

Юридичні науки

УДК 349.42

Сімавонян Валерія Суренівна

студентка

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

Светлічна Світлана Юріївна

студентка

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

Торосян Євгенія Гарегінівна

студентка

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ЛОГІСТИЧНІ КОМПАНІЇ ЯК СУБ'ЄКТИ АГРОБІЗНЕСУ

***Анотація.** У даній статті комплексно досліджено та проаналізовано питання щодо визначення місця логістичних компаній у сфері сучасного агробізнесу України. Визначено на підставі робіт видатних зарубіжних та вітчизняних вчених науковий підхід щодо розуміння поняття логістики, її головну ідею, мету та принципи. Наведено приклади деяких практичних кейсів, які дозволяють безпосередньо побачити істинне значення та місце логістичних компаній для розвитку відносин за участю суб'єктів агробізнесу.*

***Ключові слова:** агробізнес, логістика, логістичні компанії, сільськогосподарська продукція.*

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання дослідження логістичних компаній в якості суб'єктів агробізнесу зокрема висвітлювалось такими українськими вченими, як В. Нелеп, Н. Присажнюк, І. Смирнов, Є.

Шубравська та інші. Проте деякі питання й на сьогодні залишаються недослідженими. До них, зокрема, слід віднести питання щодо визначення недоліків та прогалин у сучасній агрологістиці в Україні, проблемні аспекти у діяльності логістичних компаній в якості суб'єктів агробізнесу та шляхи їх подолання. Новизна цієї наукової роботи полягає у визначенні цих проблемних аспектів та запропонованих методах їх вирішення.

Формулювання мети статті. Сьогодні дійсний стан сучасного агробізнесу в Україні є таким, що без впровадження нових підходів та методів ведення бізнесу, технологій і практичних рішень утримати своє місце на ринку дуже складно. Застосування інструментів, що передбачаються логістичною наукою, дає змогу знизити витрати на виробництво, підвищити продуктивність праці, вдосконалити обслуговування споживачів, а отже й отримати значні переваги на внутрішньому та зовнішніх ринках. Таким чином, мета статті полягає у визначенні місця логістичних компаній в агробізнесі, встановленні проблемних питань діяльності цих компаній та шляхи їх подолання.

Виклад основного матеріалу. Поняття «логістика» в аграрному секторі України набуло поширення лише в останнє десятиліття - у зв'язку з активним надходженням у сільське господарство іноземних інвестицій, створенням великих аграрних компаній та розбудови їхньої інфраструктури.

М. А. Окландер визначає логістику як процес планування, управління і контролю ефективного (з погляду зниження витрат) потоку запасів сировини, матеріалів, незавершеного виробництва, готової продукції, послуг і відповідної інформації від місця виникнення цього потоку до місця його споживання (включаючи імпорт, експорт, внутрішні та зовнішні переміщення) з метою повного задоволення попиту споживачів [1, с. 8].

В. І. Сергєєв розглядає логістику з позицій бізнесу як інтегральний інструмент менеджменту, який сприяє досягненню стратегічних, тактичних

або оперативних цілей організації бізнесу за рахунок ефективного з точки зору зниження загальних затрат і задоволення вимог кінцевих споживачів до якості продукції і послуг управління матеріальними і (або) сервісними потоками, а також супутніми їм потоками інформації і фінансових засобів» [2].

Тож у практичному розумінні можемо визначити логістику як управління ресурсним забезпеченням господарської діяльності та товарними потоками, спрямованими від виробників до споживачів, що включають інформаційне, фінансове і сервісне (складське господарство, транспортне забезпечення тощо) супроводження цих процесів. Спеціаліст з логістики Х. Штабенау зазначає що, якщо нині транспортно-складські витрати у виробництві становлять до 15%, а у торгівлі – до 25% від загальних витрат, то при застосуванні логістичного підходу до управління витрати можуть бути зменшені на третину, що дає можливість значно збільшити прибуток підприємства [3, с. 49].

Особливої уваги заслуговує класифікація логістичних компаній в Україні та в агробізнесі, розроблена К. В. Костіною.

До першого типу підприємств науковець відносить універсальні логістичні компанії, які надають комплексні логістичні послуги на ринку України: повний спектр складських послуг; автоперевезення вантажів по Україні; міжнародні вантажні перевезення; митно-брокерське обслуговування; аутсорсинг логістики (аутсорсинг логістичних послуг); логістичний консалтинг. Глобальними підприємствами є, зокрема: UPS (United Parcel Service), TNT (Thomas Nationwide Transport), Schenker-BTL, (BillspeditionTransport &Logistics), Deutsche Post DHL Group, та ін. Українськими – : «Нова Пошта», ПАТ «Компанія «Райз», «Орлан-Транс», ТОВ «Камаз-Транс-Сервис», «Українські логістичні системи», та ін.

До другого типу підприємств належать спеціалізовані компанії в окремих сегментах ринку (торгівля зерном, експорт, імпорт певного виду

товарів), наприклад, компанія «Нібулон», що створила інфраструктуру перевантажувальних терміналів, комплексів з приймання, зберігання і відвантаження зернових та олійних культур, флоту і виробничих підрозділів по всій Україні.

То третього типу належать агрохолдинги, афілійовані структури, де логістика є важливою складовою агробізнесу. Це потужні виробничі організаційно оформлені агропромислові структури з великим приватним капіталом, які у своєму складі мають логістичні компанії, логістичні центри, дистриб'юторські центри, складські бази, митно-ліцензійні склади. Серед таких підприємств: Ukrlandfarming, Kernel Holding S.A, «Мрія Агрохолдинг», «Миронівський хлібопродукт», Louis Dreyfus Україна, Ovostar Union та ін.

