УДК 338.43:633.1

Світовий О.М.,
к.е.н., доцент,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Уманський національний університет садівництва

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ У ЗЕРНОПРОДУКТОВОМУ ПІДКОМПЛЕКСІ АПК ЯК ФАКТОР ЗБІЛЬШЕННЯ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ

Анотація. У статті охарактеризовано сучасний стан функціонування логістичної системи у зернопродуктовому підкомплексі АПК, а також її вплив на формування доданої вартості. Запропоновано шляхи удосконалення управління логістичною системою у підкомплексі з метою зростання доданої вартості. Обґрунтовано необхідність комплексного дослідження всіх факторів, які впливають на збільшення доданої вартості у зернопродуктовому підкомплексі.

Ключові слова: логістична система, зернопродуктовий підкомплекс, логістичні витрати, додана вартість, прибуток, інтеграція, кооперація.

Постановка проблеми. Збільшення доданої вартості, створеної у зернопродуктовому підкомплексі АПК, є одним із найважливіших завдань розвитку не тільки цього підкомплексу, але й усього агропромислового комплексу. Найбільший підкомплекс АПК, яким є зернопродуктовий підкомплекс, потребує удосконалення наявної логістичної системи, зокрема зменшення логістичних витрат, що значно підвищить прибутковість виробництва. Крім того, покращення логістики дасть можливість вчасно забезпечити підприємства необхідними ресурсами, що буде запорукою чіткого виконання технологічних операцій у галузях підкомплексу. У міжгалузевих виробничих зв'язках значне місце займають як доставка сировини переробним підприємствам, так і збут готової продукції. Йдеться про переміщення на великі відстані мільйонів тонн зерна та продуктів його переробки. Через значний ріст вартості пально-мастильних матеріалів покращення логістичних зв'язків у межах зернопродуктового підкомплексу має значну економічну перспективу щодо зменшення транспортних та інших витрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання збільшення доданої вартості в АПК, зокрема у зернопродуктовому підкомплексі, а також зменшення логістичних витрат досліджувалися у працях таких вчених, як, зокрема, Л.М. Болдирева [1], О.І. Гуторов [2], С.М. Кваша [6], І.Г. Кириленко [7], В.А. Колодійчук [8; 9]. Науковці вказують на недостатній рівень логістичних зв'язків між елементами зернопродуктового підкомплексу, що призводить до необґрунтованих додаткових витрат та зменшення прибутку.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проблеми удосконалення управління логістичною системою у зернопродуктовому підкомплексі АПК потребують подальших досліджень, особливо, з точки зору впливу цієї системи на збільшення доданої вартості.

Мета статті полягає у подальшому вивченні питання удосконалення управління логістичною системою у зернопродуктовому підкомплексі АПК як фактору збільшення доданої вартості.

Виклад основного матеріалу дослідження. За визначенням С.В. Мочерного, логістична система – це цільова інтеграція логістичних елементів у межах певної економічної системи з метою оптимізації процесів трансформації матеріального потоку. Вчений стверджує, що об'єктивна підстава створення логістичної системи – реалізація синергічного ефекту, який виявляється у:

– загальному прискоренні матеріального потоку, що адекватно підвищенню реакції на бажання клієнта;

– зменшенні сукупних витрат за рахунок усунення конфліктів часткових витрат, підвищенні рівня логістичного сервісу (рівня та якості обслуговування), що адекватно збільшенню додаткової вартості (корисності) для клієнта і формуванню додаткових конкурентних переваг; складові синергічного ефекту реалізуються у процесі трансформації матеріального потоку, параметрами якої є зміни часу, простору, кількості, якості, транспортно-складських та маніпуляційних властивостей, інформації [5].

За авторським визначенням В.А. Колодійчука, логістична система у зернопродуктовому підкомплексі АПК є сукупністю елементів (підсистем), що забезпечують переміщення матеріального (зернового) потоку по логістичних ланцюгах від первинного джерела сировини (поля) до кінцевих споживачів готової продукції (галузевих підприємств харчової промисловості, тваринницьких комплексів АПК тощо) [8]. На нашу думку, до цього визначення необхідно додати ще й логістичні зв'язки щодо забезпечення підприємств зернопродуктового підкомплексу необхідними виробничими ресурсами, оскільки від оптимізації цих зв'язків залежить загальна величина логістичних витрат.

