

УДК 658.7:334.42

Кондратюк О.І.

кандидат економічних наук, доцент

Київського національного торговельно-економічного університету

## ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

## LOGISTICS ASPECTS OF ENTERPRISES DEVELOPMENT

## АНОТАЦІЯ

Досліджено основні проблеми, передумови та тенденції розвитку логістики в зернопродуктовому підкомплексі України. Визначено необхідність застосування логістичного підходу в діяльності підприємств, що у свою чергу вплине на зменшення операційних витрат та сприятиме інтеграційним змінам у подальшому розвитку підприємств зернопродуктового під комплексу.

**Ключові слова:** логістика, логістичний підхід, зернопродуктовий підкомплекс, зернові потоки, інтеграційні процеси, логістичні витрати.

## АННОТАЦИЯ

Исследованы основные проблемы, предпосылки и тенденции развития логистики в зернопродуктовом подкомплексе Украины. Определена необходимость применения логистического подхода в деятельности предприятий, а это, в свою очередь, повлияет на уменьшение операционных затрат и будет способствовать интеграционным изменениям в дальнейшем развитии предприятий зернопродуктовом подкомплексе.

**Ключевые слова:** логистика, логистический подход, зернопродуктовый подкомплекс, зерновые потоки, интеграционные процессы, логистические расходы.

## ANNOTATION

The main problem, conditions and trends logistics development in industrial grain subcomplex of Ukraine. Defined the the need to use of logistic approach in the enterprise which in turn will result in lower operating costs and facilitate integration to changes in enterprise development graingrocery subcomplex

**Keywords:** logistics, logistics approach, industrial grain subcomplex, grain flows, integration Processes, logistics costs.

**Постановка проблеми.** Сучасна ринкова трансформація зернового господарства висуває багато проблем, які вимагають, як теоретичного узагальнення так й обґрунтування методів практичного вирішення. Тому важливим є адаптації зернового руху товару до нових умов, а проблема сучасного стану зернопродуктового комплексу повинна вирішуватися з використанням нових принципів і методів, у тому числі й логістики.

Функціонування зернопродуктового комплексу відбувається у взаємозв'язку з різними видами діяльності, і тому виникає необхідність у формуванні відносин між ними на основі логістичного підходу. В умовах недостатньої розвиненості торговельних мереж, великої кількості посередників, невідповідності рівня реалізаційних цін цінам на матеріали та послуги, для здійснення ефективної діяльності зернопродуктового підкомплексу необхідно враховувати логістичні ризики, а це у свою чергу буде сприяти вирішенню питань забезпечення продовольством.

Питанням застосування логістичного походу в зернопродуктовому підкомплексі присвячено багато досліджень, але значна увага приділялась матеріально-технічному постачанню або транспортуванню зі складуванням, щодо питань системного підходу, то вони розглядаються копіюючи логістичні схеми з інших сфер господарювання без урахування особливостей самого зернопродуктового комплексу.

Як бачимо, потреба в логістичній інтеграції сьогодні особливо гостро відчувається, без її реалізації розвиток аграрного сектора стає не ефективним.

**Метою** даного дослідження є узагальнення основних тенденцій розвитку логістики в зернопродуктовому підкомплексі України та визначення напрямів усунення перешкод розвитку ринку сільськогосподарської продукції та продовольчих товарів.

**Основні результати дослідження.** Виробництво зерна та продуктів його переробки характеризується матеріаломісткістю й енергоємністю, споживанням таких груп матеріальних ресурсів як паливно-мастильні матеріали, добрива, засоби захисту рослин, запасні частини та ін. Механізм регулювання ринку та стійкого економічного зростання вимагає глибоких змін у сільськогосподарському виробництві. Необхідність змін, у першу чергу, пов'язана з тим, що сучасність сільськогосподарського середовища в Україні потребує адаптації до змін як на рівні виробництва, так і в структурі попиту на продукцію сільськогосподарського походження. Таким чином, необхідно враховувати взаємозалежність між попитом на продукцію та можливостями її виробництва (рис. 1).

