

УДК 656.01

ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ УКРАЇНИ

Бабій М.В., к.т.н.

(Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя)

В даній роботі проведено дослідження проблем транспортної логістики, які виникають в агропромисловому комплексі України при збільшенні експортних об'ємів сільськогосподарської продукції. Окреслені напрямки підвищення ефективності перевезень, що забезпечить зниження їх собівартості.

Постановка проблеми. Розвиток виробництва сільськогосподарської продукції в аграрному секторі України демонструє хороші тенденції до зростання. Але поряд з тим виникає і багато проблем, які потрібно вирішувати негайно або в короткотривалій перспективі. Як відомо, що Україна понад 100 років займає лідируючі позиції на світовому ринку продовольства. Є відомості, що ще в 1908 році Україна вирощувала понад 13 млн т пшениці та ячменю, в 1918 році молода УНР була першою з вирощування пшениці та виробництва цукру в світі тощо [1]. Сьогодення дозволяє нам також пишатися досягненнями агропромислового комплексу України. Навіть за найскладніших суспільно-політичних умов АПК залишається одним із головних постачальників валютних ресурсів в економіку нашої держави. Частка експорту сільськогосподарської продукції на світові ринки становить близько 40 % всього експорту, що здійснюється державою. Ми займаємо лідируючі позиції з виробництва соняшнику, пшениці, ячменю та іншої продукції рослинництва чи її переробки, є окремі досягнення щодо виробництва продукції тваринництва. Як видно, виробництво сільськогосподарської продукції збільшується, але не можна констатувати, що його ефективність є високою. Навіть враховуючи, що на території України є сконцентровано приблизно 9 % світового запасу та 30 % європейського чорнозему [2], врожаї, що ми вирощуємо, є значно нижчими, ніж в ряді країн світу. Наприклад, при вирощуванні пшениці ми поступаємося Новій Зеландії більше, ніж вдвічі, країнам Європейського союзу на третину. Приблизно такі ж співвідношення і при виробництві кукурудзи. Це означає, що агрокультура вирощування сільськогосподарської продукції ще на недостатньому рівні, крім того, спостерігаються швидкі негативні темпи втрати гумусних шарів ґрунту, що також знижує потенціал до підвищення врожаїв.

До того, посилаючись на звіт Світового банку «Перехід на вищий щабель: рекомендації зі вдосконалення системи зернової логістики в Україні», аграрії втрачають більше 0,5 млрд дол. через вищу собівартість перевезень готової продукції до кінцевого споживача [3]. Саме виконання

неефективних транспортних операцій вирощеного урожаю є і може стати величезною перепорою до підвищення валового збору продукції рослинництва та зниження її собівартості, а відповідно і неможливості підвищення експортної конкуренції на світових ринках збуту. На даний час «зернова» логістика в Україні є на досить низькому рівні. Це пов'язано з рядом проблем, які важко вирішити на даному етапі. Для товаровиробників в кінцевому результаті це недоотримання коштів від максимально вигідного продажу вирощеної продукції, оскільки вони не можуть цю продукцію реалізувати в короткі строки, коли ціна на неї є максимальною. Крім того, висока собівартість перевезень кінцевого продукту, втрата його товарного стану та часткова фізична втрата розкраданням також цьому сприяють.

Аналіз досліджень і публікацій. Суттєвий внесок у розвиток теоретичних засад транспортної логістики зробили дослідники, що представляють вітчизняні та закордонні наукові школи: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, А.А. Смахов [4–6]. Окремим питанням створення логістичної інфраструктури, зокрема в аграрному секторі, присвятили свої праці В.М. Беляєва, В.Л. Ларіна [7–8] та ін.

Всі автори практично є одноставними в тому, що високоефективний розвиток транспортних перевезень прямо залежить від успішного розвитку логістичної інфраструктури. Якщо торкнутися логістичних проблем в АПК України, то тут не до кінця є сформульованою, а тим паче, розв'язаною задача безпосереднього поєднання (узгодження) технологічних процесів вирощування, зберігання та транспортування готової сільськогосподарської продукції до кінцевого споживача [9].

Мета досліджень. Провести аналіз проблем транспортної логістики в аграрному секторі України та запропонувати напрямки, при реалізації яких підвищиться збалансованість між різними видами транспорту завдяки розробленим високоефективним логістичним програмам, що в кінцевому результаті забезпечить низьку собівартість перевезень, підвищить якість транспортних послуг.