Нині логістична система зернопродуктового підкомплексу АПК не відповідає повною мірою вимогам сучасного ринку зерна та продуктів його переробки. Підприємства і галузі проводять неузгоджену логістичну політику у межах підкомплексу, спостерігаються невиправдані витрати щодо переміщення ресурсів, сировини та готової продукції через недостатність інформації, слабкість інтеграційних та кооперативних зв'язків.

На величину логістичних витрат значною мірою впливає і збільшення тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом (табл. 1).

В 2015 р. порівняно з 2010 р. тарифи на перевезення зерна залізницею зросли на 43,4 відсоткові пункти. Також за вказаний період на 38,5 відсоткові пункти здорожчало перевезення такого необхідного виробничого ресурсу для підкомплексу, як мінеральні добрива. Ці величини більші середнього показника підвищення тарифів на 7,9 та 3,0 відсоткові пункти відповідно. Тобто можна стверджувати, що існують нерівні умови вартості перевезення вантажів залізницею, особливо для аграрного сектору економіки. Проте, незважаючи на збільшення тарифів

Таблиця 1

Індекси тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом, відсотків до попереднього року

Показник	2010 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2015 р. +/- до 2010 р.
Усі вантажі	102,2	109,8	105,6	111,7	137,7	+35,5
Хімічні та мінеральні добрива	99,2	110,0	105,4	111,1	137,7	+38,5
Зернові культури	99,0	106,6	105,3	115,5	142,4	+43,4

Джерело: [12, с. 101]

Таблиця 2

Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні

Показник	Умовні позначення	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2015 р.	2015 р. у % до 2010 р.
Усі вантажі	млн. т	433	469	457	444	350	80,8
	у % до підсумку	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	–
Хімічні та мінеральні добрива	млн. т	12	15	13	11	10	83,8
	у % до підсумку	2,8	3,2	2,8	2,5	2,9	+0,1 в. п.
Хлібні	млн. т	13	15	24	23	29	223,1
	у % до підсумку	3,0	3,2	5,3	5,2	8,3	+5,3 в. п.

Джерело: [11, с. 47–48]

Таблиця 3

Динаміка перевезення вантажів річковим транспортом в Україні

Показник	Умовні позначення	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2015 р.	2015 р. у % до 2010 р.
Усі вантажі	млн. т	6 989	5 721	4 295	2 840	3 156	45,2
	у % до підсумку	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	–
Хімічні та мінеральні добрива	млн. т	89	93	130	124	166	186,5
	у % до підсумку	1,3	1,6	3,0	4,4	5,3	+4,0 в. п.
Хлібні	млн. т	287	290	426	391	561	195,5
	у % до підсумку	4,1	5,1	9,9	13,8	17,8	+13,7 в. п.

Джерело: [11, с. 50–51]

та зменшення загальної кількості перевезених вантажів цим видом транспорту, перевезення хлібних вантажів у 2015 р. зросли порівняно з 2010 р. більше ніж у два рази і склали 29 млн. тонн (табл. 2).

На тлі зменшення загального обсягу перевезень залізничним транспортом на 19,2% частка перевезення хлібних вантажів за досліджуваний період до загального обсягу перевезень зросла на 5,3 відсоткові пункти. Такі обставини пояснюються збільшенням обсягів виробництва зерна і його реалізації та нижчими тарифами порівняно з автомобільним транспортом. Якщо розглянути перевезення вантажів зернової групи автомобілями, то можна констатувати, що їх обсяг у 2015 р. склав 10 750,69 тис. тонн [11, с. 48]. Такий показник вказує на те, що автомобільні перевезення вантажів продукції зернопродуктового підкомплексу посідають друге місце після залізничних перевезень.

Нарощуються обсяги перевезень хлібних вантажів та виробничих ресурсів для зернопродуктового підкомплексу, зокрема мінеральних добрив, і річковим транспортом (табл. 3).

У 2015 р. хімічних та мінеральних добрив перевезено 166 тис. тонн, що більше показника 2010 р. в 1,9 рази. За досліджуваний період перевезення хлібних продуктів зросло у два рази і в 2015 р. склало 561 тис. тонн. Також збільшилася частка перевезень вказаних вантажів до загального підсумку на 4,0 та 13,7 відсоткові пункти відповідно. До того ж це відбувається тоді, коли загальний обсяг перевезень річковим транспортом за період 2010–2015 рр. зменшився більше, ніж наполовину.

Зменшенню логістичних витрат у зернопродуктовому підкомплексі буде сприяти і посилення контролю за внутрішньогосподарськими та зовнішніми перевезеннями вантажів, а також за проведенням технологічних операцій за допомогою застосування новітніх технічних розробок та систем. Вчені дослідили, що впровадження системи GPS на підприємствах сільського господарства значно підвищить прибуток завдяки таким факторам, як скорочення витрат пального на 20–40%, реального і ліквідація «обманного (накрученого) пробігу [2, с. 37].

