

ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК

УДК 658.7:631]:005.332.4

ХАРСУН Людмила,

*к. е. н., доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики
Київського національного торговельно-економічного університету*

ЕФЕКТИВНІСТЬ ЛОГІСТИКИ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЇЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Проаналізовано особливості й сучасний стан логістичного обслуговування товаропотоків сільськогосподарської продукції в Україні. Висвітлено основні проблеми організації ланцюгів постачання цієї продукції, що стримують підвищення її конкурентоспроможності. Окреслено перспективні напрями розвитку ринку послуг агрологістики в Україні.

Ключові слова: агрологістика, ланцюги постачання сільськогосподарської продукції, перевезення аграрних вантажів, зберігання сільськогосподарської продукції.

Харсун Л. Эффективность логистики сельскохозяйственной продукции как фактор повышения ее конкурентоспособности. Проанализированы особенности и состояние логистического обслуживания товаропотоков сельскохозяйственной продукции в Украине. Освещены основные проблемы организации цепей поставок этой продукции, которые сдерживают повышение ее конкурентоспособности. Определены перспективные направления развития рынка услуг агрологистики в Украине.

Ключевые слова: агрологистика, цепи поставок сельскохозяйственной продукции, перевозка аграрных грузов, хранение сельскохозяйственной продукции.

Постановка проблеми. Потенціал агропромислового комплексу може стати своєрідним локомотивом виходу вітчизняної економіки з кризи й забезпечити економічну та соціальну безпеку країни. Однак реалізація цього потенціалу, обумовленого переважно природно-географічними чинниками, залежить безпосередньо від кооперації з іншими

© Харсун Людмила, 2018

галуззями економіки, а також від цілого комплексу політичних, правових і ринково-економічних факторів.

Наразі мова не стільки про можливості виробництва певного продукту, скільки про потребу забезпечення ним кінцевого споживача на конкурентоздатних умовах. Для аграрної продукції резерв підвищення конкурентоспроможності є колосальним, адже співвідношення її собівартості й доданої вартості, за деякими оцінками, становить 25/75. Саме цей факт виводить на перший план питання ефективної організації ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції, що забезпечила б її конкурентними перевагами за ціною, якістю та надійністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Потреба оптимізації логістичного забезпечення потоків продукції агросектора України сьогодні широко обговорюється в наукових і ділових колах нашого суспільства. Зокрема, з'являється багато публікацій, присвячених визначенню сутності агрологістики, її елементів і специфічних рис. Це праці таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як С. Гриценко, Т. Корнілова, Т. Косарева, Н. Потапова [1–4] та ін. Безпосередні учасники аграрних ринків також публічно діляться своїм досвідом і думками про основні проблеми функціонування логістичних ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції.

Мета статті – дослідження специфічних рис логістичного обслуговування потоків сільськогосподарської продукції в Україні та окреслення шляхів реалізації потенціалу до підвищення її конкурентоспроможності за рахунок оптимізації логістичної складової.

Матеріали та методи. Матеріалами досліджень слугували дані про стан логістичного обслуговування сільськогосподарських товаропотоків в Україні. Інформаційна база для дослідження – статистичні дані, представлені в публікаціях практиків і експертів логістичного та аграрного ринку. Використано загальнонаукові й спеціальні методи економічних досліджень, зокрема методи узагальнення, структурного аналізу та порівняння, систематизації тощо.

Результати дослідження. Логістика в сільськогосподарських ланцюгах постачання передбачає управління насамперед матеріальними потоками, що включають вхідні потоки (посівний матеріал, добрива, паливо тощо), потоки в процесі виробництва, збору врожаю, обробки, зберігання та дистрибуції сільськогосподарської продукції. Не менш важливими й результативними є логістичні рішення в організації інформаційних (ціни, транспортні можливості) та фінансових потоків (кредити, платежі, страхування) [5]. Відтак, логістична активність є потрібною ланкою всіх бізнес-процесів агропромислових підприємств і може бути джерелом як ризиків, так і додаткових конкурентних переваг, впливаючи на надійність, терміни, відстежуваність ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції та безпосередньо на її якість.

