

### III. ГЕОГРАФІЯ МІЖГАЛУЗЕВИХ КОМПЛЕКСІВ

УДК 911.3

Смирнов І.Г., д.г.н., проф., Шматок О.В., асп.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

#### АГРОЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*Ключові слова:* логістика, агрологістика, транспорт, агрохолдинги, логістичний досвід, сільське господарство

**Постановка проблеми в загальному вигляді.** Сучасний етап розвитку логістики в Україні, яка значною мірою є аграрною країною, характеризується складними соціально-економічними процесами створення ефективно діючої ринкової економіки, що закономірно потребує докорінних змін економічної політики. В першу чергу це стосується аграрного сектору, оскільки саме ця галузь є базовою для здійснення ринкових перетворень в усіх сферах економіки України. Аграрна реформа являє собою сукупність першочергових заходів, спрямованих на створення найсприятливішого економічного середовища для розвитку сільського господарства та скорішого виходу його із кризового стану. Одним із інструментів розвинутої ринкової економіки може і повинна стати логістика, зокрема аграрна.

В Україні аграрна логістика почала активно розвиватися нещодавно. Але бізнес вже повною мірою оцінив роль та високу ефективність логістики, відповідно, на часі розробка наукових засад, методів, моделей для планування, контролю й управління процесами, що виникають у забезпеченні аграрних підприємств сировиною та матеріалами, організації виробничого процесу, доведення аграрної продукції до споживача тощо.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Зарубіжні дослідники з питань логістики наголошують на автономності цього напрямку діяльності підкреслюють самостійний та системний характер цього наукового напрямку. Теоретичні аспекти класичної логістики викладені у працях Д. Бауерсокса, М. Ліндерса, М. А. Окландера Д. Уотерса, К. Лайнос, М. Джиллінгем [1], Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт [2], А. М. Гаджинського, Є. В. Крикавського, В. І. Сергеева, Н. І. Чухрай та ін. Всебічному розгляду логістичних та аграрних транспортно-логістичних систем присвячені наукові праці І. Г. Смирнова. Різноманітним дослідженням у сфері міжнародної та аграрної логістики присвячені праці С. А. Белих, Н. К. Васильєвої, Т. В. Косаревої, Я. Б. Олійника, В. І. Перебийноса та ін.

**Виклад основного матеріалу.** Концепція аграрної логістики знаходить все більш широке використання як ефективний підхід до управління з метою зниження виробничих та загальних витрат. У спрощеному вигляді результати реалізації логістичної діяльності мають відповідати загальновідомому логістичному міксу «8R» або «8П»: забезпечення

доставки потрібного продукту потрібної якості та кількості потрібному споживачеві в потрібне місце на потрібний час за потрібної вартості послуги та потрібного рівня логістичного сервісу [3, 11].

За даними А. Г. Кальченко, у країнах Західної Європи майже 98 % часу виробництва товару припадає на проходження його каналами матеріально-технічного забезпечення (доставка сировини та транспортування готової продукції і головним чином зберігання). Власне виробництво займає лише 2% сумарного часу, а транспортування – 5%. Крім того, у західноєвропейських країнах витрати на всі види діяльності, пов'язаної з матеріально-технічним забезпеченням, становлять близько 13% вартості валового національного продукту. Структура цих витрат така: на транспортування припадає 41% зазначених витрат, на зберігання товару – 21 %, на матеріальні запаси – 23%, на адміністративні витрати – 15%.

Пошук шляхів скорочення витрат відбувається у напрямі вдосконалення управління постачанням, збутом та зберіганням товарів, покращання маркетингової діяльності, поглиблення взаємодії постачальників, споживачів та посередників, удосконалення технології руху матеріальних потоків і т. ін. Концепція інтеграції саме цих процесів і має назву «логістика». Намагання мінімізувати сумарні витрати, підвищити якість не випадкове. У країнах з розвинутою ринковою економікою на сектор розподілу, як правило, припадає близько 1/3 валового національного продукту. При цьому майже половина цього показника припадає на зберігання запасів матеріальних ресурсів. За даними Ради з управління матеріальним розподілом США, надмірне зростання продуктивності праці в логістичній діяльності забезпечує скорочення корпоративних витрат на 10-20%. Аналогічна ефективність спостерігається й у ряді інших країн. [6, 32].

Єдиного підходу до визначення сутності логістики у науковців немає. Рада Логістичного менеджменту США пропонує наступне визначення: «Логістика - це інтегральний інструмент менеджменту, відповідний досягненню статистичних, тактичних і оперативних цілей організації бізнесу за рахунок ефективного, з погляду зниження загальних витрат по задоволенню вимог кінцевих споживачів до якості продуктів і послуг, управління матеріальними і (або) сервісними потоками, а також супутніми потоками інформації і фінансових коштів [7, 12].