Для оптимізації логістичних витрат та збільшення величини доданої вартості у зернопродуктовому підкомплексі АПК України необхідно провести структурні зміни. Таку думку відстоює І.Г. Кириленко, який стверджує, що переорієнтація на переробку аграрної сировини є одним із ключових завдань структурної трансформації в АПК України. Виробництво та експорт сировини не можуть бути ні точками зростання, ні драйверами росту економіки [7, с. 26]. Такого ж погляду дотримується і М.І. Звєряков. Вчений зазначає, що головним критерієм під час відбору інвестиційних проектів повинно стати зростання доходів на основі ланцюгів доданої вартості шляхом переробки сировинної продукції і збуту готової продукції перш за все на

експорт протягом найближчих 5–10 років [4, с. 22]. Збільшення обсягів переробки зерна в зернопродуктовому підкомплексі на власних підприємствах дасть змогу зменшити логістичні витрати за рахунок оптимізації перевезення сировини та збільшити експорт продукції з високою доданою вартістю.

Експортний потенціал зерна та продуктів його переробки в нашій країні з кожним роком збільшується. Якщо у 2005 р. було продано на експорт 35% валового збору зернових в Україні, то вже в 2015 р. – 67%. В абсолютному вираженні обсяги експорту зросли в 3–4 рази залежно від бази порівняння [3, с. 26].

Оптимізація логістичних зв'язків покращить ефективність пропозиції вітчизняної зернової продукції. Згідно з розрахунками вчених в експортній ціні на пшеницю логістичні витрати складають 30%, на кукурудзу – близько 40% [10]. Крім того, підвищення економічного рівня логістичної системи у зернопродуктовому підкомплексі дасть змогу підняти прибутковість експорту, а в результаті збільшити додану вартість за рахунок таких факторів, як зменшення строків поставки зерна та продуктів його переробки на експорт; швидше формування необхідних експортних партій зернової продукції; контроль якості зерна та продуктів його переробки за рахунок відповідного зберігання та підвищення реалізаційних кондицій; досягнення необхідної величини продажу зернової продукції згідно з укладеними договорами за рахунок посилення економічних зв'язків між підприємствами та галузями підкомплексу. Отже, з'являється можливість укладення таких договорів на перспективу з гарантією повного їх виконання.

Погоджуємося з твердженням В.А. Колодійчука, що диспаритетність обміну між складовими елементами зернопродуктового підкомплексу АПК України є системною проблемою із загальносистемними негативними наслідками. Кожен елемент логічного ланцюга, дбаючи про свій ефект, нехтує інтересами суміжних елементів. Вчений вважає, що системна взаємодія причинно-наслідкових зв'язків і для посередника обмежить ефекти від його доданої вартості, оскільки зменшиться базис для її створення. Отже, збалансований розвиток зернопродуктового підкомплексу АПК – це досягнення загальнодержавного компромісу інтересів усіх учасників виробничо-збутової системи на основі еквівалентності обміну результатами праці та системного паритету [9, с. 64]. Іншими словами, необхідно витіснити із зернового ринку тих посередників, які, забираючи велику частину доданої вартості у виробників зерна, не дають змогу ефективно працювати загальній логістичній системі зернопродуктового підкомплексу. Такі посередники розділяють логістичну систему підкомплексу на частини, позбавляючи її цілісності, стають на заваді еквівалентності обміну результатами праці в межах підкомплексу. В цьому разі не відбувається збереження оптимальної вартості продукції в процесі просування її до кінцевого споживача, коли кожен елемент логістичної системи працює осібно. Прибуток як результативна частина доданої вартості, отриманий посередниками від вказаної діяльності, не йде на розвиток зернопродуктового підкомплексу та на підвищення заробітної плати його працівникам.

Необхідно також покращити економічні зв'язки як між галузями підкомплексу, так і між підприємствами однієї галузі. Посилення горизонтальної та вертикальної інтеграції у зернопродуктовому підкомплексі неможливо без удосконалення управління згаданою логістичною системою. Зменшення логістичних витрат дасть змогу збільшити прибуток на підприємствах зернопродуктового підкомплексу, а це приведе до збільшення величини доданої вартості.

