

5. *Власенко О.П.* Управління трансакційними витратами в агробізнесі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / О.П. Власенко. – Житомир, 2009. – 20 с.
6. *Третяк О.М.* Інституційне забезпечення біржової торгівлі сільськогосподарською продукцією / О.М. Третяк // Економіка АПК. – 2009. – № 1. – С. 111–118.
7. *Чикало І.* Інституційне забезпечення функціонування ринку землі в Україні / І. Чикало // Економіст. – 2013. – № 3. – С. 29–32.
8. *Варналій З.* Інституційне забезпечення конкурентного розвитку підприємництва в Україні / З. Варналій, О. Панасюк // Вісн. Київського нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. – 2011. – № 124/125. – С. 25–28.
9. Інноваційна діяльність в аграрній сфері: інституціональний аспект: моногр. / [Саблук П.Т., Шпикуляк О.Г., Курило Л.І. та ін.]. – К.: ННЦ ІАЕ, 2010. – 706 с.
10. *Пачковський Ю.Ф.* Підприємництво у новітніх теоретичних пошуках та інтерпретаціях / Ю.Ф. Пачковський // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – 2003. – № 2. – С. 149–159.
11. Підприємницька діяльність та агробізнес: підруч. / за ред. М.М. Ільчука, Т.Д. Іщенко. – К.: Вища освіта, 2006. – 544 с.
12. *Абрамович І.А.* Теоретичні основи та форми прояву аграрного бізнесу / І.А. Абрамович // Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка". – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=907>.
13. Інноваційне забезпечення розвитку сільського господарства України: проблеми та перспективи / [Лупенко Ю.О., Малік М.Й., Шпикуляк О.Г. та ін.]. – К.: ННЦ «ІАЕ», 2014. – 516 с.
14. *Боковець В.В.* Підприємництво: підруч. / В.В. Боковець, С.П. Медецька, І.І. Цаль, В.В. Дрabanіч, Л.О. Чорна. – Вінниця–ФOP Лаврич Н.В., 2012. – 506 с.
15. Лауреаты Международной премии за вклад в исследования предпринимательства и малого бизнеса (1996-2010); под ред. А. Чепуренко. – М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2013. – 526 с.
16. *Виленский А.* Критика и библиография / А. Виленский // Вопросы экономики. – 2014. – № 2. – С. 158–160.
17. *Винарчик П.* Спасение идей: Й.Шумпетер и ключевые проблемы противоборствующих экономических теорий / П. Винарчик // Вопросы экономики. – 2003. – № 11. – С. 15–26.
18. *Hisrich R.* Entrepreneurship and Intrapreneurship: Methods for Creating New Companies That Have an Impact on the Economic Renaissance of an Area// Entrepreneurship, Intrapreneurship and Venture Capital/ Ed. Robert D. Hisrich. – Lexington (Mass.): Lexington Books? 1986. – P. 95–104.
19. *Druker P.F.* The Discipline of Innovation // Harvard Business Review. – 1985 (May – June). – P. 67–72.
20. *Ray D.* The Role of Entrepreneurship in Economic Development. – New York: UN, 1988. – 167 p.
21. *Rumelt R.P.* Theory, Strategy and Entrepreneurship// The Competitive Challenge, Strategies for Industrial Renovation and Renewal. – Cambridge (Mass.): Ballinger, 1987. – P. 137.

Стаття надійшла до редакції 17.12.2014 р.

*

УДК 656.6:633.1(477)

*Т.Г. ДЗЮБЕНКО, аспірант**

Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»

Потенціал внутрішнього водного транспорту України в системі зернової логістики

Постановка проблеми. Необхідність розбудови річкової зернової логістики зумовлена позитивним трендом обсягів вирощування зернових і зернобобових культур. Зокрема, за 2010–2013 роки їхнє виробництво збільшилося на 23,7 млн т, або на 60,6%. Високі результати вирощування зернових та стагнующе внутрішнє споживання 50-70% від загальних обсягів виробництва сприяли

нарощуванню експортних поставок з України [1]. Ефективність функціонування річкового транспорту є складовою розвитку економіки України й частиною сталого розвитку логістичної системи зернового ринку. Проблема розвитку внутрішнього водного транспорту ґрунтується на відсутності комплексного підходу щодо забезпечення виходу з функціонального застою.

