
НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 338.24.021.8

Сергій ГРИЦЕНКО

РОЗВИТОК АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ В КОНТЕКСТІ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС

Розглянуто європейський досвід агрологістики на прикладі Голландії та Франції. Охарактеризовано зміст аграрної логістики, визначено основні проблеми і тенденції розвитку в сегменті логістичного обслуговування аграрного сектору, оптових ринків сільськогосподарської продукції України. Показано вплив логістичної діяльності на розвиток організаційної структури аграрних формувань. Запропоновано структурну схему транспортно-логістичного кластера "Агрологістична ініціатива". Визначено місію кожного суб'єкта інтеграційного об'єднання в підвищенні конкурентоспроможності логістичного ланцюга транспортно-логістичного кластера в контексті Угоди про асоціацію між Україною та Євросоюзом.

Ключові слова: аграрна логістика, транспортна логістика, агропромисловий комплекс, матеріальний потік, транспортно-логістичний кластер.

JEL: Q 13, M 21

Постановка проблеми. Розвиток аграрної логістики в контексті Угоди між Україною та Європейським Союзом дозволить запровадити умови розширення і поглиблення партнерства, співробітництва, економічної інтеграції України з внутрішнім ринком ЄС. Важливим елементом підписаної економічної частини Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі, яка відкриє ринки України і ЄС. Аграрний сектор є важливою складовою економіки України, від функціонального стану якого прямо залежить продовольча безпека та незалежність держави, розвиток внутрішнього й зовнішнього ринків, а отже, і рівень життя населення. За попередніми розрахунками, у 2013 р. частка сільського господарства (включаючи мисливство та лісове господарство) у загальному обсязі валової доданої вартості усіх галузей економіки склала 9,1%. Обсяг продукції сільського господарства в усіх категоріях господарств у фактичних цінах становив 308,1 млрд. грн. [1].

Ринкова трансформація національної економіки обумовлює необхідність інтенсифікації агропромислового виробництва за рахунок стійкого розвитку і повнішого використання інструментарію логістичної науки. Предметом аграрної логістики є організація і регулювання процесів просування потоків сировини тваринного та рослинного походження, техніки, хімікатів, добрив, продукції переробки сільськогосподарського виробництва і постачання її споживачам. Особливість матеріального потоку в агропромисловому комплексі (АПК) полягає в тому, що він практично на будь-якій стадії може бути одночасно сировиною для наступної стадії логістичного ланцюга і кінцевим продуктом. Для більшості галузей промисловості характерне виробництво численних комплектуючих обмеженої кількості готових виробів, тобто скорочення асортиментних груп матеріального потоку. В АПК

відбувається зворотний процес – при просуванні до кінцевого споживача матеріальний потік за кількістю товарних одиниць розширюється.

Якщо в кризові 1990-і роки сільськогосподарське виробництво зосереджувалось переважно у населенні, то з 2000 р. була спочатку відновлена позитивна динаміка в діяльності сільськогосподарських підприємств у сфері рослинництва, яке стало прибутковим в наступні роки, а з 2008 р. прибутковим стало і тваринництво. Ці сільськогосподарські підприємства стали фінансово спроможні завдяки ефективному використанню таких складових логістики, як постачання, виробництво і збут. Співпраця з ЄС сприятиме розвитку сільського господарства та сільських територій. Держава має стимулювати нарощування власних грошових коштів за рахунок розвитку інфраструктури збуту продукції галузі, бюджетних податкових преференцій інноваторам; розвиток складського, спеціалізованого транспортного господарств, системи інформаційно-комунікаційного забезпечення операторів ринку, транспортно-логістичних кластерів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні і методичні основи функціонування агрологістики розглядалися в роботах багатьох учених. Вагомий внесок в теорію і методологію розвитку агрологістики зробили такі науковці, як: В. Г. Алькема, Р. Р. Ларіна, Т. І. Олійник, І. Г. Смирнов, О. М. Сумець, Н. І. Чухрай. Водночас недостатньо висвітленими є проблеми впровадження і розвитку логістики на агропромислових підприємствах, що визначило необхідність подальших наукових досліджень у цьому напрямі.