Запропоновану нами модель логістичної системи зернопродуктового підкомплексу АПК України розглянемо на рис. 1. Ми визначаємо вищезгадану логістичну систему як інтеграцію логістичних елементів щодо забезпечення ресурсами виробничих процесів у зернопродуктовому підкомплексі, а також матеріальних й інформаційних потоків в межах підкомплексу та пов'язаних з реалізацією продукції, з метою їх оптимізації.

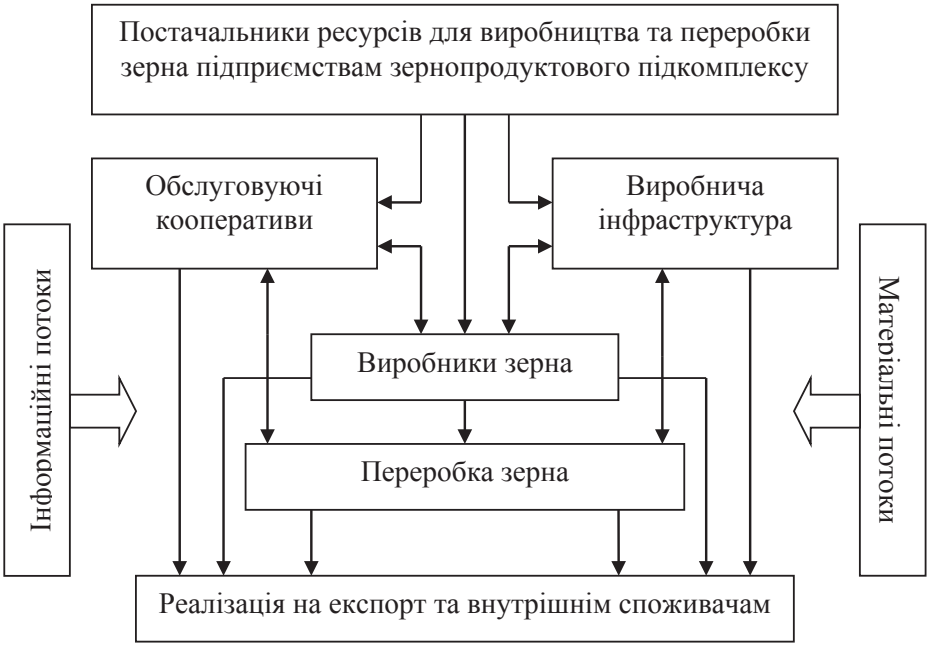

Рис. 1. Модель логістичної системи зернопродуктового підкомплексу АПК України

Джерело: власна розробка

Вважаємо, що логістичні зв'язки в межах зернопродуктового підкомплексу, а також під час забезпечення елементів підкомплексу ресурсами та реалізації продукції на ринку повинні будуватися з урахуванням економічних інтересів кожного учасника цього процесу. Також необхідно максимально залучити в цей процес усі можливості виробничої інфраструктури на основі вертикальної та горизонтальної інтеграції, розвиваючи обслуговуючу кооперацію.

На нашу думку, розмежованість підприємств та галузей зернопродуктового підкомплексу, яка заважає отримати додаткову суму доданої вартості, зокрема через збільшені логістичні витрати, можна подолати такими способами. По-перше, потрібно виключити максимально можливу кількість посередників. По-друге, слід завчасно заключати договори на поставку виробничих ресурсів і реалізації сировини та готової продукції безпосередньо з виробниками та споживачами, що дасть можливість зменшити логістичні витрати через раціональне використання транспортних засобів та виробничої інфраструктури. По-третє, необхідно в межах зернопродуктового підкомплексу проводити узгоджену цінову та інформаційну політику щодо логістичних операцій, створювати умови для ефективної роботи усіх елементів підкомплексу. По-четверте, варто у логістиці зовнішніх перевезень продукції та виконанні технологічних операцій в межах зернопродуктового підкомплексу застосовувати новітні GPS-технології, що дасть змогу значно зменшити транспортні витрати. По-п'яте, потрібно розвивати логістичні зв'язки з підприємствами залізничного та річкового транспорту щодо перевезення необхідних виробничих ресурсів та продукції підкомплексу, особливо зерна, беручи до уваги високу вартість пально-мастильних матеріалів та стан автомобільних доріг. По-шосте, слід, враховуючи досвід країн Європейського Союзу, створювати більшу кількість обслуговуючих кооперативів, які допоможуть підприємствам підкомплексу, зокрема фермерським господарствам, оптимізувати логістичні витрати.