У спеціалізованому логістичному словнику логістика визначається як «наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що здійснюються в процесі руху сировини і матеріалів до виробничого підприємства, усередині заводської переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передачі, зберігання і обробки відповідної інформації [8, 10].

Т. В. Косарева пропонує своє бачення: «Логістика – це процес управління достатнім та ефективним (з погляду витрат та часу перебігу) потоком сировини, матеріалів, незавершеного виробництва, готової

продукції, послуг, фінансів та супроводжувальної інформації від місця виникнення цього потоку до місця його споживання (включаючи приймання, відправлення, внутрішнє й зовнішнє переміщення) з метою повного задоволення потреб споживачів» [9, 37].

Отже, на підставі порівняння лише декількох визначень можна зауважити, що логістика визначається і як інструмент, і як наука про управління, і як процес управління.

Слово «логістика» (від грец. *Logistike* - майстерність підраховувати, міркувати) бере свої витoki ще з часів Римської імперії, коли існували спеціальні службовці «логісти» або «логістики», які займалися розподілом продуктів харчування. Ще візантійський імператор Леон VI (825-912 рр.) говорив: «Завдання логістики - сплачувати платню армії, належним чином озброювати та розподіляти її, постачати зброю і військово спорядження, своєчасно і достатньою мірою піклуватися про її потреби й відповідно готувати кожен акт військового походу, тобто підраховувати простір і час, робити правильний аналіз місцевості з точки зору пересування армії, а також визначати сили опору супротивника і згідно з цими функціями управляти й керувати, тобто розпоряджатися рухом і розподілом власних збройних сил».

Першими користь науки логістики оцінили військові. У період другої світової війни були проведені дослідження, що стосувалися проблем військового постачання та тилового забезпечення фронту, розроблені математичні методи й моделі, які з часом дістали назву «дослідження операцій». Першим автором праць з логістики вважають французького військового фахівця початку XX ст. А. Г. Джаміні, який визначив логістику як «практичне мистецтво руху військ».

Автори публікацій вважають кінець 70-х рр. минулого століття періодом завершення класичної логістики, у якій економічним критерієм був мінімум сумарних витрат на усі логістичні операції, що дозволяло досягти раціонального співвідношення витрат та прибутків. Наступним етапом розвитку став період неологістики, який характеризується змінами в концепції, збільшенням сфери діяльності, широким застосуванням засобів інформатики та комунікацій, виходом логістики на новий рівень відносин між господарюючими суб'єктами.

Становлення практичної, в тому числі і аграрної, логістики в Україні має свої етапи. За даними фахівців логістичної компанії УВК, яка 2009 р. стала переможцем Національного рейтингу «LOGISTICS AWARD UKRAINE-2009» у номінації «Кращий регіональний логістичний оператор», у пострадянській період логістичне обслуговування в Україні було примітивним. Окремі послуги пропонували транспортні компанії (автопарки) та митні брокери.

Згідно з результатами розрахунку фахівців, у більшості галузей економіки України в середині 90-х р. питомі витрати на виробництво продуктів і послуг були мінімум в 2 рази вище, ніж у Японії, Німеччині,

США — і однією з причин стало ігнорування принципів логістики. В дію вступили фактори, що зумовили необхідність розвитку галузі:

1. Зміна філософії ринку.
2. Зростання міжнародної торгівлі, зростання вантажопотоків.
3. Прихід на ринок міжнародних корпорацій.

Наступний період характеризується розвитком дистрибуції і торгових компаній. Вони виконували функції просування, транспортування та розповсюдження товарів по всій країні. Пізніше з дистриб'юторських і торгових компаній стали виникати перші логістичні оператори. Перш за все, для забезпечення потреб у професійних логістичних сервісах міжнародних брендів.

Починаючи з 2000 р., з'явилися національні логістичні компанії, які відповідали світовому рівню розвитку у своїй галузі. Логістична компанія УВК, заснована в 2001 р., стала першим в Україні 3PL-оператором. У свою чергу, на ринок України виходять європейські логістичні компанії, що дає початок періоду формування професійного ринку логістичних послуг. Проте на даному початковому рівні розвитку він був не до кінця сформований, не структурований і в більшості випадків непрозорий.

У середині 2000-х рр. агропромисловий комплекс України розпочав своє активне відновлення та розвиток. Закордонні інвестори почали вкладати гроші у родючі українські чорноземи. Виробництво сільськогосподарської продукції постійно нарощувалося. Почали впроваджуватись сучасні технології ведення бізнесу на українській землі. За цих умов, виникла гостра потреба у відновленні та розвитку транспортної складової в агропромисловому комплексі (АПК) України агрологістики. Агрологістика - новий прикладний напрямок логістики, пов'язаний із застосуванням її положень і методів у сфері аграрного виробництва. Саме цей елемент виконує функцію об'єднання решти ланок АПК (виращування, зберігання, заготівля, переробка і реалізація сільськогосподарської продукції). Він є «кровоносною системою» в АПК, значення якої переоцінити важко.