Змістовне наповнення агрологістики та її специфічні риси напряду визначаються об'єктом, на який спрямована вся управлінська логістична

активність. Традиційно до сільськогосподарської продукції відносять будь-яку продукцію рослинного й тваринного походження. Проте в українському законодавстві є низка протиріч у визначенні її складу. Зокрема деякі законодавчі акти не включають до нього харчові продукти, а лише товари, зазначені в 1–14 групах УКТЗЕД. Зазвичай спірним є віднесення деяких груп товарів до сільськогосподарських, як, скажімо, кормів для тварин, відходів і побічних продуктів аграрного виробництва. Найбільш лаконічним, загальним і таким, що виключає більшість правових колізій, є визначення сільськогосподарської продукції, наведене в Законі України "Про оптові ринки сільськогосподарської продукції": сільськогосподарська продукція – це продукція, що підпадає під визначення груп 1–24 Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) згідно із Законом України "Про Митний тариф України", за винятком підакцизних товарів, окрім товарів первинного виноробства – виноматеріалів (коди УКТЗЕД 2204 29 – 2204 30) [6].

Специфічні ознаки сільськогосподарської продукції як об'єкта матеріальних потоків передусім ті, що пов'язані із сезонністю її виробництва (переважно для продукції рослинництва), обмеженими термінами зберігання та значними втратами споживних властивостей, визначають особливості агрологістики. Мовиться насамперед про потребу корегування логістичних процесів залежно від сезонності збору врожаю та збуту більшості агропромислових товарів. Суттєва залежність від кліматичних умов сільськогосподарського виробництва також створює низку обмежень для ланцюгів постачання. Чутливість до різних хвороб і шкідників, зі свого боку, вимагає додаткових логістичних операцій, як, приміром, фумігації зерна, використання специфічної упаковки тощо. Складність планування і функціонування ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції обумовлена також суттєвими процедурними та регуляторними обмеженнями державного рівня, що створюються з метою забезпечення продуктової, екологічної та соціальної безпеки в країні.

Загалом, зважаючи на різноманітність сільськогосподарської продукції, неоднорідним є також логістичне забезпечення її товароруку. Адже до сільськогосподарської продукції відносяться і масові товари (насіпні – зерно, насіння, цукор; навальні – овочі, фрукти; наливні – жири й олії), і тарно-штучні (м'ясні, молочні вироби, кава, чай), і особливо режимні (риба, квіти, живі тварини). Це вимагає диверсифікованого підходу щодо вибору виду транспорту, територіального розміщення й технічної оснащеності складських потужностей, кількості й складу учасників ланцюгів постачання та інших умов організації логістичних процесів.

Складність і неоднорідність логістичного обслуговування товароруку сільськогосподарської продукції зумовлює посилення кооперації між усіма учасниками ланцюгів постачання, створення за їхньої участі

спільно із сільськогосподарськими підприємствами інтегрованих об'єднань, функціонування спеціалізованих агрологістичних провайдерів.

Очевидно, що забезпечення високого рівня конкурентоспроможності сільськогосподарської продукції за рахунок ефективної організації та управління її логістичними ланцюгами постачання є надзвичайно складним завданням, і його успішне виконання, як стверджують фахівці Світового банку, залежить від трьох основних складових: інфраструктури (особливо доріг і залізничного сполучення, приміром, між основними економічними центрами й портами), ринку логістичних послуг і процедурного та регуляторного середовища агропромислового комплексу [5].

Аналіз системи логістичного забезпечення ринку сільськогосподарської продукції України треба починати із визначення масштабів її сфери діяльності, що продиктовані насамперед обсягами випуску, товарною структурою та торговельною направленістю вітчизняного агропромислового комплексу.

Якщо брати до уваги обсяги виробництва сільськогосподарської продукції в Україні у вартісному вираженні (в постійних цінах), то його рівень протягом останніх шести років коливається в межах 216.6–254.6 млрд грн. Причому за результатами 2017 р. відмічається зниження цього показника майже на 3 % до 247.7 млрд грн. Про скорочення фізичного обсягу продукції сільського господарства свідчить і динаміка індексу сільськогосподарської продукції – зниження його значення на 9 % у 2017 р. порівняно із 2016 р. Водночас у фактичних цінах масштаби сільськогосподарського виробництва демонструють позитивну динаміку й сягають 625.6 млрд грн у 2016 р. (рис. 1).