Висновки. Отже, удосконалення управління логістичною системою зернопродуктового підкомплексу нашої країни великою мірою буде слугувати збільшенню величини доданої вартості, а також покращенню матеріального стану працівників підкомплексу. На нашу думку, крім врахування економічних факторів процесу ринкового саморегулювання, необхідне й посилення державного регулювання логістичної діяльності у зернопродуктовому підкомплексі, а саме:

– розробка і реалізація державної політики розвитку ринку зерна та продуктів його переробки;

– координація процесів руху вказаної продукції від виробника до кінцевого споживача;

– моніторинг діяльності суб'єктів виробництва щодо організації та здійснення товарного руху;

– постійний аналіз та прогнозування ринку зерна;

– ведення діалогу з представниками влади Європейського Союзу та інших суб'єктів світового ринку зерна щодо збільшення експортних квот та преференцій;

– підтримання розвитку логістичних структур для обслуговування виробництва у зернопродуктовому підкомплексі.

Література:

1. Болдирева Л.М. Логістична система агропродовольчого сектора економіки: формування та розвиток / Л.М. Болдирева // Економіка і регіон. – 2014. – № 4 (47). – С. 107–112.
2. Гуторов О.І. Формування ефективного механізму функціонування логістичних систем сільськогосподарських підприємств / О.І. Гуторов, Н.В. Прозорова // Економіка АПК. – 2013. – № 8. – С. 33–39.
3. Голян В.В. Структурні диспропорції розвитку аграрного сектора України: інституціональне підґрунтя та механізми подолання / В.В. Голян, Л.О. Стешенко // Економіст. – 2017. – № 2. – С. 25–28.
4. Звєряков М.І. Уроки ринкової трансформації в Україні / М.І. Звєряков // Економіка України. – 2016. – № 8. – С. 7–25.
5. Економічна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр «Академія», 2000– . – Т. 2. – 2000. – 864 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukr.vipreshebnik.ru/entsiklopediya/57-1/3996-logistichna-sistema.html
6. Економічне обгрунтування програми виробництва зерна пшениці в Україні / [С.М. Кваша, М.М. Ільчук, І.А. Коновал] // Економіка АПК. – 2013. – № 3 – С. 16–24.
7. Кириленко І.Г. Економічні аспекти трансформації сільськогосподарського виробництва в Україні / І.Г. Кириленко, В.Є. Івченко // Економіка АПК. – 2017. – № 3. – С. 21–28.
8. Колодійчук В.А. Ідентифікація логістичних витрат у зернопродуктовому підкомплексі АПК / В.А. Колодійчук // Економіка. Управління. Інновації. – 2014. – № 2. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2014_2_31
9. Колодійчук В.А. Концептуальна модель оптимізації логістичної системи у зернопродуктовому підкомплексі АПК України / В.А. Колодійчук // Економіка АПК. – 2016. – № 5. – С. 60–65.
10. Присяжнюк М.В. На елеваторах Житомирщини завищують ціну на зберігання зерна / М.В. Присяжнюк [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.1.zt.ua/news/ekonomika
11. Транспорт і зв'язок України – 2015 : статистичний збірник / відп. за вип. О.О. Кармазіна. – К. : Державна служба статистики України, 2016. – 186 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua
12. Україна у цифрах – 2015 : статистичний збірник / відп. за вип. О.А. Вишневська. – К. : Державна служба статистики України, 2016. – 239 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua

Свитовый А.М. Совершенствование управления логистической системой в зернопродуктовом подкомплексе АПК как фактор увеличения добавленной стоимости

Аннотация. В статье охарактеризованы современное состояние функционирования логистической системы в зернопродуктовом подкомплексе АПК, а также ее влияние на формирование добавленной стоимости. Предложены пути совершенствования управления логистической системой в подкомплексе с целью роста добавленной стоимости. Обоснована необходимость комплексного исследования всех факторов, которые влияют на увеличение добавленной стоимости в зернопродуктовом подкомплексе.

Ключевые слова: логистическая система, зернопродуктовый подкомплекс, логистические затраты, добавленная стоимость, прибыль, интеграция, кооперация.

Svitovyi O.M. Improvement of the management of logistics system in grain products subcomplex of AIC as a factor of increasing value added

Summary. The article describes the modern state of functioning of logistics system in grain products subcomplex of AIC and its influence on the formation of value added. The ways of improving the management of the logistics system in the subcomplex aiming to increase value added are determined. The necessity of a comprehensive study of all factors that affect value added in grain products subcomplex is proven.

Keywords: logistic system, grain products subcomplex, logistics costs, value added, profit, integration, cooperation.