Мета статті. Мета роботи – розкрити суть аграрної логістики, визначити основні проблеми і тенденції розвитку в сегменті логістичного обслуговування аграрного сектору.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні агрологістика знаходиться на початковій стадії розвитку. Необхідно вивчити причини й умови ефективного розвитку агрологістики в країнах з розвиненою ринковою економікою. Найбільший досвід у сфері аграрного бізнесу напрацьований такими країнами, як: США, Канада, Західна Європа, Австралія. На цьому етапі ініціативну роль щодо впровадження логістичних основ у діяльність агропромислових підприємств у багатьох країнах Європейського Союзу беруть на себе державні структури. Яскравим прикладом такої ініціативи сьогодні є Голландія. У цій країні за безпосередньої участі Департаменту торгівлі і промисловості міністерства сільського господарства та міністерства транспорту розроблена державна програма “Бачення логістики”, в контексті виконання якої створена “Платформа агрологістики” [2, с. 50]. Мета створення платформи – залучити усіх учасників аграрного ринку: фермерів, переробних підприємств, посередників, роздрібну торгівлю, а також логістичних операторів до пошуку інноваційних рішень, здатних підвищити ефективність логістичного забезпечення аграрного бізнесу в Голландії.

Найбільшої уваги заслуговує система постачання матеріально-технічних ресурсів, закупівель, переробки і реалізації сільськогосподарської продукції, яка діє переважно у формі аграрних кооперативів. Наприклад, у Франції таких кооперативів, що об'єднують 90% фермерів, близько 3800. Більшість з них спеціалізується на одному виді продукції (зернова, молочна, овочева, виноградарська). Через кооперативи фермери продають майже 70–80% зерна, молока, яєць і м'яса птиці, вирощених свиней, овочів, фруктів, винограду. Багатопрофільний кооператив “CANА” в регіоні Луари заготовляє, переробляє і реалізує за рік близько 400 тис. т зерна у 900 виробників, 370 тис. т молока для одного власного заводу у 1900 виробників молока, 50 тис. голів молодняка великої рогатої худоби у 1500 виробників, 550 тис. свиней у 600 виробників, 80 тис. т м'яса птиці у 600 виробників. Кооператив постачає фермерам матеріально-

технічні ресурси через один центральний склад-магазин і 95 місцевих магазинів [3, с. 58]. В експорті таких кооперативів значну питому вагу складає високотехнологічна і наукоємна продукція, забезпечується економічний та соціальний захист селян.

На думку експертів, у сфері логістики [4] основними завданнями агрологістики є такі:

- забезпечення безпеки продуктів харчування відповідно до міжнародних стандартів;
- впровадження в практику господарювання сучасних технологій збору, переробки, транспортування, зберігання і розподілу сільськогосподарської продукції та продуктів її переробки;
- реалізація концепції логістики в діяльності аграрних підприємств і об'єднань;
- забезпечення конкурентоспроможності сільськогосподарської продукції і продуктів її переробки як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках;
- розвиток портової інфраструктури, рухомого складу, автотранспортних засобів;
- будівництво перевалочних комплексів, елеваторів, логістичних центрів;
- розвиток співпраці з міжнародними торговими домами, судноплавними компаніями;
- ухвалення сучасних транспортних рішень, скорочення часу доставки товару від виробника до споживача;
- розвиток комплексних логістичних послуг, у тому числі огляд вантажів, митно-ліцензійні послуги;
- розвиток агроконсалтингу;
- активне впровадження сучасних технологій, устаткування і автоматизованих систем транспортування.

Сучасний стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень транспортування вантажів АПК за багатьма параметрами не відповідають світовим стандартам якості надання транспортних послуг і можуть стати бар'єром для стабільного соціально-економічного розвитку країни. Експертами Асоціації аграрних перевізників України проведено комплексний аналіз агрологістичного ринку [5] і визначені тенденції в сегменті логістичного обслуговування аграрного сектору:

- дефіцит якісного автомобільного і залізничного транспорту в пікові періоди сільгоскампаній;
- неякісне і несвоєчасне надання послуг з боку агроперевізників;
- несвоєчасність доставки продукції;
- коливання транспортних тарифів;
- зриви подач автотранспорту в узгоджені дати під завантаження;
- непрогнозовані ризики, пов'язані із зміною кліматичних умов;
- низька потужність елеваторів затримує обробку зернових і провокує черги автотранспорту на елеваторах;
- збереглася тенденція дроблення автогосподарств і скорочення кількості транспортних засобів, що забезпечують логістичне обслуговування агрохолдингів на маршрутах “з поля до елеватора” і “від елеватора до порту”;
- значно погіршився стан магістральних автодоріг і під'їзних шляхів, у тому числі за рахунок наднормативного завантаження транспортних засобів.