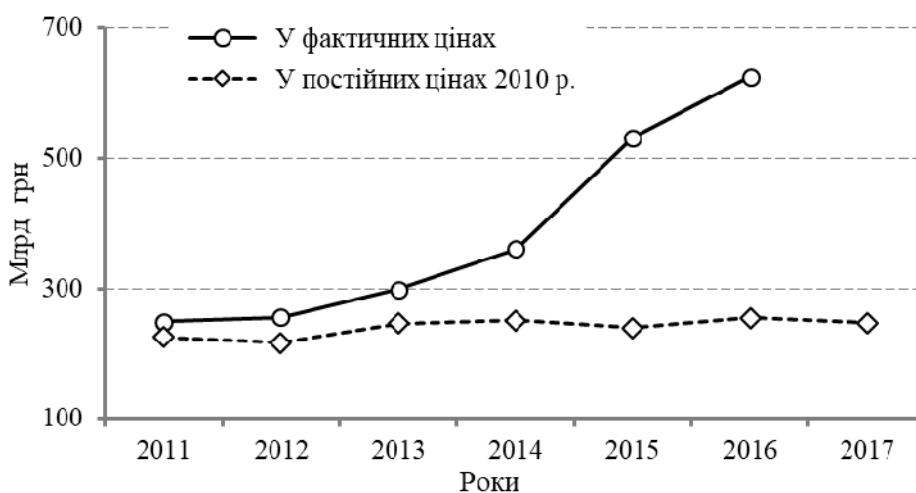


Рис. 1. Динаміка обсягів виробництва продукції сільського господарства України в 2011–2017 рр.

Побудовано автором за [7].

Конфігурація ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції в Україні також має свої особливості, що передусім обумовлено складом їх учасників. Постачальниками (вантажовідправниками) такої продукції виступають трейдери, переробні та безпосередньо сільськогосподарські підприємства, кожен з яких характеризується різними обсягами, параметрами плановості, направленості та цінової політики.

Специфікою логістичних ланцюгів постачання продукції сільськогосподарства в Україні є їхня довжина, що переважно включає трансграничну доставку, тобто передбачає залучення більшої кількості учасників і порівняно вищий рівень складності логістичних операцій. В Україні відмічається постійне нарощення експорту аграрної продукції, який, за даними Держстату України в 2016 р., становив понад 50 % (15.3 млн дол. США) всього обсягу сільськогосподарського виробництва. Експортна направленість аграрного сектора передбачає перевезення вантажів порівняно більшими партіями, ніж у внутрішньому сполученні, що зумовлює їх орієнтацію на магістральні види транспорту, мультимодальні перевезення та використання потужностей великих перевалочних комплексів. До того ж позитивне сальдо в торгівлі сільськогосподарською продукцією (рис. 2) для України означає і те, що відповідальність за функціонування її ланцюгів постачання лежить переважно на вітчизняних учасниках ринку.

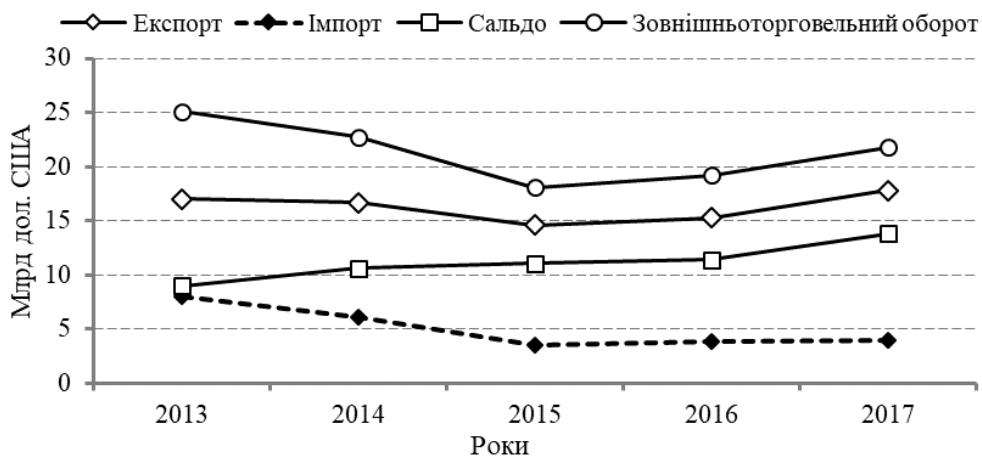


Рис. 2. Показники зовнішньої торгівлі України сільськогосподарською продукцією в 2013–2017 рр.