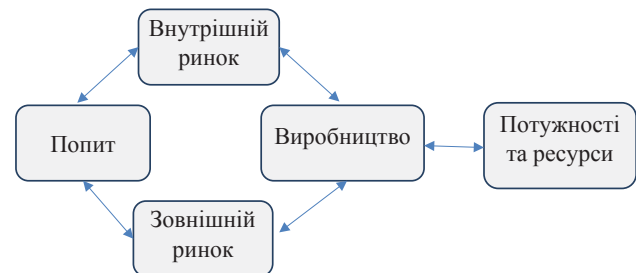


Рис. 1. Взаємозалежність між попитом та можливостями виробництва

У розвинених країнах з ринковою економікою, підприємства для яких виробництво

сільськогосподарської сировини є кінцевою продукції складають відносно невелику частку. Натомість більше підприємств зосереджено на переробці сільськогосподарської продукції, у свою чергу переробка здійснюється відповідно до стандартів якості, а подальша реалізація продукції за допомогою маркетингу, з урахуванням смаків споживачів та попиту на аграрному ринку.

Враховуючи той факт, що внутрішній попит на продукцію зернового господарства в Україні майже не змінюється, а виробництво має тенденцію до збільшення, а це сприяє формуванню надлишків сировинної продукції. Для розв'язання цієї проблеми виробники все більше уваги звертають на переробку сировини, цим самим сприяють формуванню внутрішнього попиту, виходячи з споживачьких смаків та забезпечуючи додаткові шляхи надходження доходів.

Все це сприяє інтеграційним процесам, які пов'язують виробників з підприємствами засобів виробництва, а також з переробкою, розподіленням та збутом зернопродуктової продукції.

Таким чином, у сучасних умовах необхідно звернути увагу на посилення взаємозв'язків між галузями зернопродуктового підкомплексу для подолання диспропорцій, досягнення збалансованості на шляху сільгосппродукції від виробника до споживача, прискорення розвитку тих підсистем, відставання яких гальмує розвиток всієї системи.

Розвиток зернопродуктового підкомплексу визначається взаємозалежністю економічних, законодавчих, організаційних, техніко-технологічних та інших внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на основні показники його функціонування, прискорюючи або сповільнюючи.

Українські підприємства зернопродуктового підкомплексу під час збиральної кампанії, особливо в її інтенсивний період, повідомляють про труднощі, пов'язані з логістикою, а саме брак автомобілів для доставки врожаю з полів на склади, елеватори, переробні підприємства.

Діяльність зернопродуктового підкомплексу повинна відбуватися в нерозривному зв'язку з логістикою на всіх етапах, починаючи з вирощування сировини й закінчуючи продукцією переробки. Зазначимо, що більшість витрат на організацію й виробництво здійснюється на етапах вирощування сировинного продукту, що зумовлено специфікою сільського господарства. Тому, зерновиробництво вимагає розвиненої інфраструктури, функціонування якої, зменшило б негативний вплив таких чинників як сезонність, територіальна роздробленість. Необхідність розвитку логістичних систем в аграрному секторі пов'язана з тим, що для галузей АПК характерна відсутність територіальної локалізації виробничих процесів. Підприємства переробної промисловості сільгосппродукції, як правило, просторово віддалені від джерел сировини, що викликає необхідність фізичного

переміщення матеріальних потоків, як у часі, так й в просторі. Матеріальні, фінансові та інформаційні потоки в структурі АПК мають три напрями, так перший формується на основі ринку продовольства, який об'єднує сільгосп-підприємства й підприємства переробної промисловості та кінцевого споживача; другий включає ринок сільгоспсировини, що поєднує сільськогосподарські підприємства, підприємства харчової та переробної; третій здійснюється на основі ринку продуктів переробки до якого входять сільськогосподарські підприємства, підприємства переробної промисловості.

Як бачимо, виробництво й реалізація зернової продукції в рамках агропромислового комплексу приймає форми руху потоків, а зернопродуктовий підкомплекс являє собою логістичну систему, де його суб'єкти функціонують як ланки цієї системи. Також, можна погодитися з О. Митько, який зазначає, що з точки зору логістики зернопродуктовий підкомплекс являє собою сукупність фінансових, матеріальних (у тому числі зернових), трудових, інформаційних потоків [1].

Проблема логістичного управління в зернопродуктовому підкомплексі стає все більш актуальною. Врахування сучасних вимог до організації ринкової взаємодії обумовили необхідність використання системи управління інтегрованими ланцюгами, створення вартості на основі логістичних підходів.

