібно підходити до вирішення завдань і проблем комплексно. Необхідно вміти виявляти потреби ринку, формулювати завдання розвитку бізнесу, чітко розставляти пріоритети, грамотно і поетапно розвиватися в рамках проекту. Слід розглядати суб'єкти ринку як партнерів, а партнерські відносини вибудовувати так, щоб в цьому союзі обидві сторони могли б заробити більше грошей. Держава має прикласти неабияких зусиль задля підтримки і поліпшення цих процесів. Задля точного виявлення розривів у галузі логістики, а саме логістики АПК, потрібно чітко розуміти структуру ринку логістики (рисунок).

Проаналізувавши аналітичні матеріали Світового банку, можна сказати, що логістичний комплекс України перебуває в незадовільному стані. Основним показником такого висновку слугує індекс логістичної ефективності, за яким Україна займає 102 місце серед 155 країн. Процедура оцінювання бере до уваги такі критерії: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89 %, управління ланцюгами поставок – 1 %, експедирування – 2 %, зберігання – 8 %.



Структура ринку агрологістики України

За результатами дослідження логістики АПК України виділимо основні проблеми галузі:

1. *Якість послуг.* На сьогоднішній день актуальності набувають послуги аутсорсингу, тобто передаються всі або частина надаваних послуг з перевезень іншим підприємствами, діяльність яких так чи інакше пов'язана з транспортуванням. Аутсорсинг дозволяє сфокусуватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість

роботи і вдосконалюючи інші функції, продукт чи послуги, а більш слабку ланку діяльності доручити професіоналам у тій чи іншій галузі, що в результаті дозволяє підвищити якість перевезень і знижує транспортні витрати. Доля аутсорсингу в Україні лише набирає популярності, у той час як у країнах Європи та США цим давно вже користуються і працюють над іншими оптимізуючими процесами. Більшість українських компаній орієнтується на забезпечення логістики власними потужностями та силами.

2. *Амортизація основних засобів.* Амортизація є неминучим процесом в експлуатації основних засобів, що під час їх використання мають економічний ефект та приносять вигоду в кінцевому підсумку. Проблема полягає в тому, аби визначити оптимальний термін служби основних засобів, зайнятих в основній діяльності, і необхідність адекватного розрахунку їх амортизації. Практика свідчить про доцільність використання різноманітних методів розрахунку амортизації основних засобів при використанні рухомого складу різних країн-виробників. Тобто рекомендується використовувати алгоритм розрахунку відповідно до країни виробництва автомобіля, а саме для вітчизняних автомобілів терміном розрахунку є 5 – 6 років, для іноземних автомобілів цей термін можна збільшити вдвічі. Стосовно оптимального терміну заміни транспортного засобу (основних фондів), то доречно використовувати методика, яка враховує зростаючі з часом експлуатаційні витрати, з одного боку, і поступове зниження продуктивності і залишкової вартості основних засобів – з іншого. Така методика набуває широкого застосування, адже вона дає можливість отримати детальний аналіз основного засобу, з якого можна зрозуміти: на якому терміні служби автомобіль вигідніше продати за залишковою ринковою вартістю, ніж експлуатувати його з усе більш зростаючими витратами, що включають амортизацію, вартість ремонтів і т.д.

3. *Оптимізаційні програми логістики АПК.* Оптимізаційні програми логістики – інструменти, що дозволяють домогтися підвищення ефективності надання послуг та зменшити їх собівартість (програмне забезпечення, автоматизація процесів, аналітика інформаційного простору). Підприємства відчувають недостатність об'єктивної аналітики логістичного ринку, що не дозволяє суб'єктам логістики чітко та ясно зрозуміти потреби ринку, варіанти розвитку тощо. З огляду на високу вартість оптимізаційних продуктів велика кількість підприємств не має до них доступу.

4. *Недовантаженість* – невміння комплектувати відправку від різних вантажовідправників вітчизняними підприємствами, що призводить до низки економічно необґрунтованих витрат.

5. *Страховання вантажу та транспортних засобів*. Попит на послуги страхування вантажу та транспортних засобів з кожним днем набуває все більшої популярності, що скоро обумовить до виникнення такого поняття, як «страхування за замовчуванням». Сьогодні правове регулювання автострахування в Україні визначається: законами України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», главою 67 Цивільного кодексу України і низкою підзаконних нормативних актів. Сьогодні примушує відправників і одержувачів страхувати свої перевезення. У більшості випадків страховка оформлюється як відсоток від вартості вантажу (зазвичай – 0,15 – 0,25 %), і за умови настання страхового випадку проводиться страхова виплата в тому обсязі, в якому заподіяно шкоду вантажу. Практика показує, що в більшості випадків вартість збитку відшкодовується неповністю. Послуга страхування дозволяє зменшити ризики процесу транспортування, зазвичай це створює сприятливий бонус для всіх її учасників. Гальмуючими факторами розвитку страхування є недостатній рівень страхової культури серед громадян та низький рівень довіри до страхових компаній.

