

Название: Транспортно-логістичне забезпечення сільського господарства

Другие названия: The agricultural industry transport-logistics providing
Транспортно-логістическое обеспечение сельского хозяйства

Авторы: [Косарева, Т. В.](#)
[Kosareva, T.](#)
[Косарева, Т. В.](#)

Ключевые слова: Індекс логістичної ефективності
логістична інфраструктура
транспортно-логістична система
Logistics Performance Index
logistics infrastructure
transport-logistics system
индекс логистической эффективности
логистическая инфраструктура
транспортно-логистическая система

Дата публикации: 2013

Издатель: ННЦ "Інститут аграрної економіки", 2013

Библиографическое описание:

Серия/номер:

Краткий обзор (реферат): Розглянуто індекс логістичної ефективності, транспортно-логістичну систему, логістичну інфраструктуру в сільському господарстві
Logistics Performance Index, logistics infrastructure, transport-logistics system in the agrarian enterprise are considered
Рассмотрены индекс логистической эффективности, транспортно-логистическая система, инфраструктура в сельском хозяйстве

URI (Унифицированный идентификатор ресурса): <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/handle/123456789/2758>

Располагается в коллекциях: [Кафедра інноваційної діяльності](#)

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Т.В.Косарева,
канд.екон.наук, доцент, НУХТ

Аналізуючи останні дослідження щодо рейтингів України в світі, слід зазначити, що за індексом логістичної ефективності LPI країна за два роки перемістилася з 102 на 66 місце при експертній оцінці 2,85 бали (за даними звіту Світового банку «Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy»). Крім того, за рівнем компетентності в логістиці наша країна з 90 місця в світі перемістилася на 61. Це стало можливим завдяки зусиллям Української логістичної асоціації, яка активно співпрацює з Європейською логістичною асоціацією та вищої школи України. Незважаючи на значне покращення більшості показників, що враховуються при визначенні інтегрального індексу, за якістю інфраструктури та набором логістичних послуг Україна значно відстає від східноєвропейських країн.

Центр світової логістики формується в Європі. Це підтверджується тим, що до топ-10 країн світу за індексом логістичної ефективності входять 8 європейських країн. У багатьох європейських країнах логістику розглядають як галузь економіки. Наприклад, у Німеччині обсяг ВВП, створений сектором логістики, займає третє місце після автомобілебудування та фармацевтики. Зазначена галузь є специфічною, оскільки в ній створюються послуги, які складно вимірювати. Слід зазначити, що тільки половина сектора логістики створюється провайдерами логістичних послуг, решта – виробничими та торговельними компаніями. Отже, логістична функція розглядається як частина функцій постачання, виробництва та дистрибуції товарів.

Останнім часом все більше зростає соціальна функція логістики, що передбачає значний вплив на умови життєдіяльності людини. Сучасні інновації в логістиці орієнтовані на зменшення шкідливого впливу на оточуюче середовище, пошук альтернативних джерел енергії, забезпечення стійкого розвитку та впровадження «зелених» технологій, складів, шляхів та

ін.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіаційного транспорту. Проте транспортний сектор задовольняє лише базові потреби національної економіки в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенності навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Існують проблеми дорожньо-транспортної, митно-прикордонної та логістичної інфраструктури, організації мультимодальних та контейнерних перевезень, що обумовлюють недостатній рівень якості наданих транспортних послуг. Спостерігається також їх невідповідність стандартам і вимогам ЄС.

В 2010 р. у сільському господарстві налічувалося 167 тис. одиниць вантажних та вантажно-пасажирських автомобілів. Забезпеченість вантажними автомобілями виробників сільськогосподарської продукції складає лише 40–45 %. Причому, знос транспортних засобів становить 85 %. Щорічно аграрні підприємства списують в 1,2–1,3 рази більше автомобілів, ніж надходить протягом року. Невисоким залишається і коефіцієнт технічної готовності автомобільного парку: 0,55–0,58. Наявні форми обслуговування сільськогосподарських підприємств автомобільним транспортом є стримуючим фактором підвищення ефективності використання автомобілів. За таких умов не можна забезпечити безперервність та ритмічність технологічних процесів виробництва продукції та своєчасну доставку вантажів.

Мережа сільськогосподарських шляхів відзначається суттєвим відставанням від темпів автомобілізації. Це пояснюється значними витратами на утримання транспортної мережі з розрахунку на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику щільність населення (78 осіб на 1 кв. кілометр) та низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян єврозони).

Стан сільськогосподарських доріг незадовільний: більше половини протяжності шляхів не відповідають вимогам за рівністю, більше 40 % – за міцністю. Середня швидкість руху на сільськогосподарських шляхах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Через низьку якість шляхів сполучення сільське господарство щорічно втрачає 2,4 млн грн. Відмічається відставання розвитку транспортної мережі та транспортних технологій від стандартів та вимог ЄС.

Низький рівень транспортно-логістичного забезпечення сільського господарства пов'язаний з байдужим ставленням держави до цієї проблеми, відсутністю державної програми розвитку інфраструктури та логістичного забезпечення агропромислового комплексу з подальшою його адаптацією до європейської транспортної системи.

Стратегічними цілями транспортно-логістичного забезпечення сільського господарства є розвиток транспортно-логістичної системи агропромислового комплексу, прискорене оновлення транспортно-логістичної інфраструктури відповідно до інноваційної моделі розвитку галузі.

Для покращення транспортно-логістичного забезпечення сільського господарства необхідно:

- сформувати дієву транспортно-логістичну систему агропромислового комплексу;
- створити ефективну систему контролю, регулювання та управління інтегрованими логістичними (матеріально-інформаційно-фінансовими, сервісними та кадровими) потоками, спрямовану на високу якість поставок продукції;
- здійснити розбудову й модернізацію транспортної та складської інфраструктури, створивши сприятливі умови для інвестування;
- гармонізувати транспортне законодавство із відповідним законодавством Європейського Союзу з метою більш повного використання транспортного потенціалу;

- створити сприятливі технічні, правові, організаційні й фінансово-економічні умови розвитку інтермодальних перевезень та стратегічну мережу інтермодальних перевантажувальних пунктів;
- удосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті, у тому числі перевезень небезпечних вантажів та формування системи державного нагляду за нею;
- забезпечити реалізацію заходів щодо зменшення негативного впливу транспортних перевезень на стан екологічної безпеки агропромислового комплексу;
- забезпечити сучасний рівень інформаційного забезпечення та розширити масштаби використання електронних документів у сфері вантажного транспорту та супроводу транспортних засобів;
- здійснити впровадження новітніх інформаційних технологій з метою оптимізації логістичних процесів та проектування ланцюгів постачання (радіочастотна ідентифікація, геоінформаційні технології та ін.);
- створити інституційні та нормативно-правові умови для розвитку державно-приватного партнерства у транспортній галузі агропромислового комплексу;
- створити умови для стійкої економічної та технологічної інтеграції транспортного комплексу з основними вантажовідправниками, у тому числі за рахунок інвестування підприємствами переробної та харчової промисловості, які споживають транспортні послуги;
- розпочати підготовку кадрів-логістів для агропромислового комплексу.

