

УДК 631.1 (477)

## АГРОЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Гриценко С.І., д.е.н., професор кафедри маркетингу Донецького національного університету (Україна),  
Терещенко С.В., аспірант Донецького національного університету (Україна).

**Гриценко С.І., Терещенко С.В. Агрологістика в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку.**

У статті детально проаналізовано сучасний стан агрологістичної системи України, підкреслені основні негативні тенденції, які на сьогодні склалися в аграрному секторі та охарактеризовані основні аспекти логістичної діяльності, характерні для підприємств агропромислового комплексу. Визначено головні чинники, які стримують розвиток АПК країни та висвітлено можливі шляхи і способи підвищення ефективності вітчизняної агрологістики. В статті подано можливі способи удосконалення логістичного підходу та рекомендації щодо розвитку річкового, залізничного та автомобільного транспорту як фактору підвищення агрологістичного сервісу. Підкреслено, що значною перешкодою розвитку агрологістики є відсутність первинних заготівельних пунктів та недостатній рівень забезпечення складами та сховищами, що призводить до значного подорожчання аграрної продукції. У роботі подано основні способи скорочення витрат на логістичну складову аграрного сектору. Зроблено акцент на необхідності налагодження співпраці між приватним сектором та державою – залучення інвестицій та кредитування аграріїв дозволить досягти європейського рівня в українському агропромисловому виробництві.

**Ключові слова:** агрологістика, продовольча безпека, проблеми розвитку.

**Гриценко С.И., Терещенко С.В. Агрологистика в Украине: современное состояние и перспективы развития.**

В статье подробно анализируется современное состояние агрологистической системы Украины, подчеркнуты основные негативные тенденции, которые сегодня сложились в аграрном секторе и охарактеризованы основные аспекты логистической деятельности, характерные для предприятий агропромышленного комплекса. Определены основные критерии, которые сдерживают развитие АПК страны и освещены возможные пути и способы повышения эффективности отечественной агрологистики. В статье представлены возможные способы совершенствования логистического подхода и рекомендации по развитию речного, железнодорожного и автомобильного транспорта как фактора повышения агрологистического сервиса. Подчеркнуто, что значительной преградой развития агрологистики является отсутствие первичных заготовительных пунктов и недостаточный уровень обеспечения складами и хранилищами, что приводит к значительному удорожанию аграрной продукции. В работе представлены основные способы сокращения расходов на логистическую составляющую аграрного сектора. Сделан акцент на необходимости налаживания сотрудничества между частным сектором и государством - привлечение инвестиций и кредитование аграриев позволит достичь европейского уровня в украинском агропромышленном производстве.

**Ключевые слова:** агрологистика, продовольственная безопасность, проблемы развития.

**Grytsenko S., Tereshchenko S. Agricultural logistics in Ukraine: modern condition and perspective of development.**

The author analyzes in detail modern condition of agricultural logistical system of Ukraine, draws attention to main negative trends, that are present today in the agricultural sector and lists basic aspects of Ukrainian agribusiness sector. Define the main criteria, that holding back the development of agriculture in the country and highlight the potential ways and means of improving the efficiency of domestic agrologistics. The article presents methods of improving logistics approach and recommendations for the development of river, rail and road transport as a factor of increasing agrologistics service. It was noted that a significant barrier to the development of agrologistics is the lack of primary procurement centers and inadequate supply structures and storage, resulting in a considerable rise in prices of agricultural products. The paper presents the main methods of reducing the cost of logistics component of the agricultural sector. The emphasis on the need for collaboration between the private sector and state - attraction of investments and loans to farmers will help to achieve European standards in the Ukrainian agro-industrial production.

