

**Тетяна Федорівна ЛАРІНА**

доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри агрологістики і управління ланцюгами постачань, Харківський національний технічний університет сільського господарства ім. Петра Василенка  
ORCID ID: 0000-0003-3149-8430  
E-mail: ltf-2010@ukr.net

**Олександр Вікторович ДОРОФЄЄВ**

доктор економічних наук, доцент, професор кафедри публічного управління та адміністрування, Полтавська державна аграрна академія  
ORCID ID: 0000-0003-2815-4223  
E-mail: dorofiejew@ukr.net

**Людмила Олександрівна ЧІП**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економічної теорії та економічних досліджень, Полтавська державна аграрна академія  
ORCID ID: 0000-0001-5977-8579  
E-mail: chipjudmila@gmail.com

**Олександр Вікторович РОЙ**

здобувач вищої освіти ступеня доктор філософії кафедри менеджменту,  
Полтавська державна аграрна академія  
E-mail: laitvel@ukr.net

**ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ФОРМУВАННЯ ЗЕРНОВОЇ ЕКСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ В УКРАЇНІ**

Ларіна, Т. Ф. Логістичні підходи формування зернової експортної стратегії в Україні [Текст] / Тетяна Федорівна Ларіна, Олександр Вікторович Дорофєєв, Людмила Олександрівна Чіп, Олександр Вікторович Рой // Український журнал прикладної економіки. – 2020. – Том 5. – № 1. – С. 123–132. – ISSN 2415-8453.

**Анотація**

*Робота направлена на аналіз стану й перспектив реалізації експортного потенціалу аграрного сектору України, структура якої побудована на принципах переходу від абстрактного до конкретного. Дослідження починається з визначення факторів, що формують експортні можливості аграрного сектору, а саме: якість факторів сільськогосподарського виробництва (предметів праці, засобів праці); галузева структура сільськогосподарського виробництва; стан систем сертифікації і контролю якості експортної продукції; диверсифікація ринків; доступ до фінансових ресурсів; рівень маркетингового супроводу експорту; механізми реалізації державної експортної політики; стан розвитку агрологістики.*

*Доведено, що в короткостроковому періоді виробничі складові не є визначальними в процесах використання й розширення наявного експортного потенціалу національного аграрного сектору. На перший план в сучасних умовах виходить стан логістичної інфраструктури. В загальній проблемі агрологістики виділено такі рівні: мікро-, мезо-, макро-, наднаціональний. На кожному з них визначено «вузькі місця» процесу нарощування експортного потенціалу з точки зору агрологістики. Запропоновано шляхи нарощування експортного потенціалу аграрного сектору в Україні. До них включено: розвиток сфери*

---

контейнерних перевезень; створення дієвих механізмів спрямування коштів об'єднаних територіальних громад на розвиток регіональної логістичної інфраструктури; реформування Укрзалізниці; розвиток альтернативних варіантів ланцюгів постачань шляхом удосконалення інфраструктури автомобільного й річкового транспорту; розширення представництва України у світових урядових і неурядових організаціях з метою захисту національних торговельних інтересів; формування системи підготовки кадрів, що здатні адаптуватися до мінливих ринкових умов.

**Ключові слова:** логістичний підхід, експортна стратегія, експортний потенціал, агрологістика, аграрна інфраструктура, ланцюг постачань.

**Tetiana LARINA**

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,  
Head of the Department of Agrologistics and Supply Chain Management,  
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

**Oleksandr DOROFYEV**

Doctor of Economic Sciences, Associate professor, Professor of Department of Public  
Management and Administration, Poltava State Agrarian Academy

**Liudmyla CHIP**

Candidate of Economic Sciences (PhD), Associate professor,  
Associate Professor of Department of Economic Theory and Economic Research,  
Poltava State Agrarian Academy

**Oleksandr ROI**

Postgraduate Student of Management Department, Poltava State Agrarian Academy

**LOGISTIC APPROACHES OF FORMATION GRAIN EXPORT STRATEGY IN UKRAINE**

**Abstract**

*The work is aimed at analyzing the state and prospects of implementing the export potential of the agrarian sector of Ukraine, the structure of which is based on the principles of transition from the abstract to the concrete. The study begins with the definition of factors that shape the export opportunities of the agrarian sector, namely: the quality of the factors of agricultural production (objects of labor, means of labor); the branch structure of agricultural production; the state of the systems of certification and quality control of export products; the diversification of markets; the access to financial resources; the level of the marketing support of export; the mechanisms of the realization of the state export policy; the state of development of agro-logistics.*