Результати досліджень. Спробуємо прослідкувати шлях зібраного зерна від комбайна до завантаження його в об'єми морського транспорту та відшукати найслабшу ланку. Скористаємося оцінкою видів транспорту, що наведена в роботі [10]. Оцінку виконано за п'ятибальною шкалою, де мінімальне значення є найкращим, табл. 1.

Таблиця 1 – Оцінка ефективності перевезень різними видами транспорту

	Залізничний	Авто-мобільний	Водний	Повітряний	Трубо-провідний
Витрати	3	4	1	5	2
Швидкість	3	2	4	1	5
Гнучкість	2	1	4	3	5
Обмеження за	3	4	1	5	2

габаритами / вагою					
Доступність	2	1	4	3	5

Тут зрозуміло, що для транспортування зернових використовувати повітряний і трубопровідний транспорт ми не будемо, тому потенційними способами транспортування залишаються залізничний, автомобільний та водний транспорт.

Аналізуючи табл. 1 бачимо, що кожен з вказаних видів транспорту має свої переваги та недоліки, тому повний шлях транспортування готової продукції повинен мати раціональне поєднання для досягнення ефекту.

Вирощена зернова продукція структурно проходить такі етапи: від зернозбирального комбайна (з поля) зернову суміш потрібно доправити на елеватор для очищення (сортування), просушування і можливого там зберігання, хоча і зберігання може здійснюватися зовсім в іншому місці; транспортування з місць зберігання до відвантаження кінцевому споживачеві.

Як видно з оцінки видів транспорту, найдешевше це було би здійснити водним транспортом, його витрати є найменшими, гнучкість та доступність є зовсім не найкращими. Залізничний транспорт витримує приблизно середні позиції за всіма показниками, а от автомобільний транспорт є найдорожчим і водночас найбільш гнучким.

З цього аналізу є абсолютно очевидним, що використовувати один вид транспорту для виконання логістичних завдань неможливо. При складанні маршрутів перевезень використання найдорожчих видів транспорту потрібно мінімізувати. Етап перевезень від комбайна до елеватора здійснюється тільки автомобільним транспортом, оскільки тут вимагається абсолютна гнучкість перевезень і запропонувати інший вид транспорту досить складно. Надалі розглянемо тільки підвищення ефективності виконання таких перевезень.

За підрахунками спеціалістів Світового банку українські товаровиробники при здійсненні транспортних операцій зернових із-за неефективності існуючої логістики втрачають приблизно 20 дол./т, що суттєво знижує їх конкурентоспроможність на світовому ринку [3].

Для покращення існуючої ситуації першим кроком має бути підвищення ефективності «зернової» логістики в Україні. Роль держави в цьому процесі – бути «арбітром», який встановив чіткі законодавчі рамки та контролює дотримання «правил гри». При такому підході це серйозно стимулюватиме залучення приватних інвестиційних капіталів як українських так і закордонних. Цей процес сприятиме розбудові логістичної інфраструктури. Об'єкти, що перебувають у державній власності потрібно продати приватним власникам, які ефективно та за призначенням їх використовуватимуть.

Важливим в логістичному ланцюзі є наявність достатньої потужності елеваторів, які мають сучасне обладнання для завантаження-вивантаження зернового матеріалу, його сушіння, контролю тощо. І критично важливе –

держава повинна забезпечити умови і реалізувати побудову якісних під'їзних шляхів до і від елеваторів. Відвантаження на потужних елеваторних комплексах повинно здійснюватися як мінімум в залізничний транспорт, а по можливості і у річковий. Автомобільний транспорт потрібно використовувати як зв'язкову ланку в загальному ланцюзі транспортування, використовуючи його властивість гнучкості.

Розглянемо можливості та проблеми річкового транспорту України. Перша важлива перевага річкового транспорту – його дешевизна, готові прокладені природою шляхи, менша вартість капіталовкладень для їх утримання в належному стані для здійснення транспортних операцій.

Основні транспортні артерії – це річки Дніпро і його притоки Десна та Прип'ять, Дунай, Дніпро-Бузький канал. Це дає можливість виходу у порти держав басейну Балтійського, Чорного та Середземного морів, що дозволяє нам здійснювати торгівлю.

Проблемами водного транспорту є фізично застарілий парк даних машин, дефіцит спеціальних річково-морських суден, багатотоннажних суден, потрібно поглиблювати фарватери ряду рік, збільшувати терміни сезонної експлуатації суден, забезпечуючи їх необхідною навігаційною підтримкою.