**Keywords:** agrologistics, food security, problems of development.

**Постановка проблеми.** Аграрний сектор України має забезпечувати населення країни якісною та доступною продукцією та гарантувати продовольчу безпеку нашої держави. Незважаючи на те, що Україна займає лідируюче місце на зернопродуктових ринках та ринку олійно-жирових культур світу і Європи, через недостатньо розвинену і нескоординовану систему агрологістики втрати продукції АПК сягають до 1/3 річного обсягу виробництва сільгосппродукції. Сучасність вимагає від аграрного сектору не лише виробництва якісної продукції, але й вирішення завдань нового типу: коли, де, як, в яких кількостях із мінімальними витратами постачати продукцію до споживачів, тобто процеси глобалізації вимагають формування сучасної моделі сільського господарства. Досягти цього можливо лише шляхом розвитку агрологістики. В Україні агрологістика перебуває на початковому етапі розвитку. Разом із тим у розвинених країнах вже досить ефективно використовується агрологістичний підхід на підприємствах сільського господарства. Найбільшого розвитку агрологістика набула в США, Австралії та країнах Європи.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Логістика є новим науково-практичним напрямком з високою ефективністю, що отримало розвиток у світі та в Україні наприкінці ХХ ст. Логістика ділиться на багато галузевих функціональних напрямків, серед яких одним з найперспективніших є агрологістика. З теоретичного боку, агрологістика використовує такі ж самі принципи загальної логістики – мінімізація витрат, мінімізація товарних запасів в системі розподілу продукції, побудову оптимальних маршрутів перевезення. Теоретичні аспекти класичної логістики викладені в роботах Д. Уотерса, К. Лайноса, Д.М. Ламберта, В.І. Сергєєва, Н.І. Чухрай та ін. Дослідження в області аграрної та агропромислової логістики відображені в працях Н.К. Васильєвої, Т.В. Косаревої, В.І. Перебийноса, Т.І. Олійник, І.Г. Смирнова.

**Виділення невирішеної проблеми.** Основними аргументами, які обумовлюють необхідність розвитку агрологістики в Україні є те, що Україна займає лідируюче місце на зернопродуктових ринках та ринку олійно-жирових культур світу і Європи та існує невикористаний потенціал родючих ґрунтів (тільки дві країни світу - Аргентина і Україна знаходяться у такому стані). В країні відсутня нормативно-правова, інфраструктурна, техніко-технологічна та організаційно-економічна складові механізму ефективного управління потоками агроресурсів в Україні.

Для вітчизняних підприємств агропромислового комплексу характерні низка негативних аспектів управління логістичною діяльністю, які стримують розвиток АПК країни. Серед таких негативних факторів ключову роль відіграють наступні: відсутність крупномасштабних, налагоджених логістичних систем управління сільськогосподарським виробництвом, застарілі методи управління персоналом та відсутність мотивації робітників, і як результат – низька продуктивність праці. Низький технологічний рівень логістичних процесів призводить до надмірно високих логістичних витрат, лівову частку з яких займають витрати на зберігання і транспортування продукції. Проблемою також є відсутність розвиненої логістичної інфраструктури, високий рівень фізичного зносу сільськогосподарських машин та обладнання. Для порівняння: для Голландії величина втрат сільськогосподарської сировини під час її руху від виробника до споживача становить 10%, а в Україні цей показник за офіційними оцінками складає 30%, за неофіційними – понад 50%) [1]. Сьогодні гостро стоїть завдання активізації розвитку системи аграрної логістики в Україні, а для цього необхідно здійснити ряд заходів та змін. Варто відмітити, що для реалізації позитивних зрушень у агрологістичній системі нашої країни необхідна розробка нової стратегії удосконалення логістичного сервісу на вітчизняних аграрних підприємствах.

**Мета дослідження.** Метою роботи є аналіз сучасного стану агрологістики в Україні і розробка практичних рекомендацій по підвищенню ефективності функціонування логістики у вітчизняному агропромисловому комплексі.

**Результати дослідження.** Аналізуючи сучасний стан агрологістики варто відмітити, що труднощі в організації та управлінні логістичною діяльністю на підприємствах АПК полягають у відсутності в більшості аграрних підприємств технічних можливостей для ефективної роботи з інформаційними потоками. Більше 70% підприємств АПК не володіють необхідними комплексами комп'ютерної техніки, а 90% підприємств використовують традиційні технології обробки інформації [2].

Деякі експерти дотримуються думки, що можливість для України стати регіональним логістичним центром в найближчі 10 років є практично нереальною. Торговий і транзитний потенціал України величезний, але щоб втілити його в життя необхідно докласти максимум зусиль не лише підприємствам АПК, а й державі. Основним стримуючим чинником вони вважають юридичну невизначеність з власністю на землю, складнощі з отриманням дозволу на будівництво, бюрократію та корупцію.

Згідно з дослідженням Світового Банку, Україна опинилася на 61 місці з 160 країн світу за індексом ефективності логістики - Logistics performance index (табл. 1).