Агрологістика дозволяє покращити якість транспортування та зберігання сільськогосподарської продукції в Україні. Логістика проникає в усі сфери діяльності підприємства: охоплює процес планування, реалізації, контролю витрат, переміщення і зберігання матеріалів та готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місця виробництва до споживача. Тому, щоб кінцевий продукт був конкурентоспроможним, необхідно, щоб всі учасники логістичного ланцюга розглядали логістику не як серію окремих видів діяльності, а як єдину інтегровану систему, яка дозволяє їм спільно працювати і досягати мінімізації всіх видів витрат [4]. У цьому разі можна забезпечити пропозицію товарів по нижчих цінах не за рахунок зниження якості, а через злагоджені дії всіх його учасників. У вартості товару, який отримує споживач, понад 70% складають витрати на логістику. При цьому

вважається, що зниження витрат на виконання логістичних функцій на 1% викличе збільшення збуту на 10%.

Логістичне управління є надзвичайно важливим для підприємства, оскільки саме логістичний менеджмент займається вирішенням виробничих завдань шляхом планування і координації матеріального і пов'язаних із ним фінансових та інформаційних потоків упродовж усього логістичного ланцюга. Оскільки логістичне управління запасами займається питаннями, пов'язаними зі статичним станом матеріального потоку упродовж усього логістичного ланцюга, воно є важливою складовою логістичного менеджменту. Специфіка сільськогосподарського виробництва зумовлює певні особливості застосування логістичних методів управління в цілому і запасами зокрема.

Період 2006-2008 рр. був досить вдалим для всіх гравців ринку логістичних послуг. Обороти логістичних операторів активно росли пропорційно зростанню попиту на їхні послуги. У цей період на ринок складської нерухомості заходять девелопери. Одночасно стартує кілька великих проектів будівництва логістичних комплексів.

Фінансова криза стала справжнім випробуванням для всіх операторів ринку. Слідом за скороченням обсягів поставок і закупівель практично у всіх сферах в першому кварталі 2009 р. стала зменшуватися і кількість операторів логістичного ринку, заморожувалися будівельні проекти, пройшли неминучі скорочення. Ті, що «вижили», працювали на межі рентабельності, а часто і в збиток.

Сьогодні ринок логістики України знаходиться на етапі стабілізації. Він стає більш цивілізованим, відкритим і професійним. Компанії-учасники зацікавлені в розвитку свого бізнесу і бізнесу партнерів, сміливо йдуть на впровадження інноваційних рішень та ІТ-продуктів, шукають нові методи оптимізації витрат на логістику, з'являються нові вузькоспеціалізовані напрями в логістиці.

Використання логістичних підходів в управлінні українськими підприємствами в цілому та логістичних підходів в управлінні запасами є відносно новим напрямом, у сільському ж господарстві дані підходи до логістичного управління в цілому й запасами зокрема лише формуються.

На сьогоднішній день, в Україні в сфері агрологістики працюють близько 35 великих компаній. Агрохолдингам легше втілювати у життя логістичні підходи, оскільки вони мають більші фінансові можливості, пов'язані з використанням коштів підприємств засновників, що мають власні банківські установи, кредитні спілки, маючи можливості для залучення іноземного капіталу. Слід також відзначити, що агрохолдинги часто займаються як вирощуванням сільськогосподарської продукції, так і її переробкою та виробництвом продуктів харчування. За таких умов виникає можливість для впровадження логістичних систем та підходів до управління запасами між постачальником-виробником-споживачем.

Так, один з найбільших агрохолдингів України ПАТ «Миронівський хлібпродукт» також має свої логістичні компанії в системі виробництва.

Група підприємств ВАТ «Миронівський хлібопродукт» було створено у 1995 р., до складу групи входять 19 підприємств, які об'єднані у виробничі потужності всього технологічного ланцюжка птахівництва, рослинництва та інших видів сільськогосподарської діяльності.

ПАТ «Миронівський хлібопродукт» займає близько 40% ринку м'яса бройлерів, на ринку представлений брендами ТМ «Наша Ряба», «Сертифікований Ангус», «Фуа Гра», «Легко». Володіє чотирма бройлерними птахофабриками, двома фермами з розведення поголів'я та виробництва яєць, має три комбикормових заводи та низку елеваторів для зберігання насіння соняшника, зернових та олійних культур. При кожній з птахофабрик працює переробний завод. 11 дистрибуційних центрів у Київській, Черкаській, Херсонській, Дніпропетровській, Вінницькій, Донецькій, Івано-Франківській областях і АР Крим та 2 600 фірмових франчайзингових точок вчасно забезпечуються продукцією завдяки наявності 500 вантажівок з рефрижераторами. Додаткові напрямки діяльності – садівництво, рослинництво та агробізнес.