Задля усунення розриву в економічній ланці залізничного транспорту Укрзалізниця може покрити збитки пасажироперевезень лише завдяки прибуткам вантажних перевезень. Такого роду система, враховуючи її стан природної монополії та прогалини у фінансуванні з боку держави, призводить до зниження якості надання послуг залізничного транспорту як для пасажирів, так і для вантажовласників. Невідповідна якість надання послуг залізничного сектору прямопропорційно впливає на зниження привабливості та попиту на залізничний транспорт, не лише внутрішнього, а також і іноземного користувача, для яких якість є першочерговим фактором у виборі, від яких залежить не лише час маршруту, а й його вартість.

Задля впровадження державних механізмів, що являють собою дієві реформи, необхідно створити покроковий алгоритм дій, що дозволить виокремити конкретні заходи, а саме з чого починати та куди рухатися.

Незважаючи на будь-які зміни в залізничному секторі необхідно завжди пам'ятати про майбутній розвиток залізниць. Задля цього потрібно:

- виявити об'єктивний обсяг перевезень та створити модель прогнозу на найближчі 2 – 3 роки;
- розробити техніко-економічне обґрунтування окремо для вантажних та пасажирських залізничних послуг;
- проаналізувати залізничні транспортні лінії, що дасть змогу провести перерозподіл вантажних та пасажирських потоків;
- виокремити фінансову складову від програми конкретних заходів, які потребують цього фінансування;
- відповідно до алгоритму реформ розробити довгострокові цілі, в яких необхідно виокремити короткострокові, що дасть змогу контролювати процес більш детально та скрупульозно;
- на основі вищевикладеного розробити програму розвитку залізниць (державну/загальнонаціональну/генеральну).

Фінансовий інструментарій повинен бути контрольованим, прозорим та максимально організованим:

- фінансова інформація щодо конкретних елементів залізничних об'єктів має бути у вільному доступі. Враховуючи можливі організаційно-структурні зміни мають бути запроваджені такі принципи обліку та класифікація або визначення джерел доходів і витрат, які дозволять повністю бачити рентабельність того чи іншого виду діяльності;
- привести тарифи до економічно обґрунтованого рівня. Тарифи мають встановлюватися не адміністративними методами, а операторами і управляючими інфраструктурою, але під наглядом регулятора задля створення конкурентного середовища, уникнення цінової війни чи занепаду галузі;
- проводити субсидювання на рівні кредитно-грошової політики з правом відчуження рентабельного/ліквідного майна, аби запобігти корупційним схемам;
- переглянути формування державного прибутку за рахунок транспортного сектору та розподілити його таким чином, аби будь-який з видів транспорту, чи то морській, чи то авіація сприяли поповненню державного бюджету, аби фінансові потоки в державу були пропорційними, а не концентрувалися на одному з видів

транспорту. Історично склалося так, що залізничний транспорт виявляється для себе і спонсором розвитку, окрім того, єдиним учасником транспортного сектору, який поповнював державну казну. Державні ресурси слід розподіляти так, щоб будь-який з видів транспорту брав участь у витратах на інфраструктуру, якою він користується.

– за результатами організаційно-структурних змін держава бере на себе значну частку витрат на модернізацію інфраструктури. Окрім того, держава має проводити аналіз доцільності утримання тих чи інших об'єктів транспортної інфраструктури.

Необхідні організаційно-структурні зміни та зміни власності, що стануть кроком до процесів раціоналізації управління та оптимізації. Для таких змін необхідно:

1) регуляторний та спостережний функціонал:

– забезпечення беззаперечного виконання законів як єдиного джерела правомочності;

– антимонопольна протекція;

– додержання принципів економічної конкуренції, комерційного права і технічних регламентів;

– захист прав споживачів;

– основний суб'єкт/регулятор/спостерігач – спостережна комісія залізничного транспорту;

2) управлінський функціонал:

– управляючий інфраструктурою має бути цілком відокремленим суб'єктом організаційної структури залізничного транспорту;

– упровадження вертикально інтегрованої структури управління залізничним транспортом;

– створення регіональних органів залізничного сектору;

– контроль за основними засобами залізничного транспорту та підтримка їх у належному експлуатаційному стані;

– контроль за конкурентним середовищем галузі;

– інфраструктура має бути власністю держави;

– розділення пасажирських та вантажних перевезень;

– участь на ринку залізничних послуг незалежних операторів;

- відсутність бар'єрів на ринку залізничних послуг;
- тарифна політика вантажних та пасажирських перевезень.

Висновки. Недостатня розробленість методів державного регулювання логістичних процесів у цілому, у тому числі нормативно-правової бази впливає на логістичну діяльність. Державне регулювання логістики включає розробку і застосування економічних та адміністративних методів державного впливу, аналіз нормативно-правового забезпечення логістичної діяльності, а також форми реалізації функцій держави при управлінні процесами, які дозволяють створити базу для синхронізації і управління логістикою. Враховуючи, що левову частку в структурі логістики АПК України, як і загалом у логістиці, займає залізничний транспорт, то він є основним перевізником вантажів та пасажирів.