Саме грамотне регулювання транспортних та інформаційних потоків сприяє економії витрат. Застосування логістичного підходу дозволяє: 1) знизити запаси на всьому шляху руху матеріального потоку на 30-50%; 2) скоротити час руху товару по логістичному ланцюгу на 25-45%; 3) знизити транспортні витрати (за даними науковців Інституту аграрної економіки УААН транспортування продукції польовими дорогами, що характерні для більшості внутрішньогосподарських перевезень на підприємствах-виробниках зерна, супроводжується щорічними втратами 1-2% валового збору зерна [2]); 4) скоротити витрати ручної праці [3].

На сьогоднішній день в Україні, на жаль, відсутня ефективно діюча логістична система доведення продукції зернопродуктового підкомплексу до споживача. Більшість підприємств не мають відповідних взаємозв'язків, так невеликі фермерські господарства не в змозі вкладати кошти в покупку спеціалізованого транспорту, а великі агрохолдинги, якщо й купують спецтранспорт, то використовують його недостатньо ефективно через відсутність кваліфікованих логістичних кадрів.

Розвиток зернопродуктового підкомплексу, починаючи з виробництва сільськогосподарської сировини, продовжуючи переробкою, зберіганням, та закінчуючи торгівлею, повинен розглядатися в тісній єдності з формуванням продовольчого ринку й споживанням конкретних продуктів харчування [4].

Тому, як зазначає Н.Б. Джелялова, основним завданням логістики є подолання часу й відстані при русі продукції, організація ефективної служби її. Виконання цього завдання ідентифікує ті види діяльності, які мають особливе значення для досягнення мети ефективності роботи будь-якого підприємства [5].

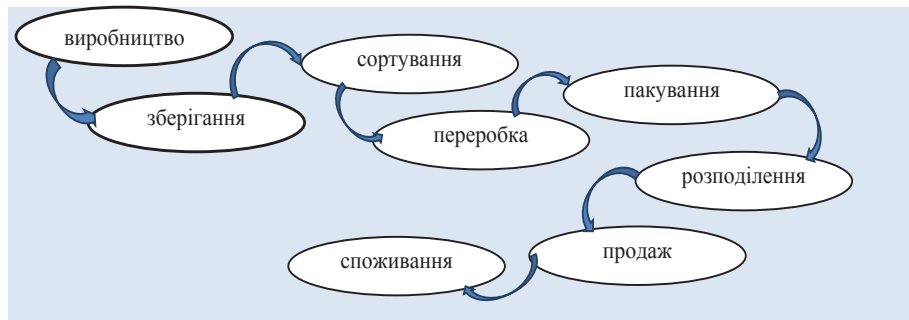


Рис. 2. Ланцюг розподілення продукції зернопродуктового підкомплексу

Логістичний підхід вимагає цілісного (наскрізного) розгляду матеріального потоку на всіх етапах господарського циклу: у постачанні, виробництві, збуті, а не кожного ізольовано. Логістичний підхід необхідно розглядати в інтеграційному аспекті, який являє собою єдність економічного процесу, матеріально-технічного забезпечення, технологічного процесу, а також процесів транспортування й складування, що складають загальний ланцюг розподілення продукції зернопродуктового підкомплексу (рис. 2).

Що стосується логістичних витрат у зернопродуктовому підкомплексі, то як зазначає Р. Рибчинський, «на сьогоднішній день логістичні витрати іноді перевищують половину вартості самого зерна. Крім того, даний показник характеризується значними коливаннями. Так, згідно з оцінками експертів агентства, витрати на обробку, зберігання, транспортування й перевалку зерна коливаються від 434 до 737 грн/т» [6].

Необхідно зазначити, що витрати українських аграріїв на логістичну і транспортну складову перевищують аналогічні витрати європейських і американських компаній, а це знижує конкурентоспроможність української сільськогосподарської продукції на світових ринках.

Як підраховали в компанії Noble Resources Ukraine, доставка аграрної продукції з поля до внутрішнього елеватору, порту з урахуванням усіх додаткових витрат (на державну сертифікацію, навантаження та інше) обходиться українським сільськогосподарським виробникам майже в 33 долара за тонну. Виходить, що витрати на логістику при експорті з України в два рази вище, ніж з ЄС, і в 1,7 рази – ніж з США [7].