Варто також відзначити такі компанії, як «Агро Інвест Україна» – всього лише за п'ять років присутності в Україні «Агро Інвест Україна» спромоглася збільшити земельний банк до 40 тис. га. Всі прибутки компанії сьогодні працюють на майбутній результат - у подальшому вона має наміри наростити земельний банк до 120 тис. га и побудувати в Україні мережу елеваторів. В цілому це стратегічне бачення «Агро Інвест України» – на земельному банку в 15-20 тис. га будувати елеватор на тис. тонн. Компанія займається також виробництвом кормових культур для тваринництва, володіє двома фермами. На думку Голови наглядової ради компанії «Агро Інвест Україна» Ж. Ерцега «...без елеватора і без логістики немає сенсу розвивати сільське господарство»[15].

ТОВ СП «Нібулон» створене у 1991 р. як спільне українсько- угорсько-англійське сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» (ССГП «НІБУЛОН»). У 2003 р. підприємство змінило організаційно-правову форму на «Товариство з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» (ТОВ СП "НІБУЛОН"). Протягом багатьох років є виробником (21 аграрне підприємство) і експортером зернових та олійних культур – єдиною вертикально інтегрованою компанією, яка забезпечує контроль над всіма ланками за схемою «поле-порт»: вирощування і збирання врожаю, транспортування з використанням власної техніки, зберігання і доробка (елеваторні потужності загальною місткістю 453,5 тис. т), відвантаження через власний перевантажувальний термінал, створення власного флоту для перевезення врожаю – флот компанії налічує 28 несамохідних суден та 5 буксирів. Представництва компанії є в Харківській, Полтавській, Луганській, Миколаївській, Черкаській, Хмельницькій, Вінницькій областях. Основна стратегічна мета ТОВ СП «НІБУЛОН» – замкнути логістичний цикл - від виробництва продукції та її переробки до доставки та реалізації кінцевому споживачеві, у тому числі закордонному, тобто досягти ефективної вертикальної інтеграції в агропромисловому

комплексі компанії. Тому ця компанія будує елеватори на березі Дніпра поряд з найбільшими портами, що дає можливість ефективної і швидкої логістики. Нині «НІБУЛОН» має 22 логістичні підприємства – сучасні термінали для перевантаження зернових та олійних культур на річковий транспорт. В основному вони розміщуються на берегах Дніпра – найбільшої річки Європи та України. У липні 2012 р. компанія збудувала в рекордно короткі терміни – за три місяці – 22-й термінал «Переяславський» у м. Переяслав-Хмельницький Київської обл. Це вже другий термінал «НІБУЛОНу» на Київщині (окрім «Денихівського» біля м. Тетіїв), а планується спорудження третього терміналу – в Кагарлицькому районі, на березі Дніпра напроти м. Переяслав-Хмельницький. В будівництво терміналу «Переяславський» інвестовано 170 млн.грн., очікуваний термін окупності – 7-8 років. Потужності терміналу розраховані на приймання 8-ми тис. тон зерна щодоби, зберігання 75 тис. тон зерна та щодобове відвантаження на водний транспорт 10-ти тис. тон зернових. Компанія «НІБУЛОН» для реалізації свого масштабного інвестпроекту залучила фінансові засоби збоку таких міжнародних установ, як Світовий банк, ЄБРР, МФК, а також урядів Данії, Швеції, Нідерландів, США через їхні експортно-кредитні фонди. Мета логістичної діяльності компанії – відновлення статусу Дніпра як однієї з найважливіших транспортних артерій Європи. Це стане потужним стимулом для розвитку економіки низки регіонів України, зокрема, Київської, Полтавської, Херсонської та інших областей, а також, оскільки річковий транспорт вважається найбільш дешевим, його відродження дозволить знизити роздрібні ціни багатьох груп товарів. Крім того, переорієнтація транспортних потоків на водні шляхи суттєво знизить навантаження на автодороги та залізничну інфраструктуру. Так, якщо з Переяслава баржами вниз по Дніпру буде відправлено 250 тис. т зерна то це буде означати відсутність на дорогах декількох тисяч вантажівок. Якщо ж до вантажних у майбутньому додадуться і активні пасажирські перевезення то це відновить транспортну діяльність по всьому руслу Дніпра і дасть тисячі робочих місць у супутній інфраструктурі та суміжних галузях. Недарма з урахуванням агрологістичного досвіду «НІБУЛОНУ» губернатори Київської, Полтавської та Херсонської областей звернулися до прем'єр-міністра України з пропозицією включити до переліку національних проектів відновлення вантажного та пасажирського судноплавства по Дніпру.

Ще одна компанія, що швидко розвиває активну діяльність на ринку логістики України, – АМАКО (American Machinery Company) розпочала свою діяльність у 1992 р. і є частиною великої міжнародної мережі компаній, що працює в США, Європі, Африці та на Близькому Сході. Основні напрямки діяльності АМАКО – технологічні рішення в галузі сільського господарства, будівельної техніки і комерційного транспорту. Партнерська мережа АМАКО налічує 33 дилерські і 29 регіональних центрів у країнах СНД.