Таблиця 1 [3]

Індекс ефективності логістики (LPI-2014) в деяких країнах			
Країна	Місце	Бал	
Німеччина	1	4,12	
Польща	31	3,49	
Україна	61	2,98	
Росія	90	2,69	

У дослідженні порівнювалися торгова логістика різних країн з точки зору прозорості та оперативності митних процедур, інфраструктури, міжнародних перевезень, якості послуг логістичних компаній, швидкість та своєчасність доставки. Дослідження Світового Банку пов'язує рівень розвитку логістики в країні з її торговою експансією, диверсифікацією експорту, здатністю залучати міжнародні прямі інвестиції і з економічним зростанням в цілому.

Проблемою сучасної системи аграрної логістики України є недостатній рівень забезпечення складами та сховищами. Щорічно Україна збирає близько 62 млн. тонн врожаю зернових, при тому, що наявних зберігаючих потужностей розраховане лише на 38 млн. тонн. Варто зазначити, що не враховуються умови зберігання для таких культур як: соя, соняшник. Сьогодні це вирішується так: підприємства переобладнують тваринницькі та інші приміщення, де намагаються виконати основні вимоги щодо зберігання зерна. Тривале зберігання продукції в спеціально непризначених і не обладнаних для цього місцях - неефективно, адже якість продукції стає набагато гірше, ніж при зберіганні в елеваторах [4]. За підрахунками Аграрного Союзу України за відсутності у товаровиробників зберігаючих потужностей і сушарок, тільки на продаж кукурудзи та соняшнику за рік втрачається більше 10 млрд. грн.

За підрахунками компанії Noble Resources Ukraine, доставка аграрної продукції з поля до внутрішнього елеватору порту з урахуванням всіх додаткових витрат обходиться українським сільськогосподарським виробникам майже в 33 долара за тону (таблиця 2).

Таблиця 2 [5]

Витрати на логістику			
Витрати	США	Європа	Україна
Вартість витрат на транспортування та сертифікування до порту дол./т	20	18	32
Вартість перевалки на FOB дол./т	8-10	6,2	18
Усього витрати дол./т	29	24,2	50

Виходить, що витрати на логістику при експорті з України в два рази вище, ніж з ЄС, і в 1,7 рази - ніж з США. Одна з причин - складність процесів документального оформлення українського експорту, які вимагають істотних грошових і часових витрат.

Відмічається також незадовільний стан автошляхів та під'їзних доріг, що призводить до погіршення якості продукції, що перевозиться, збільшує терміни доставки, підвищуючи її собівартість. Так, 51,1% українських доріг не відповідають вимогам міжнародних стандартів щодо рівності, 39,2% - міцності; середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Практично 90% українських доріг спроектовані під навантаження на вісь автомобіля максимум у 6 тонн, що значно менше порівняно з європейськими дорогами [6]. Залізничний транспорт також не є досить розвиненим, а завищені тарифи на залізничні перевезення призводять до скорочення обсягів використання цього виду транспорту. Слабко використовується річковий транспорт у перевезеннях вантажів. Основним чинником, що стримує розвиток річкових перевезень, є наявність у Дніпровському та Дніпродзержинському водосховищах небезпечних для великовантажного судноплавства лімітуючих ділянок (гранітних перекатів), що перешкоджає проході великовантажних суден. При цьому й досі не прийнято розробленого ще у 2006 р. Міністерством інфраструктури України проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який регулюватиме відносини, пов'язані з діяльністю внутрішнього водного транспорту та використанням внутрішніх судноплавних річкових шляхів.

Слід зазначити, що цього року ситуація з кількістю і якістю транспортного парку ускладнилася військовими діями в зоні АТО - частина автомобілів потрапили під мобілізацію. Близько 23% транспортних засобів з причини складного фінансового становища власників автомобілів випали із загального автомобільного парку [1]. Валютні коливання призвели до різкого стрибка цін на дизельне паливо, запчастин на вантажні автомобілі, що також несприятливо позначилося на структурі транспортних парків аграрних перевізників.

Повільний процес впровадження європейських та міжнародних стандартів безпеки та якості продуктів харчування (НАССР, ISO, EN) у сфері агропромислового виробництва не дозволяє використовувати можливість нарощення експорту сільськогосподарської продукції та продовольства. В Україні стоїть гостра потреба в розвитку аграрної інфраструктури. Лише 10% її сховищ нині відповідають нормам, тому країна втрачає 65% свіжих овочів і фруктів, тоді як, скажімо, Голландія - 35% [7].

