

by successive instruments in an individual way, in line with the heterogeneity of the expectations of the market and the potential of the enterprise. The research was intended to confirm the crucial importance of the product and to verify the common view identifying marketing primarily with the promotional activity, which in turn should be reflected in highlighting the importance of the latter within the group of marketing mix- elements. The order of importance of marketing-mix instruments is identical for all the sub-sets of the examined enterprises. The product comes first in marketing-mix instruments composition (key importance – 41.8% of indications, an important role – 43.5%). It should be noted that at the importance of price gained similar scores (key importance 37.3%, an important role – 49.3%). The importance of distribution and promotion ranked much lower among all the surveyed enterprises (distribution 13.2% and 43.9%, promotion 13.4% and 42.5%). This indicates a disparity between the populist approach giving excessive exposure to promotion, and the realistic assessment of the importance of that element by the suppliers to the market.

1. *Borden N.H., Marshall M.V. (1959) Advertising management. Homewood: Irwin.*
2. *Hadrian P., Nistrój R. (ed.). (2014) Marketing polskich przedsiębiorstw w 25-leciu gospodarki rynkowej [Marketing of Polish enterprises in the 25th anniversary of the market economy]. Cracow: Fundacja Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.*
3. *Kapera K., Kuziak M., Nistrój R. (ed.) (2015) Marketing małych polskich przedsiębiorstw po 25 latach gospodarki rynkowej [Marketing of small Polish enterprises after 25 years of market economy]. Cracow: Fundacja Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.*

**Л.Г. ХАРСУН, С.С. ЛИСА**

Київський національний торговельно-економічний університет

## **ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АГРАРНИХ МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ В УКРАЇНІ**

© Харсун Л.Г., Лиса С.С., 2018

Логістичне забезпечення потоків різноманітних товарів сьогодні покликане не лише забезпечувати фізичних їх рух на шляху до кінцевого споживача, а й відіграє ключову роль у досягненні високого рівня конкурентоспроможності продукції та учасників ланцюгів її постачання. При цьому ефективність функціонування ланцюгів постачання напряму залежить від врахування специфічних рис самого товару, що безпосередньо визначають параметри логістичного обслуговування його потоків.

Організація і управління логістичними ланцюгами постачання сільськогосподарської продукції характеризується досить високим рівнем складності, насамперед тому, що зорієнтовані на три види матеріальних потоків: вхідні потоки (посівний матеріал, добрива, паливо, тощо), потоки в процесі виробництва, збору врожаю, обробки, зберігання, а також дистрибуції сільськогосподарської продукції.

Логістика в сільськогосподарських ланцюгах постачання має цілий ряд особливостей, зумовлених насамперед специфічністю сільськогосподарської продукції, як об'єкта матеріальних потоків, а саме: сезонністю її виробництва (переважно для продукції рослинництва), обмеженими термінами зберігання та значними втратами споживчих властивостей. Так, процеси планування і оперативного управління в агрологістиці часто ускладнюються через необхідність врахування чутливості сільськогосподарської продукції до кліматичних умов, різних хвороб і шкідників. Також, широка номенклатура продукції аграрного сектору передбачає застосування диверсифікованого підходу у виборі виду транспорту, територіальному розміщенні й технічній оснащеності

складських потужностей, кількості і складі учасників ланцюгів постачання та інших умов організації логістичних процесів.

Разом з тим, складність і неоднорідність логістичного обслуговування товароруху сільськогосподарської продукції зумовлює посилення кооперації між всіма учасниками ланцюгів постачання, створення за їх участі спільно із сільськогосподарськими підприємствами інтегрованих об'єднань, функціонування спеціалізованих агрологістичних провайдерів.

Конфігурація ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції в Україні також має свої особливості, що не в останню чергу обумовлені складом їх учасників. Так, в якості постачальників (вантажовідправників) даного роду продукції виступають трейдери, які здебільшого і є виконавцями логістичного сервісу потоків аграрної продукції. Крім того, значна довжина і складність логістичних ланцюгів постачання вітчизняної продукції сільського господарства обумовлені тим фактом, що вони досить часто включають трансграничну доставку, зважаючи на високі показники та постійне нарощення експорту аграрної продукції з України. Внаслідок цього, а також з огляду на товарну структуру сільськогосподарського виробництва, в якій 72% припадає на продукцію рослинництва [1], що представлена переважно масовими товарами, очевидно є орієнтація аграрних логістичних потоків на магістральні види транспорту та використання потужностей крупних перевалочних комплексів.

Водночас, недостатній рівень конкурентоспроможності вітчизняної сільськогосподарської продукції у внутрішніх та зовнішніх поставках на сучасному етапі значною мірою зумовлений недосконалістю логістичних операцій в процесі її транспортування, складування та вантажопереробки.

Так, чи не основним свідченням неефективної агрологістики в Україні є недостатня кількість і незадовільний стан вагонів (насамперед вагонів-зерновозів) та локомотивів, суттєве підвищення тарифів на залізничні перевезення. Загалом, за підрахунками експертів ринку агросектор станом лише на вересень 2016 р. втратив понад 75 млн. грн.. внаслідок збоїв у поставках залізницею, продиктованих до того ж ще й дефіцитом пального. Автомобільний транспорт також не в повній мірі покриває потреби аграрного сектора з огляду на нестачу вантажних автомобілів та подорожчання такого способу перевезення на 15-22% внаслідок підвищення цін на паливо та введення вагового контролю [2]. Основними ж перешкодами доставки аграрних вантажів морським транспортом є обмежений доступ учасників ринку до інфраструктурних об'єктів, особливо до тих, що знаходяться у державній власності; висока вартість портових зборів, які часто вдвічі вищі порівняно із зборами в портах ЄС та інших країн Чорноморського басейну.

Стримують показники ефективності ланцюгів постачання сільськогосподарських товарів і умови їх зберігання, пакування, навантаження та розвантаження. Так, хоча й порівняно більш розвиненою в Україні є мережа складських комплексів для зберігання зернової продукції, варто відмітити низьку якість, технологічну оснащеність та потужність більшості елеваторних комплексів. Значно гіршою є ситуація із зберіганням продукції у ланцюгах постачання овочів і фруктів, адже лише 10% вітчизняних сховищ нині відповідають нормам, тому країна втрачає 65% свіжих овочів і фруктів, тоді як, скажімо, Голландія – 35 [3].

Загалом, зважаючи на значний потенціал розвитку агросектору України, варто відмітити і ряд позитивних зрушень у системі його логістичного забезпечення. Зокрема, відбувається переорієнтація доставки сільськогосподарських вантажів на річковий транспорт, оптимізується мережа аграрних складських і перевалочних комплексів, які все більше тяжіють до річкових портів, збільшується обсяг залучених інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури.

1. *Продукція сільського господарства у 2017 році (попередні дані) [Електронний ресурс]– Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>*
2. *Проблеми аграрної логістики України. 20.02.2017. [Електронний ресурс] / Ольга Конеєва – Режим доступу: <http://logist.fm/publications/olga-koneyka-problemy-agrarnoy-logistiki-ukrainy>*
3. *Чи врятує українське село агрологістика? [Електронний ресурс] / Інна Омелянчук – Режим доступу: <http://a7d.com.ua/agropoltika/5603-chi-vryatuye-ukrayinske-selo-agrologstika.html>*