Інші потужні суб'єкти агрологістики в Україні – «Агро-Маас NV»; «TERRA FOOD» та інші – також належать агрохолдингам, котрі впроваджують єдині замкнуті системи виробництва, таким як ТОВ «Кернел-Трейд» (створено в 2001 р. під назвою ТОВ «Юнігрейн») - спеціалізується на закупівлі зернових і олійних культур, логістиці, переробці, експорті. Представлені в 13 областях України, до складу входять: Приколотнянський і Полтавський МЕЗи, 23 елеватори (загальний об'єм зберігання - 1,7 млн. т), три автотранспортні підприємства. У 2006 р. компанія купила активи агрохолдингу «Євротек», який має частка на ринку олії - 25,8%, а частка переробки насіння соняшнику – 15% від урожаю України.

До крупних операторів на ринку аграрної логістики можна віднести такі компанії, як ТМ «Стожар», «Чумак», «Щедрий дар», «Любонька»; ТОВ «Українські аграрні інвестиції» (російська компанія «Ренесанс капітал»); ЗАТ «Райз» (працює на ринку з 1992 р. в м. Рівне).

Україна запозичила чималий досвід в управлінні логістичними запасами, зокрема досвід будівництва металевих сховищ: виробництвом металевих сховищ для зерна займаються в Миколаєві (підприємство «Проект Контакт Сервіс», фірма «Лорд», «Нібулон»), на Полтавщині (ВАТ «Карлівський машинобудівний завод»), у м. Обухові Київської області (фірма «ЮК-Постачання») тощо. Широкого використання набули металеві сховища зарубіжних підприємств: компанія Mfs/York/Stormor - одна з найвідоміших виробників металевих сховищ в США - побудувала сховища для ПМТО «Агро-Союз» Дніпропетровської області, для фірми «Київ-Атлантик» Київської області [10].

Розпочато використання зарубіжного досвіду зберігання зерна в мішках-рукавах. Технологію зберігання зерна в мішках-рукавах розробила аргентинська фірма «Акрон» [11, 13]. Дану технологію зі зберігання зерна використовують провідні країни світу, серед яких США та Канада. Досвід зберігання зерна згідно з цією технологією існує і в Україні (в Кіровоградській, Херсонській та Хмельницькій областях). У Кіровоградській області діє канадсько-український проект із вивчення досвіду зберігання зерна в спеціальних мішках-рукавах.

Зауважимо, що в Україні активно здійснюється будівництво складських приміщень високої якості, впроваджуються проекти з будівництва складських приміщень для зберігання сільськогосподарської продукції за участю іноземних технологій та інвесторів. Так, наприклад, ООО 'Труппа «Берег» інвестувала кошти в новий логістичний комплекс, побудований у Київській області, пропонуючи послуги зі зберігання продукції, що потребує певного температурного режиму, а бельгійська компанія «Агро-Маас NV» планує побудувати у м. Кременчугі перевалочний термінал для зберігання зернових потужністю 30 тис. т із вивантаженням на річковий транспорт 700-800 т за годину [12]. Слід також зазначити і про будівництво елеваторів у містах Глобине та Ромодані Полтавської області, обладнання для яких надходить із Данії та США.



Однак складські комплекси для зберігання зерна в Україні є недостатніми, що призводить до втрат урожаїв зернових близько 8 млн т зерна на рік, при виробництві 30–40 млн т щорічно (20% валового збору). В країнах Європи та Америки ці втрати становлять усього 1–2% [13].

Значні втрати спостерігаються й при зберіганні іншої сільськогосподарської продукції: в картопляному і плодоовочевому підкомплексах вони становлять 40–50% виробництва, у цукробуряковому – понад 30%, що, на нашу думку, є свідченням недостатності складських приміщень в цілому і складських приміщень, які створюють належні умови зберігання сільськогосподарської продукції зокрема; зберігання сільськогосподарської продукції в охолодженому й замороженому стані. Для зберігання якості сільськогосподарської продукції в Японії, на наш погляд, створюють логістичні центри, котрі координують діяльність зі зберігання запасів у замороженому вигляді, а саме: спочатку здійснюють попереднє охолодження запасів готової продукції, після чого замороження даної продукції й транспортування її до кінцевого споживача [14].

Що ж стосується засобів забезпечення транспортування, то лише деякі великі компанії можуть собі дозволити закупівлю новітніх машин транспортування з GPS навігаторами, холодильним обладнанням, машин для транспортування великогабаритних рослин. Зокрема, такі як, наприклад «Миронівський хлібпродукт», можуть забезпечити свої потреби в сучасних транспортних засобах. Оскільки для різних потреб агрологістики Українськи виробники поки що не виробляють належного обладнання, його доводиться закупати закордоном, окрім високої собівартості такої техніки, на плечі компаній лягають ще й великі мита.