Оптимізація логістичних витрат у період сезонного підвищення попиту сприяє забезпеченню максимальних обсягів продажів за рахунок налагодженої системи доставки продукції; у періоди спаду оптимізує витрати на підтримку товарного запасу, забезпечення збереження продукції за рахунок надання спеціально адаптованих умов зберігання [8].

Управління зерновим потоком на основі логістичної системи передбачає розробку й реалізацію на практиці комплексу заходів профілактичного характеру, які забезпечують скорочення загальних витрат за рахунок:

лізацію на практиці комплексу заходів профілактичного характеру, які забезпечують скорочення загальних витрат за рахунок:

- 1) оптимізації маршрутів транспортування продукції;
- 2) узгодження потужностей (пропускної спроможності) ланок зернопродуктового потоку;
- 3) оптимізації рівня виробничих запасів;
- 4) оперативного маневрування матеріально-технічними та зерновими ресурсами;
- 5) збереження та підтримання товарного виду продукції;
- 6) скорочення транспортно-заготівельних витрат;
- 7) підвищення надійності поставок;
- 8) виконання комплексу супутніх послуг.

Зернопродуктовою підкомплекс потребує вирішення багатьох питань, які стосуються модернізації технологічного обладнання, виробництва й впровадження сучасної тари й пакувальних матеріалів, будівництва необхідних сучасних елеваторів, зерносховищ і розподільних центрів, а також застосування ефективних засобів транспортування продукції по всьому логістичному ланцюгу.

Сучасну діяльність зернопродуктового комплексу необхідно розглядати з урахуванням логістичних ризиків, у технологічному ланцюгу: «сільське господарство – хлібоприймальні підприємства, елеватори – переробні підприємства». Логістичні ризики зернопродуктового підкомплексу пов'язані з його особливостями, а саме з сезонністю виробництва; низькою ціновою еластичністю; значними обсягами зберігання зерна; нестабільністю якісних характеристик; постійністю номенклатури; використанням частини продукції як виробничого ресурсу; взаємозалежністю аграрного ринку з усіма галузями національної економіки.

Ще на початку сезону деякі експерти висловлювали побоювання, що українська логістика просто не переварить обсяг врожаю, й частина вітчизняного зерна залишиться вдома [9]. Ці побоювання пов'язані зі станом логістики в зернопродуктовому підкомплексі, та характеризується: браком портових і елеваторних потужностей; складнощами з перевалкою у портах; нестачею і застарілим парком залізничних ва-

гонів-зерновозів; нерозвиненістю річкової логістики; відсутністю достатньої кількості потужностей з переробки; низькою якістю й великим зносом обладнання переробних підприємств та інше.

Але не дивлячись на це зернова інфраструктура впоралася з великими обсягами, так у 2013 році було зібрано 63 млн тон зернових, що стало рекордним показником за всі роки незалежності країни. Враховуючи, що внутрішнє споживання зернових в Україні в 2013/2014 маркетинговому році (липень 2013-червень 2014) оцінюється в 28,5 млн тон, то на зовнішні ринки можна відправити більше 30 млн тон зерна. У 2014 році, спостерігається скорочення врожаю в порівнянні з 2013 роком, до 52-53 млн тон, що обумовлено погіршенням фінансового стану виробників, зниження врожаю, а це потягне за собою скорочення зовнішніх поставок [10]. Таким чином, у найближчі роки українським аграріям доведеться не тільки трудитися на полях, забезпечуючи країну хлібом і валютними надходженнями, але й серйозно взятися за модернізацію інфраструктури, без якої нові експортні рекорди будуть важко досяжними.

Застосування логістичного підходу в організації процесу закупівель сприяє адаптації підприємства до постійно мінливої кон'юнктури на агропромисловому ринку за рахунок інтегрального ефекту, менеджменту ресурсозбереження та підвищення стійкості АПК. Організація ресурсного забезпечення сільгоспвиробників і просування їх продукції на ринок на основі логістики, може дати значний економічний, соціальний та екологічний ефект. По суті логістика повинна охоплювати всі сфери агропромислового комплексу, усі економічні потоки, усі логістичні ланцюги і усі стадії відтворювального процесу.