*It has been proved that in the short term, the production components are not decisive in the processes of using and expanding the existing export potential of the national agrarian sector. In the modern conditions the state of logistics infrastructure is coming to the forefront. In the general problem of agro-logistics, the following levels are distinguished: micro-, meso-, macro-, and supranational. In each of them we have identified "the bottlenecks" of the process of building up export potential from the point of view of agro-logistics.*

*The ways of increasing the export potential of the agrarian sector in Ukraine have been proposed. These include: the development of container transportation sphere; the creation of effective mechanisms for directing funds of united territorial communities for the development of regional logistics infrastructure; the reform of Ukrzaliznytsia (the Ukrainian rail road); the development of alternative variants of supply chains by improving the infrastructure of the automobile and river transport; the expansion of the representation of Ukraine in the world governmental and non-governmental organizations in order to protect the national trade interests; the formation of the system of training personnel capable of adapting to changing market conditions.*

---

**Keywords:** *logistic approach, agrarian export strategy, export potential, agro-logistics, agrarian infrastructure, supply chain.*

---

**JEL classification:** Q13; Q17; P45

---

### Вступ

В рамках економічної політики в Україні одне з ключових місць займає аграрна експортна стратегія. На це є об'єктивні підстави. За результатами 2019 року аграрна частка в структурі національного експорту склала 44,3%. На користь перспективності аграрної експортної стратегії в довгостроковому періоді говорить експертна оцінка розвитку світового ринку агропродукції, де визначальним трендом визнано зростання попиту. Споживання харчових продуктів на душу населення за останні 20 років зросло на 10 % (в енергетичному еквіваленті). В умовах посилення інтеграційних процесів України у спільноту європейських країн, аграрний бізнес і всі його складові наразі є однією із ключових ланок формування партнерських відносин. На даний час Україна входить в ТОП-10 світових виробників зернових культур і щорічно нарощує свій потенціал, що безумовно сприятиме виходу в лідери на світовій торгівельній арені. Аграрна експортна стратегія на сьогодні є одним із пріоритетних напрямків загального економічного розвитку країни в цілому.

Вивченню проблематики, пов'язаної із формуванням експортної стратегії продукції агропромислового виробництва (в більшості – це зернові культури), присвячено велика кількість наукових робіт вітчизняних авторів. В роботі [1] авторами проаналізовано сучасний стан розвитку ринку аграрної продукції України та його можливостей в сучасному світовому економічному просторі. Чинники, які сприяють розвитку аграрної економіки країни й фактори, що перешкоджають збільшенню виробництва та нарощуванню експорту розглянуто в роботі [2]. Авторами роботи [3] розглянуто стан розвитку агропродовольчого ринку у зовнішньоекономічній діяльності України і проведено системний аналіз динаміки товарної структури експорту й імпорту агропродовольчої продукції між Україною та ЄС. В статті [4] аналітично доведено існування організаційних, соціально-економічних і інституційних перешкод, які виявлені на перехідному етапі імплементації Угоди про зону вільної торгівлі в аграрному секторі економіки. Автором роботи [5] розглянуто основні засади інтеграції аграрного сектору економіки України з Європейським Союзом у контексті функціонування зони вільної торгівлі та здійснено системний аналіз товарної структури позитивної динаміки українського експорту агропродовольчої продукції в країни ЄС після входження України у Світову організацію торгівлі. Основні складові державного регулювання аграрного сектора економіки в умовах ринкових трансформацій економіки України, які пов'язані з удосконаленням економічної політики для зміцнення конкурентних позицій сільських товаровиробників на ринку агропродовольчої продукції, наведено в роботі [6].

З аналізу наведених публікацій видно, що питання розвитку аграрного бізнесу й формування аграрної експортної стратегії в Україні є актуальними, але впливу агрологістики на процеси експорту сільськогосподарської продукції приділено недостатньо уваги, що потребує подальших досліджень, а саме деталізації визначення «вузьких місць» процесу нарощування експортного потенціалу.