Взаємодоповнення галузей призводить до оптимізації матеріалопостачання, а, отже, й до оптимізації обсягів запасів. Україна також запозичила цей досвід: в країні існує управлінська компанія TERRA FOOD, яка займається виробництвом та переробкою зернових і цукрових буряків, тваринництвом і виробництвом продуктів харчування. У даній компанії постачальники сировини й матеріалів визначають залишки запасів і пропонують оптимальні схеми постачання, що влаштовує переробні підприємства [15].

Варто відзначити, також, що транспортні оператори намагаються не тільки розвивають свої конкурентні переваги, але і кооперуватися. Активно працюють галузеві асоціації, об'єднання, ком'юніті. Це етап активного обміну досвідом для отримання синергетичного ефекту для кожного учасника. Прагнучи оптимізувати відповідні витрати бізнесу, підвищити рівень лояльності клієнтів, отримати стратегічні переваги над конкурентами, управлінці все частіше вдаються до підвищення ефективності логістики по всьому ланцюгу поставок.

Існує і інша думка. За оцінками експертів, Україна не використовує навіть половину свого торгового потенціалу. Ситуація не скоро зміниться через хабарі на митниці та неефективну логістику. На думку О. Балабушка, економіста Світового Банку в Україні, «можливість для України стати

регіональним логістичним центром у найближчі 5-10 років виглядає практично нереальною. Торговий і транзитний потенціал України величезний, але щоб реалізувати його, потрібні довготермінові зусилля як уряду, так і бізнесу». До таких висновків прийшли автори дослідження Світового Банку «Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту», у якому викладено основні причини неефективної логістики в країні - це ненадійні та повільні логістичні компанії, нестача складів та високі ціни на них, юридична невизначеність із власністю на землю та складність отримати дозвіл на будівництво. Та основна причина - бюрократична процедура перетинання кордону та корупція [16].

Згідно з іншим дослідженням Світового Банку, Україна опинилася на 102 місці із 155 країн світу за індексом агрологістики (Logistics performance index). Хоча у 2010 р. Україна отримала ту ж кількість балів, що і у попередньому дослідженні 2008-го р., у загальному рейтингу країна опустилась з 78 місця на 102 (табл. 1).

*Таблиця – Індекс ефективності агро логістики (LPI2010) у деяких країнах*

<b>Країна</b>	<b>Місце</b>	<b>Бал</b>	<b>% від найкращого показника</b>
Україна	102	2,57	50,6
Польща	30	3,44	78,2
Румунія	59	2,84	59,1
Росія	94	2,61	51,6
Туреччина	39	3,22	71,4

Тобто Україна не змінилась, в той час як інші країни проводили реформи, а значить, Україна програє у конкуренції в торгівлі та транзиті іншим країнам.

У дослідженні порівнювались торгова логістика різних країн з точки зору прозорості та оперативності митних процедур, інфраструктури, міжнародних перевезень, якості послуг логістичних компаній, в тому числі швидкість і вчасність доставки. Якщо у згаданому вище дослідженні обрати лише категорію, яка стосується роботи митниці, то Україна опускається ще нижче у рейтингу - на 135 місці серед інших країн.

Дослідження Світового Банку пов'язує рівень розвитку логістики в країні з її торговою експансією, диверсифікацією експорту, здатністю залучати міжнародні прямі інвестиції та із економічним ростом загалом. Тобто, добробут країни зростає, якщо розвивається торгова логістика і транзит.

Експерти Світового Банку з'ясували, що навіть без яких-небудь інвестицій в основний капітал і тільки завдяки покращенню процедур перетину кордону і боротьбі з неофіційними платежами, непрямі логістичні затрати, такі як витрати на оформлення документів та складські послуги, можна зменшити на \$5 млрд згідно з даними 2008 р. А прямі витрати, наприклад, витрати на перевезення, можна зменшити на \$1 млрд.

Експерти зазначили, що непрямим ефектом покращення процедур перетину кордону та митного оформлення буде прискорення товарообороту, зменшення складських запасів, що дозволить компанії здешевити її оборотний капітал. Як наслідок, з'явиться можливість зменшити вартість товару для кінцевого споживача. У сфері товарів широкого вжитку (fast-moving consumer goods) кінцева ціна продукції суттєво залежить від того, наскільки ефективно організована логістика. Якщо запаси на складах грамотно сформовані і немає затримок у поставках товарів на полиці, тоді ретейлери не втрачають на списанні прострочених товарів і отримують можливість зменшити кінцеву ціну товару до 30%.

На думку українських науковців в галузі логістики, існують декілька факторів, що стримують сучасний розвиток агрологістики в Україні - це загальна економічна криза, незавершеність вирішення питання власності, скорочення обсягів виробництва, недосконала система бухгалтерського обліку, недоліки у професійній підготовці кадрів тощо. Крім того, необхідні кардинальні зміни у структурі підприємств, створення більш гнучких організаційних структур [5]. Але на перше місце до цього часу дослідники ставили відсутність належного державного підходу до проблем логістики, що виявляється у відсутності відповідної бази та інвестицій у розвиток галузі.