Побудовано автором за [8].

Детальніше визначити запитувані параметри логістичного забезпечення ринку сільськогосподарської продукції України можна, деталізувавши товарну структуру як внутрішніх, так і зовнішніх його товаропотоків. Так, у структурі сільськогосподарського виробництва України 72 % припадає на продукцію рослинництва, що представлена переважно масовими товарами: насипними – зернові культури, цукор; навальними – овочеві, плодові та ягідні культури; наливними – олії [9].

Доставка таких вантажів здебільшого підпадає під сферу дії залізничного, морського та річкового видів транспорту.

Схожою є й структура вітчизняного експорту сільськогосподарської продукції, 52 % в якій займають продукти рослинного походження (на 1-му місці – зернові культури, на 2-му – насіння і плоди олійних рослин); майже 26 % припадає на жири та олії тваринного або рослинного походження; 15.9 % – готові харчові продукти (найбільше експортовано цукру та кондитерських виробів із цукру) та 6.2 % (на 1.1 % більше порівняно з 2016 р.) – живі тварини та продукти тваринного походження. Проте імпорт аграрної продукції майже на половину складається із готових харчових виробів (44.9 %), що й пояснює забезпечення його поставок переважно автомобільним транспортом [8].

Географічну направленість ланцюгів постачання аграрної продукції визначає склад торговельних партнерів України в цій галузі. У загальній структурі зовнішньоторговельного товарообігу сільськогосподарської продукції частка Європейського Союзу становить 35.2 %, а до ТОП-5 країн-імпортерів української агропродукції увійшли, за результатами восьми місяців 2017 р., Індія, куди було експортовано товарів на суму 1.3 млрд дол. США, Єгипет – 986.1 млн дол. США, Нідерланди – 762.8 млн дол. США, Іспанія – 731.6 млн дол. США та Китай – 631.8 млн дол. США [10]. Така географія поставок вітчизняної агропродукції є індикатором необхідних змін у логістичній інфраструктурі, співвідношенні різних видів транспорту в логістичному забезпеченні зовнішньої торгівлі України продукцією сільського господарства (приміром, переважання морського транспорту в перевезеннях до Індії, Єгипту та Китаю, автомобільного – в європейському напрямку).

Проте наразі є багато свідчень низького рівня конкурентоспроможності вітчизняної сільськогосподарської продукції, значною мірою обумовленого недосконалістю логістичних операцій, передусім пов'язаних із транспортуванням і зберіганням таких вантажів. Зокрема, за словами О. Мельник, менеджера з логістики компанії "Кернел", Україна втрачає 20 дол. США на кожній тонні виготовленої продукції під час її транспортування, що на 40 % більше, ніж у Німеччині, й на 30 %, ніж у США [11]. Той факт, що агрологістика в Україні на 30–40 % дорожча, ніж у Франції та Німеччині, підтверджує і представник компанії "Бунге Україна" та експерт комітету з питань агропромислового комплексу Американської торговельної палати в Україні О. Копейка.

Чи не основним свідченням неефективної агрологістики в Україні є недостатня кількість і незадовільний стан вагонів (насамперед вагонів-зерновозів) і локомотивів, суттєве підвищення тарифів на залізничні перевезення. У підсумку додаткові витрати на перевезення аграрних вантажів виникають унаслідок потреби використовувати дорожчі альтернативні способи доставки – автомобільний транспорт і контейнерні перевезення. Обмежені потужності залізничного транспорту зазвичай

стають причиною затримки морських суден у портах і потреби сплачувати додатково демаредж судноплавним компаніям у розмірі 15–20 тис. дол. США за 1 день. Загалом, за попередніми оцінками учасників круглого столу "Дефіцит зерновозів у рамках експортної логістики", присвяченого проблемам перевезення зернових вантажів урожаю 2016 р., агросектор станом лише на вересень 2016 р. втратив понад 75 млн грн унаслідок збоїв у поставках залізницею, продиктованих ще й дефіцитом пального.

Нестача вагонів є суттєвою перешкодою і для забезпечення ефективного логістичного сервісу поставок цукру. Збитки цукрових заводів, пов'язані з тим, що зазвичай свою продукцію вони змушені відвантажувати автомобільним транспортом, який дорожчий за залізничний, експерти оцінюють у 1.5–2 млн грн [12].