### Мета дослідження

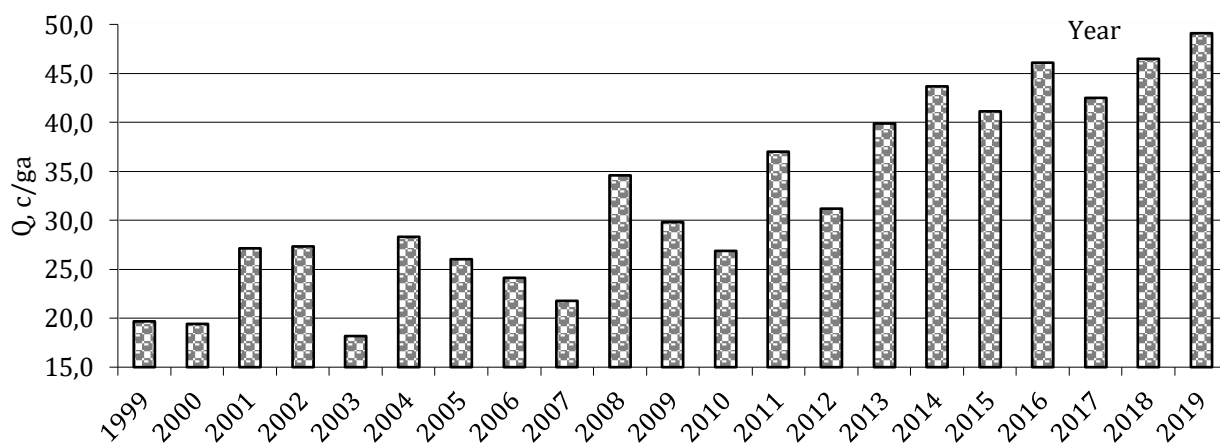
**Мета:** визначення «вузьких місць» процесу нарощування експортного потенціалу в зерновому сегменті на кожному рівні ланцюга «аграрне підприємство – регіон – держава – зовнішній ринок» шляхом використання логістичних підходів. На основі даних аналізу сформулювати пропозиції щодо нарощування зернового експортного потенціалу аграрного сектору в Україні.

## Виклад основного матеріалу дослідження

До основних факторів, які визначають аграрний, зокрема зерновий, експортний потенціал України, на наш погляд, відносяться:

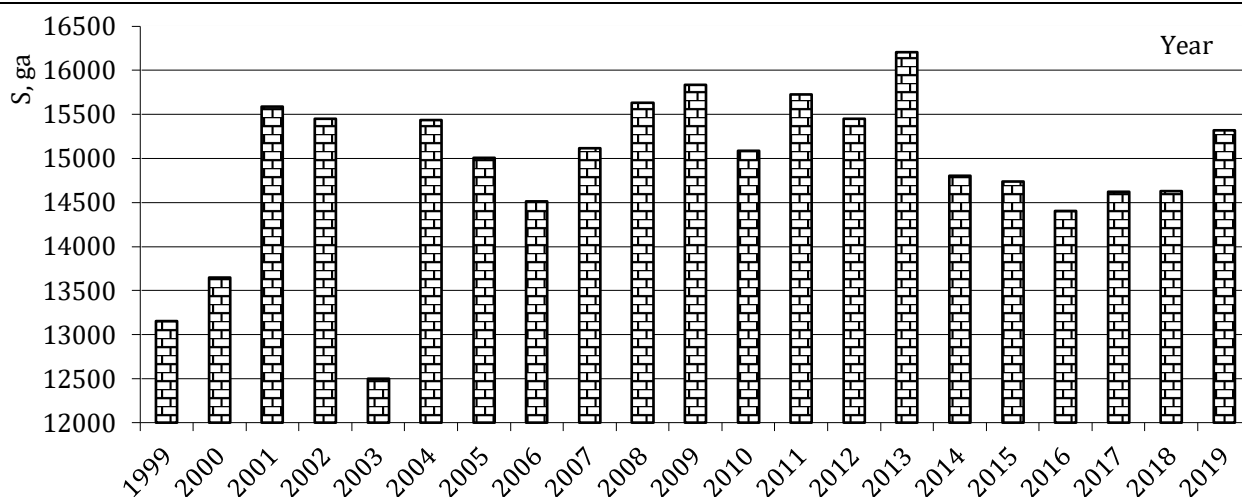
- якість факторів виробництва: предметів праці, засобів праці. Основним предметом праці в сільському господарстві є земля. Сучасні технології її обробки (невідповідність принципам сівозмін, вирубування захисних смуг, різке скорочення застосування природних добрив тощо) призводять до збіднення земель, зменшення їх родючості. Важливий вплив на результативність діяльності аграрних підприємств має рівень техніко-технологічної оснащеності процесів у аграрному виробництві [7];
- стан систем сертифікації і контролю якості зерна на фоні значного посилення вимог до споживчих і екологічних характеристик в ряді країн з пріоритетної для України фокус-групи;
- диверсифікація ринків. На сьогодні, до основних країн-партнерів України по експорту зерна відносяться Індія, Єгипет, Китай, Нідерланди, Іспанія, країни ЄС. Найбільший поштовх національному агропромислому виробництву (АПВ) дав ринок Близького Сходу під час продовольчої кризи. В сучасних умовах рушійною силою національного агроекспорту можуть стати азійські ринки, зокрема Китай, Пакистан, Індонезія. В зазначених країнах відбувається постійне зростання населення в реаліях незадоволеності потреб в сільськогосподарській продукції;
- доступ до фінансових ресурсів;
- рівень маркетингового супроводу експорту;
- механізми реалізації державної експортної політики;
- стан розвитку аграрної логістики (потужності для зберігання, транспортна інфраструктура). Конкурентоспроможність національних компаній на світовому ринку складається в значній мірі зі здатності доставити продукцію до кінцевого споживача в належні строки і належної якості.