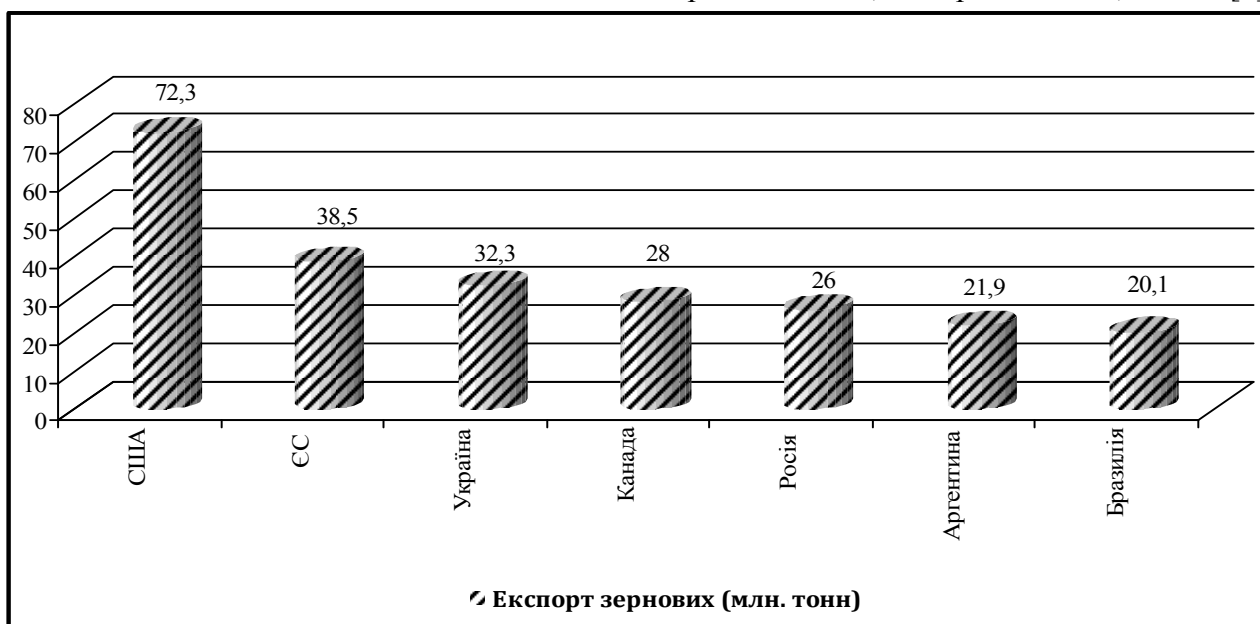
Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання стратегічного напрямку розвитку водного транспорту України висвітлені у працях І.П. Садловської [3], І.Г. Смирнова

* Науковий керівник – М.Й. Малік, доктор економічних наук, професор, академік НААН.
© Т.Г. Дзюбенко, 2015

[5], В.А. Орлової [6] та інших. Про незадовільний стан вітчизняної складової внутрішнього водного транспорту України як високотехнологічної частини транспортної системи, що призводить до невідповідності даної галузі європейським вимогам, зазначає К. Горошко [2]. Зауважимо, що останіми роками в Україні у цій галузі нагромадилися економічні й технічні проблеми, розв'язання яких є необхідною умовою виведення зернової галузі на більш високий рівень конкурентоспроможності та прибутковості.

Мета статті – розкрити потенціал внутрішнього водного транспорту України для економічно вигідного перевезення збіжжя й виявити можливі перспективи для збільшення обсягів транспортування зернових.

Виклад основних результатів дослідження. За підсумками 2013/2014 МР Україна увійшла до трійки найбільших світових експортерів зерна, якого реалізовано 32,3 млн т. Попереду лише США – 72,3 і ЄС – 38,5 млн т. Україні вдалося обійти такі визнані "житниці світу", як Канада – 28 млн т, Росія – 26, Аргентина – 21,9 та Бразилія – 20,1 млн т [7].



Експорт зернових у світі 2013/2014 МР

Джерело: Інформаційно-аналітична компанія "ПроАгро" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.proagro.com.ua/member/config/>.