Європейський Союз у своїх аналітичних записках підтверджує та рекомендує посилити роль залізничного транспорту, окрім того, звернутися до переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на більш екологічні. В Україні залізницею перевозиться до 60 % вантажів (без урахування трубопроводу), у той час як у Європі залізничний транспорт займає лише 6 % вантажопотоку. До того ж Європейський Союз вважає основними моментами розвитку залізничного транспорту – лібералізацію залізничних вантажних перевезень, управління інфраструктурою, запровадження системи розподілення потужності інфраструктури, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, ліцензування залізничних підприємств. Європейський Союз не залишив без уваги й технічні стандарти залізничного сектору України, які зараз модернізуються відповідно до міжнародних стандартів.

Надолужити розрив допоможе розгалуження в розвитку інфраструктури залізничної мережі на пасажирське та вантажне сполучення, що дозволить виокремити та імплементувати конкретні заходи для кожного з видів перевезень, які, у свою чергу, допоможуть наблизитися до міжнародних стандартів, покращити показники безпеки на залізничних шляхах та значно підвищити рівень сервісу як для пасажирів, так і для вантажовласників.

Реформування залізничного сектору сьогодні – не просто санаційно-оптимізаційні заходи, а об'єктивна необхідність. Реформування – перші кроки до адаптації залізничного транспорту України до стандартів світових та Європейського

Союзу, також це можливість максимально очистити та зробити прозорими ринкові механізми. Водночас реформування вимагає якісного вдосконалення законодавчої бази і оптимізації організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід задля розробки дієвої загальнонаціональної програми.

Список використаних джерел

1. **Величко О. П.** Особливості діяльності агрологістичних провайдерів в Україні / О. П. Величко // Економіка АПК : міжнар. наук.-виробн. журн. – 2012. – № 2. – С. 51 – 57.

2. **Величко О. П.** Формування логістичних систем у сучасному агробізнесі України / О. П. Величко // Економіка та держава : наук.-практ. журн. – 2011. – № 12. – С. 63 – 65.

3. **Косарева Т. В.** Аграрна логістика: сутність і багатоаспектність / Т. В. Косарева // Економіка АПК : міжнар. наук.-виробн. журн. – 2008. – № 10. – С. 37 – 43.

4. **Крисанов Д.** Передумови та чинники впровадження логістичних інновацій в агропродовольчому комплексі України / Д. Крисанов // Економіст : наук. та громад.-політ. журн. – 2010. – № 12. – С. 39 – 41.

5. **Соболев Д. А.** Роль інструментів державного регулювання у вдосконаленні логістичної системи торгівлі зерном в Україні / Д. А. Соболев // Економіка АПК : міжнар. наук.-виробн. журн. – 2012. – № 8. – С. 44 – 47.

6. **Шубравская Е. В.** Перспективы модернизации аграрного сектора Украины / Е. В. Шубравская, Е. А. Прокопенко // Экономика Украины. – 2013. – № 8. – С. 64 – 76.

List of references

1. **Velychko O. P.** Osoblyvosti diialnosti ahrolohistychnykh provaideryv v Ukraini / O. P. Velychko // Ekonomika APK : mizhnar. nauk.-vyrobn. zhurn. – 2012. – № 2. – S. 51 – 57.

2. **Velychko O. P.** Formuvannia lohistychnykh system u suchasnomu ahrobiznesi Ukrainy / O. P. Velychko // Ekonomika ta derzhava : nauk.-prakt. zhurn. – 2011. – № 12. – S. 63 – 65.

3. **Kosareva T. V.** Ahrarna lohistyka: sutnist i bahatoaspektnist / T. V. Kosareva // *Ekonomika APK : mizhnar. nauk.-vyrobn. zhurn.* – 2008. – № 10. – S. 37 – 43.
4. **Krysanov D.** Peredumovy ta chynnyky vprovadzhennia lohistychnykh innovatsii v ahroprodovolchomu kompleksi Ukrainy / D. Krysanov // *Ekonomist : nauk. ta hromad.-polit. zhurn.* – 2010. – № 12. – S. 39 – 41.
5. **Sobolev D. A.** Rol instrumentiv derzhavnoho rehuliuвання u vdoskonalenni lohistychnoi systemy torhivli zernom v Ukraini / D. A. Sobolev // *Ekonomika APK : mizhnar. nauk.-vyrobn. zhurn.* – 2012. – № 8. – S. 44 – 47.
6. **Shubravskaya E. V.** Perspektivy modernizatsii agrarnogo sektora Ukrainy / E. V. Shubravskaya, E. A. Prokopenko // *Ekonomika Ukrainy.* – 2013. – № 8. – S. 64 – 76.