Стосовно фізичного обсягу продукції рослинництва, то не дивлячись на дію несприятливих факторів, ми маємо зростання обсягів виробництва. За даними Укрдержстату урожайність зернових в Україні має тенденцію до зростання, починаючи з 1999 року: більш ніж у два рази – з 20 ц/га до 49,1 ц/га в 2019 році (рис. 1). Кількість площ під посівами зернових і зернобобових коливається в невеликих межах і має загальну тенденцію до збільшення (рис. 2) [8].



**Рис. 1. Динаміка урожайності зернових в Україні в 1999-2019 р.**

Можна констатувати, що в короткостроковому періоді виробничі складові не є визначальними в процесах використання й розширення наявного експортного потенціалу національного аграрного сектору. Отже, на перший план серед стримуючих факторів виходить стан логістичної інфраструктури, низька ефективність доробки та перевезення продукції [9].



**Рис. 2. Динаміка площ під посівами зернових і зернобобових в Україні в 1999-2019 р.**

В роботі [10] автори зазначили, що сільськогосподарський потенціал України є високим, проте ступінь його використання є дуже низьким.

Виділимо структурні рівні в загальній проблемі агрологістики:

1. Мікрорівень.
2. Мезорівень.
3. Макрорівень.
4. Наднаціональний рівень.

*Мікрорівень - аграрні підприємства.*

«Вузькими місцями» логістичного процесу для них виступають:

- доступність потужностей для зберігання – елеваторів, зерносховищ. Мова в даному випадку йде не тільки про фізичну наявність визначених об'єктів, а й про фінансову спроможність аграріїв користуватися ними. На даний час наявність складських потужностей всіх лінійних елеваторів для зберігання зерна становить приблизно 50 млн т., а потреба для зернових і бобових культур близько 62-65 млн т, олійних – близько 20 млн т, продуктів помелу й переробки зернових і олійних культур – близько 6-8 млн т. Відсутність можливостей відстрочувати продаж врожаю взагалі виключає суб'єктів агробізнесу з процесу експорту, так як не спрацьовує ефект масштабу (особливо це стосується дрібних фермерських господарств). До найбільших компаній-експортерів зернових входять підприємницькі структури, що не є виробниками сільськогосподарської продукції, однак мають логістичні комплекси для зберігання, як то ДПЗКУ, Луї Дрейфудс Україна ЛТД, Бунге Україна, Амбар Експорт. Можливий напрямок розвитку логістичних процесів в Україні, що нівелює проблему концентрації продукції експортної партії (в даному випадку вона складає 20 т на противагу 3 780 т при завантаженні 54 вагонів-хоперів (повний склад) ємністю 70 т), полягає в широкому розповсюдженні контейнерних перевезень. Це стимул для експортної орієнтації фермерських господарств і розширення кола покупців;

- вартість транспортування. На сьогодні витрати на переміщення зерна від лінійних елеваторів до портів Чорного моря приблизно на 40 % перевищують подібні витрати наприклад у Франції або Німеччині, та на 30 % – в США. Фактично транспортування зерна на експорт складає в середньому на 20 дол./т дорожче у порівнянні з такими ж послугами в європейських країнах. Як наслідок, вітчизняні виробники зерна, за експертними оцінками, втрачають на цьому біля 600 млн дол. [11].

*Мезорівень – регіони.*

На регіональному рівні «вузьким місцем» виступає недостатнє фінансування проектів розвитку регіональної логістичної інфраструктури. На наш погляд, зміна

---

адміністративного устрою в Україні шляхом формування об'єднаних територіальних громад (ОТГ) має позитивні перспективи для вирішення цієї проблеми.

