

УДК 656.025.4:65.012.34:631.11

Нечипоренко К.В.

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Розглянуто особливості організації та управління при використанні транспортних засобів аграрними підприємствами та можливості використання при цьому логістичного підходу. Запропоновано шляхи підвищення ефективності використання транспорту для поліпшення ситуації.

Ключові слова: транспорт, транспортна логістика, транспортні витрати, логістичні витрати, управління логістикою.

Nechyporenko K.V.

FEATURES OF ORGANIZATION AND MANAGEMENT TRANSPORTING LOGISTIC OF AGRARIAN ENTERPRISES

The features of organization and management at the use of transport vehicles are considered agrarian enterprises and possibilities of the use here of logistic approach. The ways of increase of efficiency of the use of transport are offered for the improvement of situation.

Keywords: transport, transporting logistic, transporting charges, logistic charges, managements logistic.

Nechyporenko K.V.

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКОЙ АГРАРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Рассмотрены особенности организации и управления при использовании транспортных средств аграрными предприятиями и возможности использования при этом логистического подхода. Предложены пути повышения эффективности использования транспорта для улучшения ситуации.

Ключевые слова: транспорт, транспортная логистика, транспортные расходы, логистические расходы, управления логистикой.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Транспорт є провідною, системоутворюючою галуззю стабільного і ефективного функціонування економіки, у тому числі і агропромислового комплексу. Тому підвищення рівня стабільного і ефективного транспортно-економічного обслуговування сільськогосподарського виробництва має не тільки актуальне, а і пріоритетне значення для прийняття конструктивних господарських та управлінських рішень ряду правових, соціально-економічних та природоохоронних питань.

Винятково важливе значення транспорту для аграрних підприємств та висока частка транспортних робіт обумовлена територіальною розосередженістю полів і ферм, віддаленістю господарств від баз матеріально-технічного постачання та ринків збуту. Транспорт - важлива складова єдиного процесу суспільного виробництва. Він скорочує час на створення та реалізацію продукції і тим самим є одним із вирішальних чинників зростання продуктивності праці й зниження собівартості. Не створюючи нових речових продуктів, а переміщуючи їх, він долучає до них вартість транспортування. Для перевезення вантажів підприємства використовують самі різноманітні види транспортних засобів. Це залізничний транспорт, автомобілі, трактори, різні транспортери, труби, гужовий транспорт і под.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Проблемам економіки та організації перевезення вантажів у сільському господарстві й використанню мобільного транспорту в АПК присвячені праці цілого ряду науковців: Б. Анікіна, Є.А. Бузовського, В.Г. Василенка, М.Г. Вергуна, І.О. Гуторова, Т.А. Гуцула, І.В. Заблодської, І.В. Ключа, В.І. Котелянца, Т.В. Мірзоєвої, В.В. Писаренка, Н.В. Прозорової, О.М. Сумця та ін.

Сформульовані в їхніх працях наукові підходи до використання логістичного механізму при транспортуванні вантажів і пасажирів, висновки й рекомендації посідають важливе місце в теорії транспортної агрологістики. Поряд із цим процеси організації транспортування вантажів в сільському господарстві, її впливу на результати господарської діяльності товаровиробників потребують подальшого ґрунтовного дослідження.

Цілі статті – дослідити особливості організації та управління при використанні транспортних засобів аграрними підприємствами, визначити можливості використання при цьому логістичного підходу. Розглянути способи поліпшення ситуації для сучасних товаровиробників сільськогосподарської продукції.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Накопичений досвід управління підприємствами показує, що традиційні методи управління вимагають підвищення ефективності завдяки оптимізації руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків. У той же час у вартості продукції, доведеної до споживача, майже 65% становлять витрати на транспортні операції і зберігання товарів.