Найбільший обсяг зерна експортується з України водними шляхами з використанням суднового транспорту. А до морських портів зерно у нашій країні доставляється залізницею – 60%, автомобільним – 36 і лише 3% – річковим транспортом. Водночас транспортний потенціал річок України (Дніпро, Південний Буг і Дунай) величезний. Загальна пропускна спроможність вантажних причалів на Дніпрі становить 150 млн т на рік. У 90-х роках оброблялося до 66 млн т вантажу на рік, а протягом останніх років щорічні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом змінювалися. Так, за даними Державної служби статистики України, за 10 останніх років мінімальний обсяг транспортування був визначений у 2009 році, що становило близько 5 млн т, а максимальний

– у 2007-му – 15 млн т [1]. Щодо частки зернових вантажів у загальному обсязі річкових перевезень необхідно відзначити, що вона не перевищувала 10%. Даний показник був досягнутий у 2002 році, коли по річці було перевезено більше 700 тис. т зернових вантажів. Максимальну кількість вантажів по номенклатурній групі «хлібні» за період із 2000 по 2013 рік було перевезено річковим транспортом у 2005 році, що становило 0,9 млн т [1].

Починаючи з 2009 року, активним розвитком річкових перевезень зерна займається провідна компанія аграрного сектору України – СП «Нібулон». Підприємство реалізовує інвестиційний проект «Відродження судноплавства на Дніпрі й Південному Бузі», який підтримується урядом країни та якому

за відповідним дорученням Кабінету Міністрів України пропонується присвоїти статус «національного». Започаткований у 2009 році інвестиційний проект загальною вартістю 150 млн дол. передбачає будівництво 17 елеваторів і річкових терміналів, а також – формування власного флоту із 57 самохідних та несамохідних суден (у тому числі 14 буксирів) загальним дедвейтом 200 тис. т.

Одним із ключових етапів проекту є зведення мережі річкових перевантажувальних терміналів, оснащених сучасним і високопродуктивним транспортним та технологічним обладнанням. Так, у липні 2012 року компанією було відкрито вже сьомий річковий перевантажувальний термінал. Пріоритетність і значимість даного напрямку для зернового ринку України підтверджується тим, що вказаний зерновий термінал був зведений у рекордні строки – близько трьох місяців. На нинішній час річковий флот Нібулона оцінюється в 34 од. (28 суховантажних барж та 8 буксирів). Завершена угода щодо придбання суднобудівного заводу «Лиман», що, на думку експертів, уможливіє збільшення флоту компанії в 3-4 рази у найближчі п'ять років. Крім того, в 2012 році розпочато будівництво бази для суден Нібулона біля Херсонського терміналу, й за прогнозами компанії тільки через цей термінал у найближчому майбутньому проходить близько 1 тис. суден щорічно, що забезпечить транспортування майже 3 млн т зернових вантажів.

Згідно з наявними даними, у 2012 році по річках України компанією було відправлено близько 0,5 млн т зернових вантажів, що в сумі з обсягами інших відправників (близько 0,4 млн т) дає річний показник 0,9 млн т, що відповідає показнику 2005 року. Надалі річкові перевезення зерна тільки збільшуватимуться, про що показує активне будівництво річкових терміналів [1].

Річкова зернова логістика – один із найперспективніших й економічно обґрунтованіших напрямів транспортування продукції. Якщо порівняти вартість перевезень річковим, залізничним і автотранспортом, то переваги річкового вражають: вартість від 12,5 дол. за тону (порівняно з 21 дол. за тону – при перевезеннях залізничним та

28 дол. автотранспортом). Показник енергоефективності вантажних перевезень водним транспортом у перерахунку на 1 умовну тону вантажу в 10 разів перевищує цей показник – автомобільним транспортом і в 5 разів – залізничним. Наприклад, перевезення 10 млн т зерна можна здійснити 400 тис. од. автомобільного транспорту, або 166 тис. залізничних вагонів, або 2 тис. од. річкового транспорту (судна типу ріка-море) [8].

Наприклад, займаючись розрахунком комплексних логістичних рішень, ми фіксуємо, що собівартість зерна, купленого на Дніпропетровському елеваторі, перевантаженого на річковий флот, далі доведеного цим флотом до рейду Одеси й завантаженого там на великотоннажний флот (в/п 50 тис. т), дає економію 10,05 дол./т порівняно із зерном, перевантаженим через термінали Великої Одеси залізничним та автомобільним транспортом.