ОТГ отримуватиме більший обсяг фінансових ресурсів, а саме 60 % податку на доходи фізичних осіб, 5 % акцизного податку з реалізації підакцизних товарів, податок на прибуток підприємств і установ комунальної власності, податок на майно (нерухомість, земля, транспорт), єдиний податок, 25 % екологічного податку, трансфери з державного бюджету (базова дотація, освітня й медична субвенції), місцеві податки та збори, додаткову державну фінансову підтримку за рахунок коштів Державного фонду регіонального розвитку, субвенції на соціально-економічний розвиток, субвенції на підтримку інфраструктурних проектів.

Доцільно частину коштів ОТГ інвестувати в розвиток логістичної інфраструктури визначених територій, а саме реконструкцію (модернізацію) існуючих елеваторів, будівництво нових (за потреби), ремонт і будівництво під'їзних і магістральних шляхів, закупівлю спеціалізованого рухомого складу.

*Макрорівень – держава.*

Основною проблемою на державному рівні є тривалість внутрішніх перевалок, що зумовлено невідповідністю логістичних маршрутів і інфраструктури сучасним вимогам аграрного сектору.

Простежимо класичний ланцюг поставок зернових на експорт: виробник – елеватор – залізниця – портові зернові термінали – морські судна. Зв'язок виробника зернових культур з елеватором відбувається шляхом використання автомобільного транспорту, особливістю якого є порівняно невелика вантажопід'ємність і відповідно висока вартість перевезень. За даними аналітичного дослідження [12] елеватори здатні відвантажувати 715 тис. т на день, залізниця подає вагони лише на 117 тис. т, станції в портах здатні обробити 200 тис. т вантажів, в портах є можливість вивантажити 182 тис. т, на судна можна завантажувати 250 тис. т на добу. Таким чином, «вузьким місцем» є Укрзалізниця, конкретніше – недостатня кількість вагонів-зерновозів. Аналіз розрахунків експертів Soufflet Group показав, що на сьогодні обсяг експорту зернових складає 45 млн. т. Якщо весь цей обсяг перевозити залізницею знадобиться 18 740 вагонів, які будуть працювати 365 днів на рік, без вихідних і свят. Але в наявній ситуації, де перевозиться залізницею лише 67%, достатньо 12 656 вагонів. Якщо експорт зерна зросте до 60 млн. т, то потреба складе 25 тис. вагонів для 100% вивозу залізницею. Укрзалізниця має біля 14,1 тис. вагонів разом із залученими. Отже, нестача вагонів-хопперів в осяжному майбутньому стане критичною. В умовах дефіциту інвестиційних ресурсів слід звернути увагу на підвищення оборотності вагонного парку. Кроком у цьому напрямку може стати зняття штучних часових обмежень для погодження електронних заявок на перевезення. Сьогодні ситуація така: на восьмий день система дає логічну помилку і не зберігає електронну заявку [13], що не дає можливості правильного розподілу рухомого складу через відсутність довгострокового планування, яке призводить до підвищення логістичних витрат.

Стосовно вартості послуг Укрзалізниці, зауважимо, що з 19.02.2018 р. в Україні діє новий порядок розрахунку вартості транспортування вантажів залізничним транспортом. Дана реформа призвела до підвищення вартості транспортування вантажів на 17-25 %. Учасники зернового ринку, зокрема зернотрейдери, скоригували вартість логістики зерна. Підвищення вартості транспортування негативно позначилось на економічному стані сільгоспвиробників (за рахунок зниження закупівельних цін).

На нашу думку, вирішення вищезазначених проблем, можливе такими шляхами:

- по-перше – реформування Укрзалізниці. Її положення як природного монополіста дозволяє завищувати ціни на послуги часто сумнівної якості. Дається в знаки нестача інвестиційних коштів. Виникає необхідність на державному рівні

розробити заходи щодо створення реальної конкуренції у сфері залізничних перевезень. Зокрема, слід сприяти притоку інвестицій у розвиток приватного парку вагонів-зерновозів шляхом усунення тарифних бар'єрів. Так, тарифна політика держави, що діє зараз, передбачає оплату повної вартості використання залізничних шляхів для приватних вагонів під час переїзду з вантажем і без нього. В той же час використання хопперів без вантажу Укрзалізниці не тарифікується. Різниця витрат приватних перевізників у порівнянні з державними складає 3-7 дол./т;

- по-друге – розвиток перспективних напрямків вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури, таких як дорожня й річкова.