Проблеми слабкого розвитку логістичних зв'язків лежать у сфері митних процедур, дотримання договірних зобов'язань, які пов'язані з агрологістикою. Вразливі ланки ланцюга «з поля - до столу» - зберігання та транспортування. Таким чином, стан розвитку системи аграрної логістики не відповідає сучасним вимогам і призводить до економічних втрат як сільгоспвиробників, так й інших економічних суб'єктів, задіяних у процесі просування сільгосппродукції на ринки. Ефективний розвиток системи аграрної логістики є невід'ємною складовою розвинутої національної економіки, продовольчої безпеки держави та стабільності в країні. Адже покращення цілорічного забезпечення населення продуктами харчування за доступними цінами, поширення позицій сільгоспвиробників на міжнародних ринках і зменшення частки імпортової продукції у внутрішньому споживанні наблизить Україну до високорозвинених країн світу.

**Висновки та рекомендації.** Таким чином, на основі проведеного аналізу можна запропонувати наступні напрями розвитку агрологістики в контексті реформування аграрного сектора економіки України.

В світі річковий транспорт - найдешевший. Тому не використовувати українські водні ресурси є великою помилкою. Міністерство екології та природних ресурсів України недостатньо впливає на розвиток і становлення річкової інфраструктури. Водночас, вигодами використання річкового транспорту є його висока енергоефективність та дешевизна. Показник енергоефективності вантажних перевезень водним транспортом у перерахунку на 1 умовну тону вантажу в 10 разів перевищує показник енергоефективності перевезень

автомобільним транспортом і в 5 разів – залізничним. Перевезення 10 млн. тонн продукції можна здійснити 2 тис. од. річкового транспорту (суди типу річка-море), або 166 тис. залізничних вагонів, або 400 тис. од. автомобільного транспорту [6].

Досі не допрацьованим є проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Прийняття його визначить порядок експлуатації внутрішніх водних шляхів, реєстрації суден, закріпить норми з безпеки судноплавства, дозволить здійснювати регулювання руху суден, більш ефективно організувати процес перевезень вантажів. Міністерству інфраструктури України спільно з Державною адміністрацією залізничного транспорту України варто в період з липня по жовтень місяць надавати рухомий склад для перевезення зернових вітчизняним постачальникам сільськогосподарської продукції. Існує велика перспектива для розвитку річкового транспорту в Україні. Можливо, за 2-3 роки ситуація зміниться в бік розвитку річкової логістики.

Ні наші дороги, ні автопарк, який існує сьогодні в Україні, не придатний для великогабаритних перевезень (наприклад, зерна). Втім є досить реальною перспектива за 5-10 років вибудувати основні дорожні магістралі, які будуть здатні витримати завантаження. Проте все гальмується відсутністю державних інвестицій. Тому країна і стикнулася з проблемою – на сьогодні спостерігаються значні перевантаження транспорту, які тягнуть за собою і підвищення ціни за перевезення. Варто розвивати і залізничний транспорт – ставити на рейки зерновозі-поїзди. При цьому залізниця може підвищити якість перевезення на 30%.

Перешкодою розвитку агрологістики є також відсутність первинних заготівельних пунктів. Створення таких пунктів на селі дозволить максимально відмовитися від імпортової продукції сільськогосподарського виробництва інакше існує загроза того, що на наших оптових ринках буде розподілятися лише імпортна продукція. Тому на місцях потрібні ще й невеликі роздрібні ринки.

Сьогодні в кінцевій ціні продукції лише 25% становить її виробництво, 75% – додана вартість. На сьогодні левову частку прибутку з реалізації продукції забирає посередник, але більш прийнятним буде якщо і не навпаки, то хоча б у співвідношенні 50/50 [4]. Ситуація не зміниться поки не буде об'єднано селянських господарств.

На думку генерального директора Noble Resources Ukraine, знизити витрати на логістичну складову аграрного експорту допоможуть наступні заходи:

- прийняття закону, який скасовує сертифікацію Державної інспекції сільського господарства при відправленні вантажів з внутрішніх елеваторів в порти;
- спрощення або скасування внутрішньої сертифікації ветеринарної та фітосанітарної служби.
- скасування показників, що повторюються в різних інспекціях, що 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 [5].