Стримувальним фактором розвитку сегмента річкових перевезень, зокрема, по Дніпру є обмеження габаритів суднового ходу в районі Дніпродзержинська на рівні осадки 3 м, що не дозволяє судам вантажопідйомністю більше 2800 т заходити вище по Дніпру, таким чином збільшуючи вартість перевезення зернової продукції та зменшуючи заробіток сільгоспвиробника.

Згідно з оцінками, на першому етапі фінансування розвитку річкової логістики в днопоглиблення Дніпра необхідно інвестувати 80 млн грн. Такі вкладення в перспективі при обсязі перевезень 10 млн т допоможуть економити до 1 млрд грн на рік (за рахунок дешевшого перевезення малим флотом вантажопідйомністю до 5 тис. т по Дніпру).

Ефективність капіталовкладень у днопоглиблення (інвестиційний потенціал):

відродження портової інфраструктури (а саме – будівництво річкових елеваторів, причалів, терміналів); інвестиції – 8,75 млрд грн (625 млн дол.);

відродження флоту (будівництво суден, барж, буксирів; модернізація верфей, судноремонтних заводів) – 14 млрд грн (1 млн дол.);
поповнення державного бюджету;
створення нових робочих місць;

підготовка висококваліфікованих фахівців річкового транспорту;

збільшення потенціалу галузі для створення проектів високоефективних сучасних суден, здатних конкурувати на світових ринках [1].

Тому заінтересованість у баржевому флоті продиктована необхідністю вантажоперевалок у річкових портах і портах з обмеженими глибинами каналів та причалів. Відповідно навантаження суден виконується на рейдових морських ділянках портів, а доставка вантажів, зокрема зернових, проводиться методом навалу/насіпу в річковому або мілководному порту на баржові засоби й подальшої їх доставки до борту судна і перевантаження в трюм судовими засобами. Це найдешевший спосіб перевезення вантажів суднами.

Транспортування зернових вантажів річковими суднами – це вже не перспектива, а економічна ситуація, яка виникла при необхідності пошуку забезпечення вигіднішого способу перевезення зростаючого товарообігу зернових. Зерновий бізнес для України є стратегічним. Розвинене використання річкової логістики дасть змогу мінімізувати транспортні витрати, а отже, й ціни зернових підвищать свою конкурентоспроможність.

Висновки. Удосконалення річкової інфраструктури є одним із пріоритетних напрямів у розвитку зернового ринку України. Актуальність даного напрямку продиктована, насамперед, меншими витратами на транспортування зерна по річці порівняно з перевезеннями залізничним транспортом при

однакових обсягах партій, що доставляються одним складом і одним річковим суховантажем (2,5-3,5 тис. т).

Що стосується перспективних обсягів транспортування зернових вантажів по річці, то доцільним є кількість зерна й насіння олійних культур, зібраних у регіонах, що знаходяться на відстані 100-150 км від узбережжя Дніпра. Адже річка Дніпро протікає по території дев'яти областей, які забезпечують більше половини валових зборів сільгосппродукції країни. Але з Херсонської та Миколаївської областей зерно можна доставляти в порти автомобільним транспортом. Тому при прогнозуванні доцільних обсягів перевезення зерна по річці в розрахунок прийняті частини семи областей (Дніпропетровська, Запорізька, Кіровоградська, Полтавська, Київська, Черкаська й Чернігівська), що знаходяться на відстані 150 км від обох берегів річки Дніпро.

Тому при активізації річкової логістики послабиться навантаження на автомобільні дороги та залізничний транспорт, як результат – збільшиться їхній термін придатності; скоротиться використання дефіцитного парку зерновозів і зменшиться кількість автомобільного вантажного транспорту на дорогах України. Ефективне використання річкової інфраструктури дасть можливість сільгоспвиробникам одержати економічно вигіднішу ціну за рахунок скорочення логістичних витрат на експорт – нижчої ціни транспортування по Дніпру до Чорного моря порівняно з автомобільним або залізничним транспортом.