Автомобільний транспорт історично відіграє важливу роль в організації ланцюгів постачань аграрної продукції. На сьогодні близько 36 % всіх обсягів зерна доставляється автомобільними дорогами. Через обмеження обсягу партії вантажу собівартість автомобільних перевезень є найвищою серед альтернативних варіантів. Стан і якість дорожнього покриття в Україні не дозволяє збільшити вантажність автопоїздів. Необхідною умовою ефективного використання автомобільного транспорту є інвестиції у розвиток мережі сучасних автодоріг за прикладом, зокрема, країн ЄС.

В Україні недостатньо активно використовується річковий транспорт (3 % від загального обсягу перевезень зерна). Поясненням цього є:

нерозвиненість (фактична відсутність) річкового вантажного флоту й інфраструктури;

високі логістичні витрати (собівартість перевезення тони зернових річковим транспортом на 24 % більша у порівнянні з залізничним). Компанія «Нібулон» представила детальну доповідь щодо транспортування вантажів річковим транспортом. За її даними на сьогодні за чинного законодавства собівартість транспортування вантажів із м. Кременчук до м. Миколаїв суднами під українським прапором українських судновласників на 64,25 грн/т вище відносно іноземного флоту, який здійснює бункерування за межами територіальних вод України. Вартість дизельного палива за 12-мильною зоною менше на \$360/т від внутрішніх цін в Україні [8].

З метою використання потенційних можливостей річкового транспорту необхідно на державному рівні прийняти та реалізувати програму створення річкового вантажного флоту й відповідної інфраструктури, а саме: очищення і поглиблення русла для проходження суден з більшою вантажопід'ємністю, реформування системи навігації у відповідності до сучасних стандартів, оптимізація роботи шлюзів і розвідних мостів, реалізація механізмів залучення іноземних інвестицій, усунення бар'єрів для доступу іноземних суднохідних компаній у внутрішні води України.

*Наднаціональний рівень – світове співтовариство.*

Потребує удосконалення механізм представництва України в міжнародних організаціях, зокрема в СОТ. На сьогоднішній день діє Постійне представництво України при ООН і інших міжнародних організаціях у Женеві, яке підпорядковане Міністерству закордонних справ України. Фактично у складі Представництва є лише один економіст, який професійно займається питаннями роботи України як члена СОТ. Отже, сьогоднішнє представництво України у СОТ є недостатнім, що відбивається на ефективності захисту її інтересів з огляду на членство у СОТ. Тому необхідно залучити до роботи у Представництві більшу кількість висококваліфікованих спеціалістів, які б відповідали за такі основні напрямки як: доступ до ринку, технічні бар'єри в торгівлі, санітарні й фіто-санітарні заходи, торговельні питання у сфері захисту прав інтелектуальної власності тощо.

Наскрізною проблемою для всіх рівнів міжнародної аграрної логістики є недостатність кваліфікованих кадрів [14]. Так, з 2007 року Всесвітній банк почав розраховувати Індекс ефективності логістики на основі аналізу найбільш важливих аспектів поточного логістичного середовища. Він включає, зокрема, критерій

компетентності і якості логістичних послуг. Україна станом на 2018 рік у зазначеному рейтингу займає 66-те місце серед 160 країн, поряд з Сербією (65 місце) і Єгиптом (67 місце). На основі представленого вище можна констатувати наявність об'єктивної потреби у фахівцях з міжнародної логістики, які мають компетенції щодо інформаційної і фізичної обробки великих обсягів замовлень; оцінки ризиків зміни кон'юнктури світового ринку; налагодження міжнародних комунікацій; особливостей правових, митних, фінансових, культурних складових економічної діяльності в різних країнах. Необхідно активізувати підготовку фахівців для роботи у сфері логістичного обслуговування та управління ланцюгами постачань:

- департаментів розвитку транспорту й інфраструктури на міжнародному рівні, представництв України в міжнародних організаціях – наднаціональний рівень;
- Міністерств і відомств України (в тому числі Міністерства аграрної політики й продовольства України) – макрорівень;
- департаментів розвитку транспорту й інфраструктури на регіональному рівні – мезорівень;
- експортно-імпортних і логістичних відділів аграрних компаній – мікрорівень.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Основним фактором, що в сучасних умовах України визначає ступінь реалізації зернового експортного потенціалу є стан розвитку логістичної сфери.

У структурі загальної проблеми агрологістики можна виділити чотири рівні: мікро-, мезо-, макро-, наднаціональний.