Від стану розвитку АПК в нових умовах господарювання залежить надійне забезпечення населення країни продовольчими продуктами, якість харчування, а орієнтація країни на Європу потребує прискореного розвитку економіки й значного підвищення рівня життя населення, що в майбутньому дасть змогу досягти необхідних соціальних стандартів. Логістичний підхід до управління матеріальними ресурсами (потоками і запасами) несе в собі потенційні можливості підвищення ефективності функціонування економічних систем [4].

Вченими ННЦ «Інститут аграрної економіки» В.І. Котелянцем, Г.М. Підлісецьким, Т.В. Косаревою теоретично обґрунтовано, що збільшення обсягів виробництва зумовлює вищі темпи зростання обсягів перевезення вантажів. Це означає, що транспортний фактор безпосередньо впливає як на процес виробництва, так і на обмін і споживання продукції. На фоні постійного зростання валового виробництва сільськогосподарської продукції ще більшими темпами зростає потреба в перевезенні вантажів. При цьому враховуючи перспективи зростання експорту продукції збільшуються не тільки обсяг та кількість вантажопотоків а також і їх довжина.

Фактично транспортне господарство агропромислового сектору ослаблене і це негативно позначається на всіх процесах виробництва, а особливо під час збирання врожаю. Для підтримання у робото здатному технічному стані автотransпортних засобів, що відпрацювали амортизаційний термін, перевізники витрачають у 1,5 рази більше коштів порівняно з рухомим складом, який експлуатується в установлений термін. Крім того, фізично застарілі транспортні засоби негативно впливають на довкілля.

На думку експертів для вітчизняних підприємств агропромислового комплексу характерні такі особливості організації і управління логістичною діяльністю:

- наявність дискретних, широкоасортиментних, дрібносерійних логістичних систем або їх фрагментів виштовхуючого типу;
- застарілі (архаїчні) методи господарювання і способи керівництва персоналом;
- сезонний характер організації технологічних процесів і робіт;

- низький рівень спеціалізації, автоматизації, механізації процесів;
- високий рівень логістичних витрат, і в першу чергу витрат на зберігання і транспортування;
- відсутність належної логістичної інфраструктури;
- низький коефіцієнт використання сировини, низька продуктивність праці і високий ступінь фізичного зносу сільськогосподарських машин і знарядь;
- складність прогнозування, оскільки кількість продукції, яка можна одержати, залежить від кліматичних, біологічних і агротехнічних умов;
- висока інтенсивність робіт в посівний і збиральний періоди;
- необхідність забезпечення безперервної роботи для окремих процесів;
- до теперішнього часу у сфері АПК відсутні концепція обліку логістичних витрат, що детально пропрацює, і чіткий опис впливу логістики підприємства АПК на ефективність його роботи з фінансової точки зору;
- менеджери логістики підприємств агропромислового комплексу не використовують в своїй роботі комплексні логістичні комп'ютерні моделі, обмежуючись простим обліком логістичних потоків в таблицях Microsoft Excel;
- засоби, вкладені в агропромисловий комплекс, не можуть принести прибуток миттєво[1].

У більшості господарств техобслуговування у плановому порядку не проводиться. Автомобілі працюють на знос до відмови чи до усунення несправності. Не кожне фермерське господарство має необхідну кількість вантажних автомобілів. Для перевезення вантажів вони використовують трактор з причепом, що суттєво обмежує відстань та швидкість перевезень.

Розглядаючи транспортно-логістичну систему як об'єкт оцінки її ефективності доцільно виділяти такі види ефективності: економічну, соціальну, функціональну (транспортну), енергетичну. Кожен з цих видів ефективності характеризується певними критеріями: економічна ефективність характеризується вартісними критеріями та трудовим критерієм (трудоємність); соціальна ефективність характеризується соціальними критеріями (задоволення потреб суспільства, мінімізація шкоди навколишньому середовищу); функціональна (транспортна) ефективність – функціональний критерій (транспортноємність продукції); енергетична ефективність – енергетичний критерій (енергоємність транспортного процесу).