Що стосується залізничного транспорту, то проблеми є дуже подібними. На даний час залізнодорожні перевезення займають домінуючу позицію, питома частка таких перевезень складає приблизно 60%. Ключовою проблемою тут є фізична застарілість рухомого складу для перевезення вантажів, зокрема для перевезення зерна – хоперів. Гальмує процес притоку приватних інвестицій для модернізації непрозора та несправедлива тарифна політика держави як монополіста.

Але навіть при віднаходженні оптимальних рішень, що стосуються модернізації автомобільного, залізничного та водного (внутрішньодержавного) транспорту, стримуючим фактором може стати низька ефективність пунктів зберігання та перевалки зернових вантажів. Це пов'язано з можливістю зберігання при оптимальній вологості, здатністю оперативно здійснювати завантажувально-розвантажувальні роботи з необхідними етапами контролю якості та кількості продукції, що підлягає переміщенню.

Висновки. Підсумовуючи проблематику транспортної логістики в аграрному секторі України, зробимо наступні висновки.

1. Збільшити фінансування транспортної логістики АПК України для досягнення мінімальної собівартості перевезень від виробника до споживача.
2. Мінімізувати обсяги перевезень найбільш коштовним видом транспорту – автомобільним та віднаходити шляхи до його здешевлення.
3. Розвивати внутрішньодержавний річковий транспорт як найбільш дешевий.
4. Збалансувати тарифну політику при залізничних перевезеннях,

знизити вартість перевезень.

5. Підвищити продуктивність зернозберігаючих об'єктів, їх можливість оперативно забезпечити завантажувально-розвантажувальні операції.

Забезпечення належних умов функціонування та збалансованість між розглядуваними видами транспорту у поєднанні з розробленими високоефективними логістичними програмами забезпечить низьку собівартість перевезень, підвищить якість транспортних послуг, що в кінцевому результаті посилить позиції українських товаровиробників на світовому ринку сільськогосподарської продукції.

Список літератури

1. Агробизнес Украины в графиках и картинках: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://businessviews.com.ua/ru/economy/id/20-grafikov-i-kart-kotorye-dostupno-objasnajut-agrobiznes-ukrainy-328/>.

2. Позняк С.П. Чорноземи України: географія, генеза і сучасний стан [Текст] / С.П. Позняк // Український географічний журнал.–2016.– № 1.–С.9–13.

3. Перехід на вищий щабель: рекомендації зі вдосконалення системи зернової логістики в Україні: [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/uk/news/feature/2015/09/15/shifting-into-higher-gear-recommendations-for-improved-grain-logistics-in-ukraine>.

4. Бакаєв О.О. Теоретичні засади логістики [Текст]: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. / О.О. Бакаєв, О.П. Кутах, Л.А. Пономаренко. – К.: Фенікс, 2003. – Т.1. – 429с.

5. Бауерсокс Дональд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст]: Пер. с англ. / Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. – М.: ЗАО “Олимп-бизнес”, 2001. – 639с.

6. Смехов А.А. Основы транспортной логистики [Текст]: [Учеб. Для вузов ж-д транспорта] / А.А.Смехов. – М.: Транспорт, 1995. – 197с.

7. Беляев В.М. Терминальные системы перевозок грузов автотранспортом [Текст] / В.М. Беляев. – М.: Транспорт, 1987. – 287с.

8. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем [Текст]: Монографія / Р.Р. Ларіна. – Донецьк: “Норд-Пресс”, 2005. – 284с.

9. Popovych P. Analysis of the interaction of participants freight forwarding system Shyriaieva / P. Popovych, S. Shyriaieva, N. Selivanova // Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 16-22, dec. 2016: [Электрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://jsdtl.sciview.net/index.php/jsdtl/article/view/10>.

10. Саркисов С.В. Управление логистическими цепями поставок [Текст] : учеб. пособие / С.В. Саркисов. – М.: Дело, 2006. – 368 с.

Аннотация

**ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В
АГРАРНОМ СЕКТОРЕ УКРАИНЫ**

Бабий М.В.

В данной работе проведено исследование проблем транспортной логистики, которые возникают в агропромышленном комплексе Украины при увеличении экспортных объемов сельскохозяйственной продукции. Намечены направления повышения эффективности перевозок, которые обеспечат снижение их себестоимости.

Abstract

**TRANSPORT LOGISTIC PROBLEMS IN
AGRICULTURAL SECTOR OF UKRAINE**

M. Babii

Transport logistic problems are studied in this work, which arise at the increase of export volumes of agricultural product in the agro-industrial complex of Ukraine. Directions of increase of transportations efficiency are outlined, which will provide cost reduction.