«Вузькі місця» процесу нарощування експортного потенціалу в Україні:

- мікрорівень – доступність (фізична та фінансова) потужностей для зберігання зерна; вартість транспортних перевезень;
- мезорівень – низька інвестиційна активність у сфері розвитку логістичної інфраструктури;
- макрорівень – сучасний стан залізничної транспортної системи; обмеженість альтернативних варіантів транспортування.
- наднаціональний рівень – недосконалість механізмів представництва України в міжнародних організаціях.

Пропозиції щодо нарощування експортного потенціалу аграрного сектору в Україні:

- розвиток сфери контейнерних перевезень, що розширює коло включених у процес суб'єктів як попиту, так і пропозиції;
- створення механізмів спрямування коштів об'єднаних територіальних громад на розвиток регіональної логістичної інфраструктури;
- реформування Укрзалізниці шляхом розвитку конкуренції на цьому традиційно монополістичному ринку. Ми пропонуємо такий механізм скорочення можливостей отримання монопольної ренти як перегляд діючої тарифної системи з метою вирівнювання конкурентних умов для державного й приватного секторів; вдосконалення системи електронних заявок з метою забезпечення можливостей довгострокового планування, а також зниження логістичних витрат; введення матеріальної відповідальності елеваторів і Укрзалізниці за невиконання взятих на себе зобов'язань;
- розвиток альтернативних варіантів ланцюгів постачань шляхом удосконалення інфраструктури автомобільного й річкового транспорту;
- розширення представництва України у світових урядових і неурядових організаціях з метою захисту національних торгівельних інтересів;
- формування системи підготовки кадрів, здатних кваліфіковано працювати на міжнародному аграрному ринку.

---

## Список літератури

1. Петренко К. В., Давидович А. Є. Аналіз розвитку агропродовольчого сектору України. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/viewFile/102602/97678>
2. Яценко О.М. Розвиток експортного потенціалу аграрного сектора економіки України в умовах глобалізації. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2015. № 3 (80). С. 39-48.
3. Радченко О. П., Шавалюк О. І., Перспективи та проблеми розвитку аграрного сектору економіки України в умовах інтеграції з ЄС. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2017. Т. 16. Вип. 3. С. 213-221.
4. Зінчук Т. О. Проблеми адаптації аграрного сектору економіки до умов Угоди про зону вільної торгівлі Україна – ЄС. *Економіка АПК*. 2015. № 5. С. 79–87.
5. Дудар В.Т. Інтеграція аграрного сектору економіки України з Європейський Союзом у контексті функціонування зони вільної торгівлі. *Вісник ТНЕУ*. 2015. № 2. С. 7-17.
6. Дудар В.Т. Удосконалення економічної політики та механізмів державного регулювання аграрного сектора в контексті зміцнення його конкурентних позицій. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2017. Вип. 1. С. 7-20.
7. Ларіна Т. Ф. Стратегічне управління техніко-технологічним оновленням аграрних підприємств: проблеми теорії і практики: монографія. Харків: Видавництво ТОВ «Смугаста типографія», 2018. 363 с.
8. Статистична інформація Держстату. Рослинництво. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/sg/sg\\_rik/sg\\_u/rosl\\_u.html](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/sg/sg_rik/sg_u/rosl_u.html)
9. Vojtov, V., Berezchnaja, N., Kravcov, A., Volkova, T. Evaluation of the Reliability of Transport Service of Logistics Chains. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. № 7(4.3). P. 270-274.
10. Капіцька К. В., Удовенко В. В. (2018) Проблеми експорту сільськогосподарської продукції України та аграрні аспекти створення зони вільної торгівлі Україна-ЄС. *Наукові конференції*. URL: <http://intkonf.org/kapitska-k-v-udovenko-v-v-problemi-eksportu-silskogospodarskoyi-produktsiyi-ukrayini-ta-agrarni-aspekti-stvorenniya-zoni-vilnoyi-torgivli-ukrayina-es/>
11. Маслак О. Логістика експорту зерна в Україні. *Пропозиція - Главный журнал по вопросам агробизнеса*. URL: <https://propozitsiya.com/logistika-eksporta-zerna-v-ukraine>
12. Логістика експорту зерна України: взгляд Soufflet Group. URL: <https://greencoltd.com.ua/index.php/en/k2-categories/item/332-logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>
13. Чим живе транспортна логістика в агробізнесі. URL: <https://logistics-ukraine.com/2018/06/06/чим-живе-транспортна-логістика-в-агро/>
14. Фурдичко Л.Є., Хорощенко А.В. Проблеми та перспективи експорту продукції агропромислового комплексу України. *Socio-Economic problems of the modern period of Ukraine*. 2016. 3(119). С. 87-91.