Перевантаження автомобіля під час завантаження дає відправникові одночасно декілька переваг – мінімізацію транспортних витрат, максимізацію прибутку, зниження витрат на допоміжні операції, економію на зберіганні продукції. Власник транспортної компанії також зацікавлений у максимальному завантаженні автомобіля з метою

збільшення суми загального фрахту. Для взаємодії інтересів відправників вантажів, власників транспортних компаній щодо максимального завантаження автомобільного транспорту, що не буде суперечити інтересам суспільства, якщо привести у відповідність з навантаженням стан автомобільних доріг. Суспільство отримує загальне поліпшення екологічного становища, краще покриття доріг для всіх учасників пересувань автошляхами, їх безпеку руху. В європейському стані доріг збігаються інтереси всіх поіменованих суб'єктів ринку.

Поліпшити ситуацію в сегменті аграрних перевезень можливо шляхом об'єднання в єдину платформу учасників агроринку – виробників сільськогосподарської продукції, представників найбільших агрохолдингів України, транспортних агрологістичних компаній, експертів ринку. Ця асоціація сприятиме ефективним рішенням щодо оптимізації логістичних завдань агроринку, гарантії надійності: партнерів з перевезення, постійних замовлень, платежів, наявності необхідної кількості автотранспорту, технічного обслуговування автомобілів.

Для ефективної доставки продукції ринок агрологістики повинен складатися з таких ланок: “Замовник – Транспортно-експедиційне підприємство – Перевізник”.

Завданням експедиційної компанії є організація якісних транспортних послуг для замовника, а саме:

- підбір потрібного транспорту для замовника;
- організація і юридичний супровід договірних стосунків між перевізником і замовником;
- забезпечення мінімізації ризиків за рахунок розподілу замовлення на виконання декількох перевізників;
- організація диспетчерської служби з автоматизованою системою логістики і обліку транспортних перевезень на стадії від завантаження до вивантаження;
- складання чіткого графіку виконання роботи перевізником.

Логістика у взаємозв'язку з маркетингом є найбільш прийнятним на сьогодні варіантом системи управління в економіці. Так, оптові ринки сільськогосподарської продукції виступають важливим елементом маркетингової інфраструктури аграрного ринку. Основною метою їх створення є формування великих за обсягом товарного обороту торговельних центрів з реальними цінами на сільськогосподарську продукцію, а також широким спектром логістичних послуг для її реалізації і купівлі. Національна мережа оптових ринків сільськогосподарської продукції представлена такими суб'єктами господарської діяльності: “Шувар” (Львівська область), “Столичний” (Київська область), “Хазяїн” (Донецька область), “Запоріжжя” (Запорізька область), “Гектар” (Одеська область), “Гранд Тера Інвест” (Маріуполь), “Європолекс” (Херсонська область). Проте ці об'єкти збутової інфраструктури за структурою, функціями, організацією, застосовуваними технологіями прийому і обробки вантажопотоків з певним коефіцієнтом ефективності найбільшою мірою прийнятні для середніх і великих сільськогосподарських виробників. Нині більшість продукції виробляється дрібними господарствами (97% картоплі, 88% овочів, 84% плодів і ягід) [6, с. 85]. У сільському господарстві налічується близько 56 тис. суб'єктів господарювання, з яких 41 тис. – це фермерські господарства, тому ці логістичні комплекси завантажені не повністю. Доцільно заохочувати дрібних виробників до кооперативних формувань, агропромислової інтеграції з метою збільшення обсягів товарних партій продукції і оптимального використання мережі існуючих оптових ринків.

Оптові продовольчі ринки переважно функціонують як традиційні споживчі ринки і характеризуються слабкою матеріально-технічною базою, відсутністю холодильних

установок, складських приміщень, інформаційних і комунікаційних систем. Товарна наповненість об'єктів ринкової інфраструктури, а відповідно і їх вплив на ціноутворення, незначні. Через біржі безпосередньо товаровиробниками реалізується менше 1% сільськогосподарської продукції, основна ж маса (50–60%) – через комерційних посередників, які монополізували експортні оптові і дрібнооптові товаропотоки і диктують свої ціни [7, с. 13]. Не маючи власних каналів просування продукції до кінцевого споживача і місць концентрації товарів для оптових торгів, безпосередні товаровиробники позбавлені можливості ефективно впливати на ціноутворення.