Практично всі галузі національного господарстві в тій чи іншій мірі залежать від роботи автомобільного транспорту, зокрема, вантажного. А ефективна діяльність аграрного сектору взагалі неможлива без успішного розвитку автотранспортної сфери. В сучасних умовах розвитку посилюється роль автотранспортного обслуговування взагалі та в сільськогосподарському виробництві, зокрема.

Під час проведення п'ятої щорічної міжнародної конференції «Агробізнес України 2013», який був організований інститутом Адама Сміта, експерти та учасники конференції звертали увагу на «вузькі місця» в аграрному секторі України. Особливо відзначали слабкий розвиток транспортної інфраструктури, певну закритість приватних елеваторів для інших учасників ринку та інші питання, які хвилюють представників агробізнесу.

Автотранспортне обслуговування – один з основних факторів, що забезпечує ефективне функціонування аграрного виробництва України. На долю вантажного автомобільного транспорту припадає близько 70% перевезень вантажів. Вітчизняний і світовий досвід свідчить, що аграрне виробництво неможливе без ефективного автотранспортного обслуговування, бо від нього значно залежить кінцевий результат діяльності даної сфери.

Транспортна складова у виробництві і реалізації сільськогосподарської продукції становить, залежно від відстані перевезень до 30% і більше. У структурі договірних тарифів для вантажоперевезень на частку паливно-мастильних матеріалів припадає понад 50% витрат. Зниження цін на енергоносії не прогнозується, тому роль і значення транспортного фактора зростатиме і безпосередньо впливатиме на соціально-економічний розвиток як окремого регіону, так і національної економіки країни. За цих умов важливо раціональніше використовувати резерви зниження витрат нафтопродуктів за рахунок поповнення підприємств новими автомобілями, удосконалення технології збирально-транспортних робіт і поліпшення організації транспортного процесу. Більше уваги необхідно приділяти утриманню доріг у доброму стані.

Значна частина логістичних витрат припадає на транспортування. В той же час практики-перевізники акцентують увагу на нетранспортних проблемах. Перша нетранспортна задача, яка моментально стає проблемою саме водія вантажівки, - автотраси та під'їзні шляхи до місця завантаження. Стан автодоріг, під'їзних шляхів та інфраструктури трас - досить складне завдання, вирішення якого лягає на плечі водія. У сезоні 2013 року близько 15 % завантажень, а в деяких областях до 20 % зривалися саме через відмову водіїв подолати подібні маршрути по шляху слідування до місця завантаження.

При виконанні транспортних замовлень із транспортування продукції, особливо в сезон збору врожаю, водій може перебувати в рейсах тижнями. Звернемо увагу на той факт, що при такому ненормованому графіку повинні бути передбачені елементарні місця для відпочинку та гігієни водіїв [2].

Ефективність роботи мобільного транспорту значною мірою залежить від наявності, типу і стану доріг. Дороги I і II категорії призначені для інтенсивного руху автомобілів і мають статус загальнодержавного значення; III і IV - належать до доріг обласного, V - місцевого значення. Аграрні підприємства послуговуються також внутрігосподарськими дорогами, які, зазвичай, без твердого покриття. Лише 20 % аграрних підприємств мають дороги з твердим покриттям довжиною 5-8 км, хоча для нормальної роботи потрібно в середньому 12-16 км.

Безперечно, будівництво доріг з твердим покриттям коштує дорого, проте капітальні вкладення на їх будівництво швидко окуповуються. На дорогах із твердим покриттям пального витрачається в 1,5-2,0 рази менше, швидкість зростає в 2-3 рази, а собівартість 1 т/км на 35-40 % нижча, ніж на ґрунтових дорогах.

Усі показники використання автотранспорту поділяються на три групи: інтенсивності, продуктивності й економічності. Найбільш повно про ефективність використання автомобільного парку можна судити за показниками продуктивності й економічності.