## References

1. Petrenko, K. V., Davydovych, A. Ye. Analiz rozvytku ahroprodovolchoho sektoru Ukrainy. [Analysis of the development of the agri-food sector of Ukraine]. Available at: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/viewFile/102602/97678>
2. Yatsenko, O.M. (2015). «Rozvytok eksportnoho potentsialu ahrarnoho sektora ekonomiky Ukrainy v umovakh hlobalizatsii». *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*. no. 3 (80), pp. 39-48.

3. Radchenko, O. P., Shavaliuk, O. I. (2017). «Perspektyvy ta problemy rozvytku ahrarnoho sektoru ekonomiky Ukrainy v umovakh intehtatsii z ES». *Rynkova ekonomika: suchasna teoriia i praktyka upravlinnia*. Issue 3, pp. 213-221.
4. Zinchuk, T. O. (2015). «Problemy adaptatsii ahrarnoho sektoru ekonomiky do umov Uhody pro zonu vilnoi torhivli Ukraina – ES». *Ekonomika APK*. no. 5, pp. 79–87.
5. Dudar, V.T (2015). «Intehtatsiia ahrarnoho sektoru ekonomiky Ukrainy z Yevropeiskyi Soiuzom u konteksti funktsionuvannia zony vilnoi torhivli». *Visnyk TNEU*. no. 2, pp. 7-17.
6. Dudar, V.T. (2017). «Udoskonalennia ekonomichnoi polityky ta mekhanizmiv derzhavnoho rehuliuвання ahrarnoho sektora v konteksti zmitsnennia yoho konkurentnykh pozytsii». *Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu*. Issue 1, pp. 7-20.
7. Larina, T.F. (2018). *Stratehichne upravlinnia tekhniko-tekhnolohichnym onovlenniam ahrarnykh pidpriemstv: problemy teorii i praktyky*. [Strategic management of technical and technological renewal of agricultural enterprises: problems of theory and practice]. Vydavnytstvo TOV «Smuhasta typohrafiia». Kharkiv. Ukraine.
8. Statystychna informatsiia Derzhstatu. Roslynnytstvo. Веб-сайт. Available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/sg/sg\\_rik/sg\\_u/rosl\\_u.html](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/sg/sg_rik/sg_u/rosl_u.html)
9. Vojtov, V., Berezchnaja, N., Kravcov, A., Volkova, T. (2018). «Evaluation of the Reliability of Transport Service of Logistics Chains». *International Journal of Engineering & Technology*. no. 7(4.3). Rr.270-274. DOI: 10.14419/ijet.v7i4.3.
10. Kapitska, K. V., Udovenko, V. V. (2018). Problemy eksportu silskohospodarskoi produktsii Ukrainy ta ahrarni aspekty stvorennia zony vilnoi torhivli Ukraina-Yes. [Problems of export of agricultural products of Ukraine and agrarian aspects of creating a free trade zone Ukraine-EU]. *Naukovi konferentsii*. [Scientific conferences]. Available at: <http://intkonf.org/kapitska-k-v-udovenko-v-v-problemi-eksportu-silskogospodarskoyi-produktsiyi-ukrayini-ta-agrarni-aspekti-stvorennia-zoni-vilnoyi-torgivli-ukrayina-es/>
11. Maslak, O. Lohystyka eksporta zerna v Ukrayne. [Grain export logistics in Ukraine.]. *Propozytsiia - Hlavniy zhurnal po voprosam ahrobyznosa*. [Demand - The main magazine on agribusiness]. Available at: <https://propozitsiya.com/logistika-eksporta-zerna-v-ukraine>
12. Lohystyka eksporta zerna Ukrayny: vzghliad Soufflet Group. [Logistics of grain export of Ukraine: view of the Soufflet Group]. Available at: <https://greencoltd.com.ua/index.php/en/k2-categories/item/332-logistika-eksporta-zerna-ukrainy-vzglyad-soufflet-group>
13. Chym zhyve transportna lohistyka v ahrobiznesi. [How does transport logistics in agribusiness]. Available at: <https://logistics-ukraine.com/2018/06/06/chym-zhyve-transportna-lohistyka-v-ahro/>
14. Furdychko, L.Ie., Khoroshchenko, A.V. (2016). «Problemy ta perspektyvy eksportu produktsii ahropromysloвого комплексу Ukrainy». *Socio-Economic problems of the modern period of Ukraine*. no. 3 (119), pp. 87-91.

**Стаття надійшла до редакції 20.12.2019 р.**