Автомобільний транспорт також не в повній мірі покриває потреби аграрного сектора з огляду на нестачу вантажних автомобілів і подорожчання такого способу перевезення на 15–22 % унаслідок підвищення цін на пальне та введення вагового контролю. У підсумку наразі навіть спостерігається переорієнтація доставки соняшникової олії з автомобільного транспорту на залізничні цистерни.

Високий рівень логістичної складової у перевезеннях сільськогосподарської продукції зазвичай продиктований обмеженим доступом учасників ринку до інфраструктурних об'єктів, особливо до тих, що є в державній власності. Приміром, у структурі вартості перевалки зерна 53 % припадає на оплату за доступ до причалу, подачу вагонів, електроенергії, водопостачання та водовідведення, оренду нерухомого майна, компенсацію земельного податку та страхування. Решта 47 % – транспортно-експедиторські послуги, що включають і прямі витрати терміналу з перевантаження зерна [13]. Значною мірою така ситуація пов'язана із високою вартістю портових зборів, які зазвичай удвічі вищі порівняно із зборами в портах ЄС та інших країн Чорноморського басейну. Так, вартість заходу судна до Миколаївського порту становить 250 тис. дол. США для судна класу *Ranamax*, до Одеси та Чорноморська – 125 тис. дол. США., до порту "Південний" – 170 тис. дол. США. Отже, Миколаївський морський порт є найдорожчим у світі [14].

Конкурентоспроможність сільськогосподарської продукції значною мірою залежить і від того, як забезпечуються умови її зберігання, пакування, навантаження, розвантаження. Найбільш розвиненою в Україні є мережа складських комплексів для зберігання зернової продукції. Приміром, у 2017 р. загальна потужність портових зернових терміналів в Україні оцінюється в 60.7 млн т, що на 50 % перевищує реальні обсяги перевалки зернових вантажів (майже 40 млн т на рік) і обумовлює підвищення конкуренції в сегменті [15]. До того ж, за прогнозами аналітиків, на кінець 2018 р. ємності для одноразового зберігання хлібних вантажів в українських морських портах зростуть на 27 % і становитимуть 4295 тис. т, а потужність терміналів з перевалки – 82 млн т на рік [16].

Значно гіршою є ситуація із зберіганням продукції в ланцюгах постачання овочів і фруктів. Наразі в Україні функціонує майже 300 фруктосховищ ємністю 250 тис. т, при тому що виробництво становить 2 млн т фруктів [17]. Як стверджує Д. Темен, керівник проекту *USAID* "Агроінвест" (Велика Британія): лише 10 % вітчизняних сховищ наразі відповідають встановленим нормам, тому країна втрачає 65 % свіжих овочів і фруктів, тоді як, скажімо, Голландія – 35 [18].

Водночас логістичні проблеми агроринку України можуть мати й позитивні наслідки, хоча й в більш довгостроковій перспективі. Зокрема висока вартість і недосконалість внутрішньої логістики можуть зробити прямий експорт сільськогосподарської продукції менш вигідним і, як наслідок, стимулювати розвиток виробництва товарів із високою доданою вартістю. До того ж така ситуація може стати своєрідним стимулом для збільшення інвестицій в агрологістичну інфраструктуру та рухомий склад, а також для удосконалення самих логістичних операцій із сільськогосподарською продукцією з боку їх учасників.

Значний потенціал підвищення ефективності доставки сільськогосподарських вантажів в Україні має річковий транспорт, особливо для доставки зернових. Нарощення обсягів річкових перевезень по Дніпру об'єктивно підтримується і наявністю перевалочних потужностей – приблизно 20 елеваторів, якими оперують такі компанії, як "Нібулон", Державна продовольчо-зернова корпорація України, АСК "Укррічфлот", "Гермес-Трейдинг", "Рівненське ХПП" *TESSLAGROUP* та ін. За даними експертів міжнародної компанії *Baker Tilly*, на сьогодні можливості українських річок використовуються менше ніж на 1 %, тоді як у Німеччині та Румунії цей показник становить від 13 до 27 % [19].