Стійкий розвиток оптових ринків сільськогосподарської продукції як центрів сучасної логістики можливий в умовах спільної роботи усіх учасників логістичного ланцюга “виробник – сільськогосподарський збутовий кооператив – оптовий ринок сільськогосподарської продукції – роздрібний ринок сільськогосподарської продукції – споживач”. Спільна робота усіх учасників агрологістичного ланцюга, яка спрямована на підвищення ефективності логістичного забезпечення аграрного бізнесу, дозволить переробним підприємствам мати надійну сировинну базу, сільськогосподарським товаровиробникам – достатній рівень рентабельності продукції, споживачам – якісну продукцію.

Можливими шляхами забезпечення організації великотоварного конкурентоздатного агропромислового виробництва є створення і функціонування великих суб'єктів господарювання з використанням механізмів корпоратизації, кооперації і кластеризації. Неконкурентоздатними залишаються багато дрібних і середніх за розмірами землекористувачів сільськогосподарських товаровиробників. Ці господарські структури не в змозі самостійно формувати досить великі партії продукції для продажу. Цим користуються посередницькі структури, що монополізували продуктові ринки у середині країни. Як наслідок, первинні виробники сільськогосподарської продукції отримують тільки 30–40% виручки від кінцевої (роздрібною) ціни за вироблену ними продукцію. У країнах з розвиненим сільським господарством на їх частку доводиться 50–70% і більше [7, с. 10]. Для досягнення конкурентоспроможності первинними виробниками сільськогосподарської продукції необхідно створити умови для розвитку обслуговуючої кооперації. Об'єднання в кооперативи підприємств з невеликим землекористуванням, використовуючи принципи агрологістики, на основі спільної постачальницької, агротехнічної, переробної і збутової діяльності дозволить підвищити конкурентоспроможність виробленої продукції. В умовах глобалізації дрібні і середні сільськогосподарські підприємства не витримують конкуренції агрохолдингів. Засновники холдингів встановлюють такі ціни на сільськогосподарську продукцію, товари і послуги, які забезпечують їм високу окупність капіталу і гарантоване отримання прибутку. Разом з агрохолдингами мають збалансовано розвиватися також інші організаційно-правові форми ведення агробізнесу.

Соціально спрямованими організаційно-управлінськими структурами агропромислового виробництва, конкурентоздатними агрохолдингам виступають транспортно-логістичні кластерні формування із замкнутим технологічним циклом виробництва, переробки, дистрибуції, доставки кінцевої сільськогосподарської продукції і харчових продуктів при збереженні юридичної самостійності його учасників. Завдяки транспортно-логістичним кластерам є можливість підвищити ефективність аграрного виробництва, покращити якість транспортування та зберігання сільськогосподарської продукції в Україні. Поєднання кластерного та логістичного підходів дозволить створити єдину інтегровану систему з координацією злагоджених дій всіх учасників радою транспортно-логістичного кластера (ТЛК) “Агрологістична ініціатива” (рис. 1).



**Рис. 1. Структурна схема транспортно-логістичного кластера
“Агрологістична ініціатива”**

До складу учасників ТЛК “Агрологістична ініціатива” логічно можуть бути залучені виробники та експортери агропродукції; підприємства авіаційного, автомобільного, залізничного, морського, річкового транспортування; логістичні посередники, компанії

з логістично-складських та фінансово-інвестиційних послуг; науково-дослідні інститути аграрної економіки, ВНЗ; представники регуляторних та інших державних органів; галузеві і професійні організації; засоби масової інформації; оптова та роздрібна торгівля. ТЛК "Агрологістична ініціатива" спроможний визначити логістичні потреби внутрішніх та зовнішніх агроринків і накреслити тенденції розвитку аграрної логістики в контексті Угоди про асоціацію з ЄС. Науково-дослідні інститути аграрної економіки, ВНЗ, ЗМІ в рамках кластера з урахуванням показників, пов'язаних з виробничо-технічним, науковим, фінансово-кредитним, товарно-збутовим, соціально-економічним потенціалом фірм виробників та експортерів агропродукції будуть сприяти забезпеченню успіху їх підприємницької діяльності на основі вивчення кращого досвіду національних та міжнародних компаній агроринку з використанням бенчмаркінгу.