Потрібно налагодити реальну співпрацю між приватним сектором та державою. І, звісно ж, має змінитися роль уряду: сьогодні Україна за рівнем залучення інвестицій знаходиться на низькому 44-му місці в світі: інвестори хочуть прогнозованості та впевненості у завтрашньому дні. Таку впевненість їм повинен забезпечити уряд. Уряд робить кроки назустріч українським аграріям. Але практично всі вони несуть лише декларативний, теоретичний характер. Міністерство аграрної політики та продовольства України визначило розвиток продовольчої логістики пріоритетним завданням. Досягти цієї мети планується шляхом створення на базі існуючих оптових ринків регіональних аграрних центрів, де покупці і продавці зможуть не тільки продати або 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 про нові технології.

Держава повинно активно зайнятися залученням іноземних інвестицій, які стали б матеріальною базою для відродження сільських територій. Міністерство аграрної політики та продовольства України має перш за все активізувати роботу з міжнародними донорськими організаціями (ЄБРР, USAID, Світовий Банк тощо) щодо розроблення та реалізації проектів технічної допомоги. Це дозволить досягти стандартів в агропромисловому виробництві до європейських та міжнародних норм. Місцеві адміністрації повинні виступати ініціатором і сприяти укладенню договорів про спільну діяльність між обласними службами автомобільних доріг та інтегрованими сільськогосподарськими структурами, що ведуть господарську діяльність на території області чи району, з приводу ремонту, реконструкції та будівництва нових доріг місцевого значення.

Увагу треба приділити і розвитку складської інфраструктури, будівництву елеваторів, зерносховищ, логістичних центрів; проведенню семінарів та курсів із залученням фахівців та практиків для керівників і працівників сільськогосподарських підприємств для підвищення їхніх кваліфікаційних знань щодо переваг сільськогосподарської кооперації та особливостей створення кооперативу, ведення податкової та фінансової звітності, формування збутово-логістичної системи.

Необхідно удосконалити умови пільгового кредитування аграріїв та зберігати нульову процентну ставку до тих пір, поки аграрний сектор не вийде на позитивні стабільні результати. Кредитування дозволить виробникам сільгосппродукції оновити свою транспортну інфраструктуру, прискорить будівництво сучасних агрокомплексів. Не варто недооцінювати і можливий позитивний ефект від використання спеціальних пільгових тарифів на енергоносії та паливні матеріали для аграріїв і за умови економії при їх використанні - розрахунок квот. На сьогодні відбувається негативна тенденція зростання цін на паливо, які і без того є досить високими. Створення агрохолдингів дозволить сільським господарствам набути впевненості в завтрашньому дні, можливість планувати, підвищить прибутковість. Гостро стоїть потреба в необхідності більш жорсткого контролю за нецільовим використанням земель сільськогосподарського призначення а також введення інструментів заохочення аграріїв, які виконують роботи з охорони земель та відновлення плодючості ґрунтів.

Результатом всіх зусиль стануть наступні явища: зростання питомої ваги українських продовольчих товарів в загальній структурі продовольчих товарів країни, збільшення виробництва продукції сільського господарства всіх категорій, пріоритет інвестицій, у тому числі і зарубіжних, в основний капітал сільського господарства; зростання рівня рентабельності аграрних підприємств; розвиток аграрної інфраструктури та удосконалення аграрної логістики. За умови подолання основних перешкод на шляху розвитку системи агрологістики на підприємствах агробізнесу в Україні слід очікувати високої ефективності розвитку даної галузі в нашій країні.

#### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Агрологістика: ітоги 2014 [Електронний ресурс] : / Я.В. Кучерова. – Режим доступу: <http://aapu.com.ua/agrologistika-itogi-2014/#>
2. Продовольственная безопасность Украины [Електронний ресурс] : / Н.И. Пугачев. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/prodovolstvennaya-bezopasnost-ukrainy>
3. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. // Режим доступу: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)
4. Скорочення витрат за рахунок успішного ведення аграрної логістики в Україні [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://ep-ua.tv/novini/intervyu/1934.html>
5. Как плохая логистика мешает украинским аграриям выйти на международные рынки [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id565>
6. Першочергові заходи щодо розвитку аграрної логістики в Україні. Аналітична записка [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1589/>
7. Чи врятує українське село агрологістика? [Електронний ресурс] : / І. Омелянчук. – Режим доступу: <http://a7d.com.ua/agropoltika/5603-chi-vryatuye-ukrayinske-selo-agrologistika.html>
8. Грищенко С.І. Розвиток аграрної логістики в контексті угоди про асоціацію з ЄС / С.І. Грищенко // Вісник Тернопільського національного економічного університету. Науковий журнал. Випуск 4, 2014 - С. 56-64.