Переорієнтація сільськогосподарських вантажів на річковий транспорт уможливить суттєво знизити витрати на ремонт автомобільних доріг і розмір логістичної складової в ціні товарів. До прикладу, доставка баштанних культур р. Дніпро, яка, за словами генерального директора ТОВ СП "Нібулон" О. Вадатурського, обходиться в 4–5 разів дешевше, ніж автомобільним транспортом. Це вже не кажучи про те, що складнощі з логістикою та збутом зазвичай зумовлюють ситуацію, коли приблизно 30 % врожаю кавуна взагалі залишається на полі.

Низка позитивних зрушень відмічається і в логістиці постачання олійної продукції з України, яка забезпечує майже 50 % її експорту по всьому світу. Серед найперспективніших напрямів таких вантажоперевезень наразі учасники ринку називають західну Європу, Англію, Північну та Південну Америку, Африку, Далекий та Близький Схід, що передбачають переважно доставку морем і вимагають вибору ефективних засобів упаковки. До прикладу, компанія *DSV Global Transport and Logistics* Україна вже активно використовує флексітанки та *IBC*-контейнери, що дає змогу відправляти олію невеликими партіями контейнеровозами, економити на підготовці тари, хоча й передбачає обов'язкове страхування вантажу, оскільки ризики пошкодження,

скажімо флексітанків, значно вищі, ніж такого спеціалізованого обладнання, як *ISO*-контейнери, цистерни, танкери.

Значну перспективу в Україні має розвиток холодних ланцюгів постачання. Мовиться про поставки ягід з України, експорт яких виріс за останні п'ять років майже в 4 рази; вершкового масла (наша країна стала другим постачальником цього продукту до країн ЄС); морозива та низки інших товарів, перевезення яких відбувається за умови дотримання особливих температурних режимів.

Загалом, у секторі агрологістики України намітилась і позитивна тенденція до розширення співпраці сільськогосподарських підприємств із логістичними провайдерами. Відмічається поступовий відхід від схеми реалізації продукції через трейдерів, що забезпечували майже все логістичне обслуговування вантажопотоків. Як зразок успішного аутсорсингу логістичних послуг можна назвати досвід компанії "Рабен-Україна" з організації збірної лінії для фруктів та овочів з полів, у результаті функціонування якої сільськогосподарські виробники отримали змогу контролювати ціну реалізації, відправляти продукцію невеликими партіями, знижуючи її втрати, виконувати зобов'язання перед контрагентами за рахунок якісного логістичного сервісу.

Перспективними напрямками розвитку сегменту терміналів для зберігання й перевалки сільськогосподарських вантажів є першочергове будівництво овоче- та фруктосховищ. Для логістичного ж забезпечення товароруку зернової продукції більш нагальним є удосконалення технічного оснащення елеваторів задля забезпечення їх вищої пропускної спроможності й оборотності.

Висновки. Загалом ринок послуг агрологістики в Україні є досить динамічним і розвивається в бік задоволення вимог щодо підвищення рівня конкурентоспроможності ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції. Про це свідчать такі тенденції ринку, як модернізація й удосконалення логістичних операцій шляхом оновлення рухомого складу, використання інноваційних засобів упаковки й перевалки вантажів, оптимізації способу перевезення та витрат на доставку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Гриценко С., Терещенко С.* Агрологістика в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку. Вісн. Донецького нац. ун-ту. 2015. № 1. С. 87—89. Серія В. "Економіка і право".
2. *Корнилова Т.* Что ждет рынок зерновой логистики в ближайшие годы. Київ. 2017. № 2. С. 32—38.
3. *Косарева Т. В.* Логістизація економіки АПК. Економіка АПК. 2003. № 12. С. 23—27.
4. *Потапова Н. А.* Системні характеристики логістики АПК. Вісник НУ "Львівська політехніка". Львів. 2010. С. 694—702. Серія "Логістика".