Конкурентоспроможність логістичного ланцюга транспортно-логістичного кластера буде досягатись: діагностикою процесу планування, реалізації, контролю витрат, переміщення і зберігання сировини, готової продукції, пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місць виробництва до споживача; мінімізацією всіх видів витрат, що дозволить забезпечити пропозицію готової продукції, сировини, технології за нижчими цінами; задоволенням потреб клієнтів; вдосконаленням технологій виробництва та оснащення; посиленням взаємозв'язків учасників кластера; збільшенням продуктивності праці; сукупним синергетичним ефектом.

Представники регуляторних та інших державних органів здійснюють: гармонізацію законодавства; визначення напрямів міжнародної взаємодії; відповідне стимулювання та моніторинг євроінтеграції; створення галузевих схем кооперації та спеціалізації агровиробництва країн-учасниць і потенційних країн-учасниць ЄС; експертизу цін експортних контрактів виробників та експортерів агропродукції; санітарний контроль сільськогосподарської сировини і продуктів її переробки; використання транзитних можливостей; уніфікацію соціальних стандартів; економічну безпеку України, закупаючи частину сільськогосподарської продукції для створення державних запасів і резервів, перерозподілу між регіонами в середині країни і реалізації на зовнішньому ринку. В межах кластера економічне регулювання щодо узгодження інтересів і вирішення економічних суперечностей здійснюють суб'єкти цього інтеграційного угруповання.

Сільське господарство належить до галузі із зростаючими витратами, яка використовує значну частину обмежених природних земельних ресурсів. Сільське господарство складається з комплексних галузей, підсобних підприємств і видів виробництв, яке потребує координації галузевих організацій. Кластерний підхід передбачає об'єднання процесів закупівлі матеріальних ресурсів, виробництва, переробки сировинного продукту, дистрибуції, продажу сільськогосподарської продукції і продуктів її переробки на певній географічній території. Крім того, в рамках кожної компанії виробника існує велика кількість ланцюгів постачань кінцевого продукту, які взаємодіють з різними постачальниками і розраховані на різних споживачів. В такому випадку буде діяти міжсистемна взаємодія різних учасників агропромислових кластерів на окремій території, наприклад, з виробництва і переробки зернових, молочної продукції, овочів, птахоферми, свиноферми. Обмеження територією буде також сприяти своєчасній профілактиці, локалізації і швидкій ліквідації наявних різних захворювань та інфекцій як у тварин, так і рослин. Галузеві організації повинні стежити за тим, щоб не відбувалась стагнація виробництва сільськогосподарської продукції. Це відбувається, якщо не виконується умова, наприклад, із світової практики виробництва зерна, згідно з якою виробники зерна повинні

отримувати близько 80% від ціни FOB, що передбачає оплату постачальником доставки товару до порту і завантаження товару на судно [8, с. 6]. Витрати на ланцюг “елеватор-судно” не повинні перевищувати 20% від ціни FOB, що може призвести до зниження закупівельної ціни для агровиробника. Закупівельна ціна знижується також на відсоток неповернення експортерам з боку держави ПДВ за продане зерно. Галузевим організаціям у рамках транспортно-логістичного кластера потрібно ініціювати будівництво перевалочних потужностей, невеликих та середніх лінійних елеваторів, великих портових складських комплексів, які забезпечували б фермерам якісне зберігання сільськогосподарської продукції відповідно до стандартів ЄС. Україні потрібно враховувати кон’юнктуру внутрішнього і зовнішнього ринків продовольства, своєчасно укладати міждержавні угоди про переміщення різних видів продовольчих ресурсів між країнами ЄС на підставі встановлених квот, цін, сертифікації, ліцензування і виробляти більше конкуренто-спроможної агропродукції.

Оптова та роздрібна торгівля сигналізує аграріям щодо конкурентоспроможності їхньої продукції на основі вивчення змін, які відбуваються в обсягах і структурі попиту населення на товари. Розмір отриманих коштів від реалізації продукції або стимулює сільськогосподарські підприємства на відновлення, розширення, вдосконалення виробництва, або своєчасно повідомляє, в разі негараздів, про необхідність скоротити чи припинити виробництво товарів, які не відповідають попиту споживачів. Слід розвивати й удосконалювати систему збуту сільськогосподарської продукції в напрямку формування системи біржової та інших форм оптової торгівлі з “прозорими” механізмами ціноутворення [9, с. 74].