До четвертого типу підприємств належать компанії агропромислового комплексу (далі - АПК) України, для яких логістика є необхідністю та їх складовою маркетингової діяльності (збутова логістика), які для підвищення ефективності своєї діяльності створюють логістичні компанії у своїй структурі, служби, підрозділи або вводять окремі посади. Необхідність ведення бізнесу на логістичних засадах їм диктує ринок [3, с. 40].

Отже, агрологістика включає такі сектори діяльності: виробничий (аграрний), переробляючий (харчова промисловість), споживчий (торговий). Вони тісно пов'язані різними видами внутрішніх зв'язків - виробничими, технологічними, економічними, інформаційними, фінансовими, трудовими і т. д. Оскільки ці види зв'язків і відповідних потоків є предметом вивчення логістики, то і агрологістика має завданням досліджувати і оптимізувати усі види внутрішніх і зовнішніх зв'язків агропромислового комплексу (далі- АПК), включаючи також зв'язки з постачання і збуту, які відносяться як до АПК в цілому, так і до окремих його підрозділів [4].

Однією з головних умов розвитку сучасного агробізнесу є ефективність управління матеріальними потоками, яка передусім залежить від діяльності сторонніх логістичних компаній, з котрими укладають угоди стосовно перевезення, зберігання, пакування продукції і т. д. Отже, добросовісність логістичних компаній та якість їх послуг впливають не тільки на рівень доходу і репутацію безпосередньо підприємців, а й на процес розвитку аграрного бізнесу у країні в цілому. Одним з шляхів вирішення проблеми високих ризиків при замовленні логістичних послуг є створення внутрішніх логістичних відділів на підприємствах, насамперед в агрохолдингах.

Суб'єкти аграрного бізнесу неодноразово повідомляли про збитки, нанесені діяльністю логістичних компаній. Восени 2019 року ПАТ «Сумський завод продтоварів» та ТОВ «Катеринопільський елеватор» повідомили в мас-медіа, що вони були вимушені звернутися до правоохоронних органів через факт зникнення 6 цистерн, в яких було понад 80 тонн соняшникової олії (орієнтовна вартість – 1,5 млн гривень) під час транспортування Укрзалізницею. Вважаємо, що відсутність гарантій безпеки вантажів (у даному випадку - сільськогосподарської продукції) може призвести не тільки до великих збитків у агробізнесі, але й до зниження рівня вкладів в ті сфери сільського господарства, транспортування яких можливе лише залізницею.

На відміну від залізничних перевезень, транспортування продукції морем є не тільки найпопулярнішим на сьогодні видом транспортно-логістичних послуг, а й найбезпечнішим. Через зниження внутрішнього споживання та стабільне зростання врожайності і валового збору основних зернових збільшується частка експорту продукції, 94% якого здійснюється через порти. Також за статистикою, морські перевезення відрізняються найнижчим відсотком втрати або псування вантажу в результаті аварій чи стихійного лиха (1-1,5%).

Специфіка морських перевезень обумовлює виникнення певних логістичних бар'єрів, наприклад, неможливість точно визначити термін доставки та її тривалість. Задля вирішення цієї проблеми все більше транспортно-логістичних компаній використовують технологію блокчейн. Термін "блокчейн" в перекладі з англійської означає "ланцюжок блоків", де "блок" - це певна інформація про трансакції, зафіксована в криптографічного формі, а "ланцюжок" - це обов'язкова умова встановленого зв'язку між блоками. Створення нового блоку вимагає використання, зчитування інформації з попередніх блоків, що складає горизонтально сформовану базу даних.

Впровадження блокчейн-платформ в транспортній логістиці дозволяє не тільки відслідковувати користувачеві системи переміщення вантажу в режимі реального часу, а й спрощувати облік інформації про вимоги до упаковки, умов безпечного перевезення вантажу, дані клієнтів.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

З метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України і досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, враховує такі світові тенденції, що притаманні транспорту

прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики.

Основними завданнями у сфері логістики, визначеними у Стратегії, зокрема є: підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг, підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T); удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики; створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, “сухих портів”, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо; створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, що забезпечить в 2025 році місце України в топ-50, а у 2030-му в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку); гарантування доставки “від дверей до дверей” та виконання “шести правил логістики” в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати — тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами) [5].

Висновки. Логістичні компанії як суб'єкти агробізнесу займають провідне становище у здійсненні ефективної діяльності аграрних підприємств. Разом з тим швидкість та якість їх роботи безпосередньо впливають на розвиток ринку, рентабельність суб'єктів аграрного бізнесу. З

метою зниження ризиків при укладені логістичних угод пропонуємо створення внутрішніх логістичних відділів на підприємствах.

Враховуючи наявність великих ризиків при транспортуванні сільськогосподарської продукції, необхідність удосконалення та спрощення обробки інформації в процесі ведення аграрного бізнесу, в Україні постає необхідність системного пристосування інструментів діджиталізації та блокчейну.

Література

1. Окландер М. А. Логістика. Центр учбової літератури. Київ. 2008. С. 8
2. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлингова А. Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок. Полный курс МВА: учебник. Москва: Эксмо, 2008. 944 с.
3. Москвітіна Т.Д. Торговельна логістика: Навч. посіб. Київ. Нац. торг.-екон. ун-т, 2007. 161 с.
4. Костіна К.В. Аналіз організації логістичної діяльності в агробізнесі України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. 2016. Випуск 16(2) С. 39-42. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2016_16%282%29_10
5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 10.12.2019).