Сьогодні в цьому відношенні ситуація поступово змінюється. Україна вже зробила важливі кроки на шляху створення мережі оптових ринків сільськогосподарської продукції: «Шувар» у Львові, «Столичний» у Києві, «Господар» у Донецьку. Цей перелік оптових ринків, що будуються з урахуванням найкращого світового, насамперед, європейського досвіду, можна вже найближчим часом буде продовжувати, зокрема, будуються оптові ринки сільськогосподарської продукції в Харківській та Запорізькій областях.

Міністерство аграрної політики та продовольства України визначило розбудова продовольчої логістики пріоритетним завданням: «Створення оптових ринків сільськогосподарської продукції - це лише перший і необхідний етап перебудови каналів товарообігу. Подальший їх розвиток, як елементу цілісної системи аграрної логістики, має бути скерований в інноваційному напрямі. Логістика - це в першу чергу комплекс процесів з організації раціонального просування товарів від виробника до споживача, які включають в себе і функціонування сфери обігу товарів, формування запасів продукції, створення інфраструктури ринку тощо. Тому оптові ринки повинні перерости в регіональні аграрні центри, де покупці й продавці зможуть не тільки продати чи купити продукцію, а й отримати повний спектр послуг: підготувати товар для продажу, провести розрахунки, отримати кредит, транспортні послуги, дізнатися про ціни на товари, отримати інформацію від дорадчих служб про нові технології».

У цьому році держава планує виділити кошти на здешевлення кредитів та часткову компенсацію коштів, витрачених на будівництво овочесховищ,

залучити іноземні інвестиції, які б стали матеріальною базою для відродження продовольчої логістики та сільських територій.

Українські аграрні холдинги тим часом самостійно залучають іноземні інвестиції до розвитку логістичної галузі. Прикладом може слугувати надання у 2010 р. Європейським банком реконструкції й розвитку (ЄБРР) кредиту у розмірі 50 млн. доларів ТОВ СП «Нібулон», провідному українському експортеру і виробникові зерна. Кредит залучено для фінансування інвестиційної програми, яка становить 470 млн. доларів і розрахована на 2-3 роки. В рамках програми створюється власний флот, будуються елеватори, 10 з яких - річкові термінали на Дніпрі, Південному Бузі й інших річках. Водний транспорт є найбільш економічним, і Україна має серйозний судноплавний потенціал, але, на жаль, вантажні перевезення річками практично не здійснюються, в той же час в Україні переважають залізничні перевезення, які становлять близько 60% усіх перевезень зерна, автоперевезення – 35–37% і водні перевезення - близько 1-2%. Реалізація інвестиційного проекту дасть змогу забезпечити обсяг річкових перевезень по Дніпру до 2 млн. т, і по Південному Бугу - до 1 млн. т. На думку фахівців, такі інвестиційні проекти стають поштовхом для оптимізації аграрної логістики в Україні.

**Висновки.** Аналіз сучасного стану аграрної логістики в Україні дозволяє прийти висновку, що основними перешкодами в розвитку агрологістики на сільськогосподарських підприємствах України є:

- відсутність урядової програми з агрологістики;
- відсутність кваліфікованих кадрів у сільськогосподарських підприємствах;
- відсутність коштів на втілення логістичних підходів, оскільки програмні продукти є дорогими для вітчизняних підприємств;
- відсутність коштів на побудову сучасних складських приміщень;
- відсутність коштів на закупівлю сучасних транспортних засобів;
- низька якість дорожнього покриття, недосконале цифрове програмне GPS забезпечення українських шляхів та відсутність мережі систем комунікацій для великогабаритного транспорту;
- низька інвестиційна привабливість галузей сільського господарства в Україні, що в основному спричинено недосконалою нормативно-правовою базою та політичною ситуацією в країні.

Основними шляхами покращення системи агрологістики на підприємствах України, на нашу думку, є:

- реформування аграрного сектору і забезпечення відповідної нормативно-правової бази, що регулює роботу логістичних компаній;
- прийняття програми розвитку агрологістики, за прикладом провідних країн світу;
- прийняття належної системи фінансування логістики; покращення інвестиційної привабливості логістичного сектору шляхом введення спеціальних режимів оподаткування та митних тарифів на підприємствах на певні терміни (1-3 роки від заснування);

- забезпечення логістичних компаній високо кваліфікованими робочими кадрами;

- забезпечення логістичних компаній належною цифровою картографічною базою, програмами до них та ін.