Закордонні компанії почали нарощувати обсяги своїх інвестицій в українську економіку. Йдеться не лише про можливість мати торговельні відносини з Україною, а й виробляти тут певні товари і послуги та користуватися перевагами, наприклад, через нижчу вартість оплати праці. Бельгійські підприємства зацікавлені інвестувати не лише у виробництво, а й у розвиток логістичної інфраструктури: річкового, автомобільного, залізничного перевезення [10, с. 5].

Професійні організації орієнтовані на вирішення комплексу соціально-трудова проблем із забезпечення співробітників робочими місцями, гідного рівня оплати й умов праці, колективно-договірного регулювання соціально-партнерських відносин між соціальними партнерами в структурі транспортно-логістичного кластера, поліпшення соціального страхування.

Бажання сучасних споживачів на внутрішніх та зовнішніх агроринках задовольняються з урахуванням відомих сімох правил логістики “логістичного мікса”, які визначають, що потрібний продукт необхідного рівня якості в необхідній кількості доставлено необхідному споживачеві в певний час у необхідне місце з мінімальними витратами. Від комплексного варіанта вибору виробника, експортера, виду, способу транспортування, логістичного посередника залежить ступінь задоволення потреб споживачів відповідно до основної мети логістики. Замовлення споживачів є рушійною силою не тільки логістичного ланцюга, а й транспортно-логістичного кластера. Якщо немає замовлення, то немає необхідності в здійсненні руху матеріальних, фінансових, сервісних та інформаційних потоків. Споживачі зацікавлені в купівлі агропродукції, але найбільш вони зацікавлені в купівлі з доставкою. В європейських країнах вважається звичайним явищем, якщо замовлення, які надійшли до дванадцятої години дня, постачальники доставляють “сьогодні на сьогодні” [11, с. 22]. З огляду на європейську практику строків виконання замовлень, які дають конкурентні переваги

компаніям-перевізникам на внутрішньому і зовнішньому агроринках, велику роль відіграє транспортування агропродукції. За станом на сьогодні, збирання врожаю та його транспортування в Україні реалізовано через систему логістичних посередників – транспортно-експедиторських підприємств, які укладають контракти з сільгоспвиробниками і власниками транспортних засобів. У разі зриву графіку надання або дефіциту транспортних засобів транспортний посередник не зацікавлений у залученні нових перевізників [12, с. 18]. Потрібна єдина мережа раціональної доставки агропродукції з використанням переваг різних видів транспорту, з єдиним електронним реєстром транспортного парку, з урахуванням швидкості доставки вантажів, економічної доцільності маршрутів, завантаження транспортних засобів. Це суттєво допоможе розкрити потенціал всіх учасників транспортно-логістичного кластера.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямку.

Агрологістика відіграє одну з головних ролей у процесі функціонування сільськогосподарського комплексу України, вирішуючи важливі завдання оптимізації руху матеріальних, інформаційних і фінансових потоків у просторі та часі; розвитку та вдосконалення інфраструктури і сервісу; впровадження сучасних технологій; розвитку міжгосподарського самоврядування з використанням механізмів кооперації і кластерних форм регіональної співпраці.

Формування закритої або специфічної моделі регулювання аграрного ринку, що не відповідає європейським нормам і реальній аграрній політиці ЄС, не сприяє ефективності логістичних підходів в агробізнесі. Українська аграрна система має бути інтегрована в європейський економічний простір при адекватному рівні підтримки галузі і тарифного, нетарифного захисту сільського господарства як в ЄС. Такий захист ринку сільськогосподарської продукції в Україні забезпечить достатню конкурентоспроможність аграрної продукції підприємств АПК не лише на внутрішньому ринку, а й на зовнішніх ринках країн Європейського Союзу. Розвиток агрологістики створить умови для ефективного розвитку конкурентних позицій аграрного сектору в Україні в майбутньому. Нові можливості доступу до ринку Євросоюзу та запровадження вищих стандартів виробництва продукції сприятимуть залученню інвестиції, стимулюватимуть модернізацію сільського господарства та покращать умови праці.