Список використаних джерел

1. Інформаційно-аналітична компанія “ПроАгро” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.proagro.com.ua/member/config/>.
2. *Горошко К.О.* Оцінка сучасного стану та преспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту / К.О. Горошко // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту. – 2013. – Вип. 26. – С. 169-173.
3. *Садловська І.П.* Передумови формування стратегічних напрямів розвитку внутрішнього водного транспорту України / І.П. Садловська // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2013. – Вип. 25. – С. 169-173.
4. *Садловська І.П.* Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою : моногр. / І.П. Садловська. – К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 356 с.
5. *Смирнов І.Г.* Європейський досвід аграрної логістики (на прикладі Нідерландів) / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева, М.О. Мацера // Логістика. – 2008. – № 5. – С. 50-57.
6. *Орлова В.А.* Повышение транзитного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы: моногр. / В.А. Орлова, Н.Ю. Ткаченко, А.С. Маловичко. – Донецк: Дон – НУЭТ, 2011. – 204 с.
7. Інформаційно-аналітична компанія “АПК-інформ” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [//www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1024096#.VFz9Zkv0QW0](http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1024096#.VFz9Zkv0QW0).

8. Орлова В.А. Повышение транспортного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы: монография / В. А. Орлова, Н. Ю. Ткаченко, А.С. Маловичко. – Донецк: Дон- НУЭТ, 2012. – 204 с.
9. Blaik P. Logistyka / P. Blaik. – Warszawa, 1999. – 244 s.
10. Broggi M. Logistik – was heist das eigentlich? / M. Broggi // Schweizerische Handelszeitung (SHZ). – 1987. – № 4.
11. Coyle J. Zarzadzanie Logistyczne / J. Coyle, E. Bardi, C. Langlay – Warszawa : PFE, 2002. – 734 s.
12. Christofer M. Logistyka i zarzadzanie lancuchem prodigy / M.Christofer – Warszawa, 2000. – 273 s.

Стаття надійшла до редакції 27.11.2014 р.

*

УДК 657.2:631.1

*А.І. БІЛЯР, аспірант**
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

Вартісно-орієнтована модель облікового забезпечення стратегічного управління власністю

Постановка проблеми. Інституційне середовище, в якому нині функціонують українські суб'єкти агробізнесу, зумовлює потребу в системному розв'язанні проблеми капіталізації підприємств та підвищення їх інвестиційної привабливості для вирівнювання конкурентного середовища на ринку товарів, робіт (послуг) і фінансових ресурсів. Особливо гостро ця проблема стоїть перед малими й середніми агроформуваннями, які через відсутність концептуальних підходів до повномасштабного застосування обліково-оціночного інструментарію приречені на розв'язання проблем господарської діяльності виключно власними силами, без можливостей реалізації стратегії залучення інвестиційних та кредитних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У працях зарубіжних учених досить поширеною є концепція вартісно-орієнтованого управління, засновниками якої є А. Раппорт [1] та Б. Стюарт [2]. Дану концепцію розвивали Г. Арнольд [5], М. Девіз [5], П. Контез [3], Т. Копленд [4] В. Лазонік [6], Д. Мактагард [3], А. Холлер [7] й інші. Серед українських учених вартісно-орієнтованому управлінню свої праці

присвячували О.Є. Кузьмін [9], О.Г. Мендрул [11], Момот Т.В. [10], А.С. Мороз [9], Г.Й. Островська [8], Н.Ю. Подольчак [9], О.М. Сохацька [8], Р.В. Шуляр [9]. Проте зовсім невирішеним залишається питання підвищення капіталізації підприємств використання можливостей облікового забезпечення стратегічного управління власністю. А в контексті українського сільського господарства перспективи застосування таких інструментів раніше не досліджувалися.

Мета статті – обґрунтувати використання теоретико-прикладних і організаційно-методологічних напрямів реалізації Концептуальних засад, розбудови облікового сегмента стратегічного управління власністю, ґрунтуючись на теорії бухгалтерського обліку.

Перший з них передбачає розробку вартісно-орієнтованої моделі облікового забезпечення стратегічного управління власністю (далі – Модель). Мета такої Моделі полягає у посиленні інвестиційної привабливості сільськогосподарських підприємств, підвищенні їх фінансової стійкості через збільшення можливостей залучення фінансових ресурсів на фондових ринках.

Другий – організаційно-методичний – передбачає удосконалення порядків ідентифікації, оцінки, відображення в обліку та звітності балансоутворювальних капіталізованих активів.

* Науковий керівник – Т.М. Ковальчук, доктор економічних наук, професор.
© А.І. Біляр, 2015