5. *Ean Francois Arvis*, Ian Gillson, Charles Kunaka. Managing Logistics Risks in Agricultural Supply Chains along International Corridors. The World Bank. URL : <http://www.agriskmanagementforum.org/content/managing-logistics-risks-agricultural-supply-chains-along-international-corridors>.
6. *Сільськогосподарська продукція*. URL : <http://agrobirga.ck.ua/sg-produkciya>.
7. *Індекс сільськогосподарської продукції у 2017 році (попередні дані)*. Експрес-випуск. Продукція сільського господарства у постійних цінах за 2016 рік. Стат. бюл. Економічні рахунки сільського господарства (рахунок виробництва та рахунок утворення доходу). Стат. зб. "Сільське господарство України" 2016 рік. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
8. *Товарна структура зовнішньої торгівлі України*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. *Продукція сільського господарства у 2017 році (попередні дані)*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. *Експорт української агропродукції виріс майже на 25 %*. 06.10.2017. URL : https://delo.ua/business/eksport-ukrainskih-produktov-vyros-pochti-na-25-335194/?supdated_new=1510658634.
11. *Транспортні проблеми агрологистики: цифри*. 19.12.16. URL : <http://logist.fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry>.
12. *Через брак вагонів цукровики понесуть мільйонні збитки*. 09.01.2018. URL : <http://landlord.ua/cherez-brak-vagoniv-tsukroviki-ponesut-milyonni-zbitki/>.
13. *Какая себестоимость перевалки зерновых в Украине*. 15.01.2018. URL : <https://ports.com.ua/articles/kakaya-sebestoimost-perevalki-zernovykh-v-ukraine>.
14. *Копейка О*. Проблемы аграрной логистики Украины. 20.02.2017. URL : <http://logist.fm/publications/olga-koreyka-problemy-agrarnoy-logistiki-ukrainy>.
15. *Потужність портів зернових терміналів на 50 % перевищує потребу*. URL : <http://www.agravery.com/uk/posts/show/potuznist-portovih-zernovih-terminaliv-na-50-perevisue-potrebu>.
16. *Ільницький К*. Сколько зерновых терминалов построили в 2017 году и какие прогнозы на 2018-й. 09.01.2018. URL : <https://ports.com.ua/articles/skolko-zernovykh-terminalov-postroili-v-2017-godu-i-kakie-prognozy-na-2018-y>.
17. *Умная логистика: возможности роста фермеров*. 26.06.2017. URL : <http://logist.fm/publications/umnaya-logistika-vozmozhnosti-rosta-fermerov>.
18. *Омелянчук І*. Чи врятує українське село агрологістика? URL : <http://a7d.com.ua/agropoltika/5603-chi-vryatuye-ukrayinske-selo-agrologistika.html>.
19. *Шевченко Ю*. Агрологістика в Україні: проблеми та перспективи. URL : <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/agrologistika-v-ukrayini-problemi-ta-perspektivi.html>.

Стаття надійшла до редакції 02.03.2018.

Kharsun L. The efficiency of the agricultural product supply chains as a factor its competitiveness increasing.

Background. Agricultural products are an important factor of Ukraine's economic prosperity, the basis of its GDP, domestic and external commodity turnover. And given that the ratio of its cost and added value, according to some estimates, is 25/75 to the forefront of the issue of efficient supply chains

organization, which would ensure its competitive advantages in terms of price, quality and reliability.

The logistics of the agrarian enterprises was investigated by many economists, but the analysis of literature shows that in these works insufficient attention is paid to ways to optimize the agricultural products supply chain.

The aim of the study is to research specific features of logistics service of agricultural products flows in Ukraine and outline ways how to realize the potential of its competitiveness increasing by optimizing the logistics component.

Material and methods. The information base for the research is statistical data presented in the publications of practical figures and experts in the agro-logistics market. Methods of analysis, synthesis, generalization became the basis of the research of the agricultural products logistics in Ukraine.

Results. Logistics activities are a necessary link in all business processes of agro-industrial enterprises and can serve as a source of risks, as well as additional competitive advantages. They have some features, which are predetermined mostly by the necessity of adjusting logistics processes depending on the seasonality of harvesting and marketing of most agro-industrial goods and mean greater variety and quantity of logistics operations involved in logistics of their flows.

Implementation of the potential for increasing the agricultural products competitiveness in Ukraine by optimizing the logistical component of their flows is limited by a number of problems related primarily to transport processes and the organization of storage operations.

At the same time a number of positive tendencies in the functioning of agricultural products supply chains are conditioned by the development of perspective directions of their streams and mean using innovative approaches to packaging, storage and transportation.

Conclusion. In general, the agro-logistics services market in Ukraine is quite dynamic and is developing due to satisfy the requirements for increasing the competitiveness of agricultural products supply chains. This is evidenced by market trends such as the modernization and improvement of logistics operations through updating the rolling stock, the use of innovative packaging and handling equipment, optimizing the mode of transportation and shipping costs.