Література

1. *Сільське господарство України у 2013 році. Державна служба статистики України, 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>*
2. *Смирнов И. Г. Агрологістика: опыт Голландии / И. Г. Смирнов, Т. В. Косарева // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5. – С. 50–57.*
3. *Нелеп В. Оценка экспортных возможностей агропродовольственного комплекса Украины / В. Нелеп // Экономика Украины. – 2011. – № 9. – С. 54–63.*
4. *Аграрная логистика (материалы блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2013. – № 4. – С. 16–25.*
5. *Отечественная логистика: снижение объемов внутренних перевозок и транзитных грузов на фоне недостатка квалифицированных специалистов (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2014. – № 1. – С. 16–23.*
6. *Шубравская Е. В. Оптовые рынки сельскохозяйственной продукции: европейский опыт и украинские перспективы / Е. В. Шубравская, Н. А. Рынденко // Экономика Украины. – 2012. – № 8. – С. 77–85.*

7. Присяжнюк Н. О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы / Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко // Экономика Украины. – 2011. – № 6. – С. 4–16.
8. Житков А. Де взяти 12 мільярдів, не “напружуючи” бюджет / А. Житков // Агропрофі. – 2009. – № 33. – С. 6.
9. Шубравская Е. В. Перспективы модернизации аграрного сектора Украины / Е. В. Шубравская, Е. А. Прокопенко // Экономика Украины. – 2013. – № 8. – С. 64–76.
10. Шелкопляс Т. Бельгія – визнаний експерт з логістики / Т. Шелкопляс // Агропрофі. – 2009. – № 33. – С. 5.
11. Эмметт С. Искусство управления складом: Как уменьшить издержки и повысить эффективность / С. Эмметт. – Минск : Гревцов Паблшер, 2007. – 320 с.
12. Логистический аудит – важнейшая процедура, повышающая эффективность логистики в компании (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2014. – № 2. – С. 16–23.

References

1. Ukrainian agriculture in 2013. State Statistics Service of Ukraine, 2014 [WWW resource]. – Available at : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Smyrnov Y. H. Agrarian logistics: Dutch experience / Y. H. Smyrnov, T. V. Kosareva // Lohystyka: problemi y reshenyia. – 2008. – # 5. – pp. 50–57.
3. Nelep V. Export capabilities of Ukrainian agrarian complex / V. Nelep // Ekonomyka Ukrainy. – 2011. – # 9. – pp. 54–63.
4. Agrarian logistics (results of quiz for experts) // Lohystyka: problemi y reshenyia. – 2013. – # 4. – pp. 16–25.
5. Domestic logistics: the decline in domestic traffic and cargo transit in conditions of shortage of professionals (results of quiz for experts) // Lohystyka: problemi y reshenyia. – 2014. – # 1. – pp. 16–23.
6. Shubravskaiia E. V. Wholesale markets of agrarian output: European experience and Ukrainian prospects / E. V. Shubravskaiia, N. A. Rindenko // Ekonomyka Ukrainy. – 2012. – # 8. – pp. 77–85.
7. Prysiazhniuk N. About necessity and directions of straightening agrarian reform / N. Prysiazhniuk, P. Sabluk, M. Kropyvko // Ekonomyka Ukrainy. – 2011. – # 6. – pp. 4–16.
8. Zhytkov A. Where is it possible to take 12 billions not straining the budget / A. Zhytkov // Ahroprofi. – 2009. – # 33. – p. 6.
9. Shubravskaiia E. V. Modernization prospects of Ukrainian agrarian sector / E. V. Shubravskaiia, E. A. Prokopenko // Ekonomyka Ukrainy. – 2013. – # 8. – pp. 64–76.
10. Shelkopljas T. Belgium is an acknowledged expert in logistics / T. Shelkopljas // Ahroprofi. – 2009. – # 33. – p. 5.
11. Emmett S. Warehouse managing art: the ways to make expences less and make it more effective / S. Emmett. – Mynsk : Hrevtsov Pablysher, 2007. – 320 p.
12. Audit in logistics as a very important process making logistics in the company more effective (results of quiz for experts) // Lohystyka: problemi y reshenyia. – 2014. – # 2. – pp. 16–23.

Редакція отримала матеріал 22 вересня 2014 р.