Отже, агрологістика - порівняно новий та надзвичайно ефективний механізм, який може вивести на навіть рівень сільське господарство в Україні. На сьогоднішній день розвиток агрологістики в Україні перебуває на початковому етапі, але за умови раціонального подолання основних перешкод на шляху розвитку цього напрямку та створення умов для покращення системи агрологістики на підприємствах України варто відзначити великі перспективи розвитку даної галузі в нашій країні.

#### Список літератури

1. *Лайнос К.* Управление закупочной деятельностью и цепью поставок / К. Лайнос, М. Джиллингем ; пер. с англ. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 798 с. 2. Сток Дж. Р. Стратегическое управление: учебник / Дж.Р.Сток, Д.М. Ламберт; пер. с англ. В. И. Сергеева. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 797 с. 3. *Олійник Я. Б.* Міжнародна логістика : Навч. посібник / Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов. – К. : ВГЛ Обрії, 2004. – 544 с. 4. *Смирнов І. Г.* Логістика у зовнішньоекономічній діяльності // Регулювання зовнішньоекономічної діяльності : Навч. пос. / І. Г. Смирнов, І. Г. Хільчевська ; [за ред. І. І. Дахна]. – К. : ЦУЛ, 2009. – С. 65–150. 5. *Смирнов І. Г.* Митна логістика як чинник економічної безпеки України в кризових умовах / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2010. – № 1. – С. 21-35. 6. *Кальченко А. Г.* Основи логістики : Навч. посібник / А. Г. Кальченко. – К. : Знання, 1999. – 240 с. 7. *Єлисеєв Є.* Логистика, покорившая мир. Новая концепция руководства предприятиями / Є. Єлисеєв // Маркетолог. – 2000. – №9. – С. 12-13. 8. *Родников А. Н.* Логистика: Терминологический словарь / А. Н. Родников. - [2-е изд.]. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 352 с. 9. *Косарева Т. В.* Аграрна логістика' сутність та багатоаспектність / Т. В. Косарева // Економіка АПК. – 2008. – № 10. – С. 37-43. 10. *Ясенецький В.* Сховища для зерна [Електронний ресурс] / В. Ясенецький // Пропозиція. - Режим доступу до журналу: <http://www.propo.itsiya.com/?page=I49&itemid=645&number=18>. 11. *Скрипник Г.* Все геніальне - просте / Г. Скрипник // Аграрний тиждень. – 2009. – № 7. – С. 13. 12. Агро-Маас построи́т зерноперевалочный комплекс [Електронний ресурс] / Интерфакс-Украина. - Режим доступу: <http://12b.ua/news/15362/ua-ru/>. 13. *Дроботя Я. А.* Досвід логістичного управління запасами в сільському господарстві [Електронний ресурс] / Режим доступу до статті: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/Chem\\_Biol/Vkhnau\\_ekon/2010\\_11/pdf/29.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vkhnau_ekon/2010_11/pdf/29.pdf) 13. Компанія «Логістікс» завершила впровадження системи управління складом «LEAD WMS 3PL» на новому складі-холодильнику підприємства «АгроЛогістика». - [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://12b.ru/news/15069/35/ru/>. 14. *Харченко О.* Деньги любят тишину / О. Харченко // Инвестгазета. –2011. – № 40. – С. 2-3. 15. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund "Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation" [Електронний ресурс] / 2010. – Режим доступу: [http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF\\_April2010](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010).

**Смирнов І. Г., Шматок О. В.** Агрологістика в Україні: суспільно-географічні проблеми і перспективи розвитку.

Агрологістика — одна з галузей, що найбільш динамічно розвиваються в Західній Європі. В Україні агрологістика, на відмічу від загальної транспортної логістики, перебуває на початковому етапі свого розвитку, але є надзвичайно перспективніш

напрямком. Розвиток агрологістики дасть можливість вивести сільське господарство країни на принципово новий рівень.

*Ключові слова:* логістика, агрологістика, транспорт, агрохолдинги, логістичний досвід, сільське господарство.

***Смирнов И. Г., Шматок О. В. Агрологистика в Украине: общественно-географические проблемы и перспективы развития.***

Агрологистика - одна из отраслей, наиболее динамично развивающихся в Западной Европе. В Украине агрологистика, в отличие от общей транспортной логистики, находится на начальном этапе своего развития, но является чрезвычайно перспективным направлением. Развитие агрологистики позволит вывести сельское хозяйство страны на принципиально новый уровень.

*Ключевые слова:* логистика, агрологистики, транспорт, агрохолдинги, логистический опыт, сельское хозяйство.

***Smirnov I. G., Shmatok O. V. Agro-logistic in Ukraine: social and geographical problems and prospects.***

Agrologistics - one of the industries most dynamic in Western Europe. In Ukraine, agrologistik, in contrast to the overall transport logistics, the initial stage of its development, but it is a very promising direction. Development of agrologistik will bring the country's agriculture to a new level.

*Keywords:* agrologistics, transportat, agricultural holdings, logistics experience, agriculture.

***Надійшла до редколегії 20.03.2013***