Сьогодні особливо затребуваною є розвиток переробної промисловості АПК та інфраструктури в цілому, що є основними напрямками вдосконалення інфраструктури зернового ринку, за рахунок яких можливі зниження й оптимізація логістичних витрат. Так, при обробці зерна на сучасних високотехнологічних елеваторах, в обсязі експортного потенціалу ринку можна досягти економії 4,6 млрд грн. При використанні великовантажних автозерновозів економія на доставці зерна, цим видом транспорту може скласти 66 грн на тонні, або близько 747 млн грн в масштабі річного обсягу автотранспорту зернових вантажів (11,4 млн тонн). І як зазначив Р. Рибчинський: «Згідно з результатами розрахунку, при неналежному функціонуванні інфраструктури та обслуговуючих установ вартість обробки, зберігання, транспортування та перевалки зазначених обсягів може перевищити 25,7 млрд грн. У разі проведення оптимізаційних заходів та розвитку інфраструктури відповідні витрати на той же обсяг можуть скласти 16,9 млрд грн. Таким чином,

можна заощадити 8,8 млрд .грн, або 280 грн на 1 тонні зерна » [11].

На думку генерального директора Noble Resources Ukraine, знизити витрати на логістичну складову аграрного експорту допоможуть наступні заходи [12]: прийняття закону, який скасує сертифікацію Державної інспекції сільського господарства при відправленні вантажів з внутрішніх елеваторів у порти; спрощення або скасування внутрішньої сертифікації ветеринарної та фітосанітарної служби; дозвіл змішувати партії зерна з метою формування експортних партій у портових складах, що має прискорити оборотність портових потужностей; скасування дублюючих показників різних інспекцій, що також призведе до здешевлення сертифікації; диверсифікація тарифів для залізничних вагонів, що перебувають у приватній власності, що має сприяти залученню інвестицій у збільшення парку вагонів-зерновозів приватних компаній; розвиток річкового судноплавства по Дніпру; будівництво нових терміналів за участю товаровиробників і трейдерів .

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, логістична підтримка ресурсного забезпечення зернопродуктового підкомплексу, являє собою цілісний комплекс заходів, які спрямовані на оновлення інтеграційної структури системи ресурсного забезпечення, а також на її оптимізацію, мінімізацію витрат і часу доставки ресурсів до кінцевого споживача, підготовку кваліфікованих кадрів, удосконалення законодавства.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Митько О.А. Логистическая система организации регионального зернопродуктового комплекса: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.06 / О.А. Митько. – Санкт-Петербург, 2000. – 18 с.
2. Формування та функціонування ринку агропромислової продукції: практичний посібник / за ред. П.Т. Саблука. – К.: ІАЕ, 2000. – 556 с.
3. Парамонов В.С. Теоретические и прикладные аспекты логистики в повышении экономической эффективности АПК России [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://edu.rgazu.ru/file.php/1/vestnik\\_rgazu/data](http://edu.rgazu.ru/file.php/1/vestnik_rgazu/data).
4. Коновалова А.В. Реализация логистической концепции в АПК как фактор развития детального интереса к потребностям потребителей / А. Коновалова // Научный журнал КубГАУ, – 2007. – № 31(7): [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ej.kubagro.ru/2007/07/pdf/04.pdf>.
5. Экономический риск в системе функционирования рынка зерна / Н.Б. Джелаялова // Культура народов Причерноморья. – 2010. – № 177. – С. 62-66.
6. Потенциал снижения логистических затрат при экспорте зерна оценивается в 280 грн на тонне – ИА «АПК-Информ»: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/ru/conferences/roundtrade2013/news/1021076#U-4s4GNiK1l>.
7. Как плохая логистика мешает украинским аграриям выйти на международные рынки. По материалам выступления

- гендиректора Noble Resources Ukraine В.Осадчука на міжнародному форумі «Агробізнес України 2014», організованому інститутом Адама Смита (апрель 2014 г.): [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id565>.
8. Байгужина М. Развитие логистических систем в АПК: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/10\\_DN\\_2013/Informatica](http://www.rusnauka.com/10_DN_2013/Informatica).
9. Брензей Я. Экспорт зерна: логистика требует модернизации: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/agro/907705-eksport-zerna-logistika-trebueta-modernizatsii.html>.
10. Воронников И.Л., Котова М.В. логистический подход к управлению ресурсосбережением на предприятиях АПК: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.priyuki.net/r/razvitie-agrarnoj-ekonomiki/>.
11. Потенциал снижения логистических затрат при экспорте зерна оценивается в 280 грн на тонне: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/ru/conferences/roundtrade2013/news/1021076>.