Keywords: agro-logistics, agricultural products supply chain, transportation of agricultural cargoes, agricultural products storage.

REFERENCES

1. Grycenko S., Tereshhenko S. Agrologistyka v Ukraini: suchasnyj stan i perspektyvy rozvytku. Visn. Donec'kogo nac. un-tu. 2015. № 1. S. 87—89. Serija V. "Ekonomika i pravo".
2. Kornilova T. Chto zhdet rynek zernovoj logistiki v blizhajshie gody. Kiïv. 2017. № 2. S. 32—38.
3. Kosareva T. V. Logistyziacija ekonomiky APK. Ekonomika APK. 2003. № 12. S. 23—27.
4. Potapova N. A. Systemni harakterystyky logistyky APK. Visnyk NU "L'vivs'ka politehnika". L'viv. 2010. S. 694—702. Serija "Logistyka".
5. Ean Francois Arvis, Ian Gillson, Charles Kunaka. Managing Logistics Risks in Agricultural Supply Chains along International Corridors. The World Bank. URL :

- <http://www.agriskmanagementforum.org/content/managing-logistics-risks-agricultural-supply-chains-along-international-corridors>.
6. *Sil's'kogospodars'ka produkcija*. URL : <http://agrobirga.ck.ua/sg-produkcija>.
 7. *Indeks sil's'kogospodars'koi' produkcii' u 2017 roci (poperedni dani)*. Ekspres-vypusk. Produkcija sil's'kogo gospodarstva u postijnyh cinah za 2016 rik. Stat. bjul. Ekonomichni rahunky sil's'kogo gospodarstva (rahnok vyrobnyctva ta rahnok utvorennja dohodu). Stat. zb. "Sil's'ke gospodarstvo Ukrai'ny" 2016 rik. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
 8. *Tovarna struktura zovnishn'oi' torgivli Ukrai'ny*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
 9. *Produkcija sil's'kogo gospodarstva u 2017 roci (poperedni dani)*. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
 10. *Jeksport ukraïnskoj agroprodukcii vyros pochtì na 25 %*. 06.10.2017. URL : https://delo.ua/business/eksport-ukraïnskih-produktov-vyros-pochtì-na-25-335194/?supdated_new=1510658634.
 11. *Transportnye problemy agrologistiki: cifry*. 19.12.16. URL : <http://logist.fm/news/transportnye-problemy-agrologistiki-cifry>.
 12. *Cherez brak vagoniv cukrovky ponesut' mil'jonni zbytky*. 09.01.2018. URL : <http://landlord.ua/cherez-brak-vagoniv-tsukroviki-ponesut-milyonni-zbitki/>.
 13. *Kakaja sebestoïmost' perevalki zernovyh v Ukraine*. 15.01.2018. URL : <https://ports.com.ua/articles/kakaya-sebestoïmost-perevalki-zernovykh-v-ukraine>.
 14. *Kopejka O. Problemy agrarnoj logistiki Ukrainy*. 20.02.2017. URL : <http://logist.fm/publications/olga-kopejka-problemy-agrarnoy-logistiki-ukrainy>.
 15. *Potuzhnist' portovyh zernovyh terminaliv na 50 % perevyshhuje potrebu*. URL : <http://www.agravery.com/uk/posts/show/potuzhnist-portovih-zernovih-terminaliv-na-50-perevisue-potrebu>.
 16. *Il'nickij K. Skol'ko zernovyh terminalov postroili v 2017 godu i kakie prognozy na 2018-j*. 09.01.2018. URL : <https://ports.com.ua/articles/skolko-zernovykh-terminalov-postroili-v-2017-godu-i-kakie-prognozy-na-2018-y>.
 17. *Umnaja logistika: vozmozhnosti rosta fermerov*. 26.06.2017. URL : <http://logist.fm/publications/umnaya-logistika-vozmozhnosti-rosta-fermerov>.
 18. *Omeljanchuk I. Chy vrjatuje ukrai'ns'ke selo agrologistyka?* URL : <http://a7d.com.ua/agropoltika/5603-chi-vryatuje-ukrayinske-selo-agrologistika.html>.
 19. *Shevchenko Ju. Agrologistyka v Ukrai'ni: problemy ta perspektyvy*. URL : <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/agrologistika-v-ukrayini-problemi-ta-perspektivi.html>.