До показників продуктивності автотранспорту традиційно відносять: виробіток автомобілів на одну середньооблікову автомобіле-тонну; кількість тонно-кілометрів на середньооблікову автомобіле-тонну та ін. Показники економічності автотранспорту: собівартість тонно-кілометра; прямі експлуатаційні витрати на 100 км пробігу й окремо на тонну перевезеного вантажу; витрати пального на 100 км пробігу й окремо на 100 ткм.; витрати пального на тонну перевезеного вантажу і т.п.

Для підвищення ефективності використання автопарку потрібно встановити його раціональну структуру і достатньо забезпечити причепами. Дуже важливо також підвищити кваліфікацію водіїв, покращити технічне обслуговування автомобілів, перейти на прогресивні форми організації праці та її матеріального стимулювання.

Не менш важливим є моніторинг переміщення техніки який досягається завдяки комплексному застосуванню спеціального обладнання, яке встановлюється на

технічних засобах. GPS-моніторинг – це універсальна й зручна, проста і недорога система контролю за місцезнаходженням та станом транспорту іншими об'єктами (вантажем) на основі супутникової системи навігації. Підприємство матиме економічний ефект за рахунок: контролю пробігу і між сервісного інтервалу, контролю зливів і заправлення пального, координації рухів транспортних засобів, раціоналізації робочого часу, зменшення простоїв. Впровадження даної системи в сільськогосподарських підприємствах значно підвищить прибуток завдяки таким факторам, як скорочення витрат пального на 20-40%, реального і ліквідаційного «обманного» (накрученого) пробігу.

Висновки. Проведені дослідження та узагальнення думок вчених і практиків дозволяють зробити такі висновки:

1. Застосування логістичних систем сільськогосподарських підприємств доводять наявність позитивного взаємозв'язку між ефективною логістикою та успіхом підприємницької діяльності. Застосування логістики дає змогу визначити оптимальну технологію просування продукції рослинництва і тваринництва, покращити результати збуту сільськогосподарської продукції.

2. Забезпечення агрологістичних компаній та виробничих підприємств висококваліфікованими кадрами з логістики та належне технічне, організаційне і інформаційне забезпечення їх роботи.

3. Для підвищення ефективності використання автопарку потрібно встановити його раціональну структуру і достатньо забезпечити причепами, GPS-моніторинг переміщення техніки. Дуже важливо також підвищити кваліфікацію водіїв, покращити технічне обслуговування автомобілів, перейти на прогресивні форми організації праці та її матеріального стимулювання.

4. Поліпшення інвестиційної привабливості логістичного сектора шляхом введення державної програми розвитку логістики в Україні й відповідної нормативно-правової бази.

Ефективний менеджмент передбачає врахування всіх специфічних особливостей діяльності. Агрологістика пропонує порівняно новий і надзвичайно ефективний механізм, який може вивести на новий рівень сільське господарство і АПК в цілому в Україні. На сьогоднішній день агрологістика в Україні знаходиться на етапі свого становлення, але за умови подолання основних перешкод на шляху розвитку цього напрямку і створення умов для поліпшення системи агрологістики на підприємствах агробізнесу слід чекати високої ефективності розвитку даної галузі в нашій країні.

Список використаних джерел:

1. Аграрная логистика (материалы блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2013. - № 4. – С. 16-26.
2. Гуроров О.І. Формування ефективного механізму функціонування логістичних систем сільськогосподарських підприємств / О.І. Гуроров, Н.В. Прозорова// Економіка АПК. – 2013. – №8 – С. 33-38.
3. Кучерова Я. Як ефективно організувати логістичний сервіс / Я. Кучерова // Агробізнес сьогодні. – 2014. - № 3. – С. 54-58.
4. Мазур Н.А. Розвиток логістики в АПК України: передумови та тенденції / Н.А. Мазур. - [Електронний ресурс].- Режим доступу:http://www.khntusg.com.ua/files/sbornik/vestnik_113/20.pdf
5. Смирнов И.Г. Агрологістика в Україні: современное состояние, проблемы и перспективы развития / И.Г. Смирнов, О.Б. Шматок // Логистика: проблемы и решения. – 2013. - № 4. – С. 26-37.