

діяльності його членів або інших суб'єктів господарювання. Кооператив із супутньою агрологістичною діяльністю – це сільськогосподарський обслуговуючий або виробничий кооператив, одним із завдань якого є забезпечення окремого(их) логістичного(их) процесу(ів) в діяльності його членів або інших суб'єктів господарювання.

У сучасних умовах сільськогосподарського виробництва використовуються різні організаційно-правові форми ведення аграрного бізнесу та контролю логістичного ланцюга. Досвід багатьох демократичних ринково розвинених країн свідчить про домінування в структурі їх сільського господарства сімейних ферм та кооперативних організацій. Але останнім часом у світі активно розвиваються і крупні корпоративні форми аграрного бізнесу. Особливого поширення вони набули в багатьох постсоціалістичних країнах (Україні, Росії, Казахстані та ін.), де відсутній або недосконалий ринок земель та існує значна просторова розосередженість сільськогосподарського виробництва.

Розвиток кооперації у сфері логістики часто розглядається як процес об'єднання, інтеграції логістичних функцій не лише в кооперативних утвореннях. Як правило, конкуренція в умовах ринкової економіки розгортається на рівні ланцюгів постачання, а не окремих компаній. Сьогодні цим процесом охоплені як виробничі і торговельні підприємства, так і логістичні оператори. Логістична кооперація є формою розвитку процесу концентрації. Головною причиною розширення співробітництва в логістичному ланцюгу постачання є зростання вимог клієнтів і відповідно збільшення логістичних витрат. Це зумовлює необхідність концентрації на управлінні їх рівнем.

Тому в системі аграрної сфери економіки доцільно принципово розрізняти розрізняти корпоративний та кооперативний логістичні ланцюги. Зокрема, в корпоративному ланцюгу послідовні агрологістичні процеси (постачання, підтримки виробництва і розподілу) знаходяться в межах одно- чи декількоосібного контролю основних власників бізнесу, а в кооперативному – контролюються учасниками кооперації через багатоосібне рівноправне співволодіння та на засадах демократичного менеджменту. Головна мета контролю в першому – максимізація корпоративних фінансових результатів, тоді як у другому – мінімізація логістичних витрат та збільшення доходів членів кооперативу.

Список посилань.

1. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15>

2. Гришова І.Ю. Аналітичне забезпечення потокових підходів до управління фінансовими ресурсами молокопереробних підприємств / І.Ю. Гришова // Інноваційна економіка. – 2015. – №. 2(21). – С. 101–105.

3. Закон України «Про сільськогосподарську кооперацію» / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/469/97-вр>

УДК 005.932::338.2

ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА В СИСТЕМІ ЗАХОДІВ, СПРЯМОВАНИХ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ

Литвинов А.І., д.е.н., Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

Литвинова О.М., к. е. н., Харківський національний аграрний університет ім. В.В. Докучаєва

GREEN LOGISTICS IN THE COMPLEX OF MEASURES FOR SECURING THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN AGRARIAN SECTOR

Litvinov A.I., D.S., Petro Vasylenko Kharkiv National Technical University of Agriculture

Litvynova O.M., PhD, V.V. Dokuchaiev Kharkiv National Agrarian University

Зелена логістика в системі заходів, спрямованих на забезпечення сталого розвитку в аграрному секторі. В сучасних умовах суттєво зростає роль аграрного сектору як основи та

потужного драйверу економічного розвитку. Так, за статичними даними за рахунок сільського, лісового та рибного господарства у 2019 році сформовано понад 9% загального обсягу ВВП [1]. При цьому сільськогосподарська продукція є основою для подальшого додавання вартості іншими галузями (переробною, торгівлею і т.ін.), важливою складовою експортного потенціалу.

Тому реальне значення аграрного сектору значно перевищує ті 9% у ВВП, що сформовані за рахунок сільського господарства. В силу особливостей галузі, логістична підсистема аграрного сектору є його важливою складовою. Зелена логістика, що розглядається як така, що функціонує на основі екологічно безпечних та ресурсозбережних технологій (визначення наводиться згідно [2]). Але, в той час коли ресурсозбережні технології, як правило, забезпечують вимогам економічної ефективності, то щодо екологічно безпечних такого однозначно стверджувати не можна. Тому на найближчу перспективу в аграрному секторі більшого розвитку буде зазнавати ресурсозбережний напрямок розвитку зеленої логістики.

Щодо розвитку іншого напрямку екологічно безпечної логістики, то тут ситуація не така однозначна. Адже відповідність вимогам екологічної безпеки для підприємства часто пов'язана із додатковими витратами і в таких випадках негативно впливає на економічну ефективність. При цьому, ресурсозбережна логістика зменшує антропогенне навантаження на навколишнє середовище, тому вона, певною мірою, є також і екологічно безпечною. Такий підхід дозволяє збалансувати вимоги економічної ефективності та забезпечення зеленого напрямку розвитку логістики в аграрному секторі. При цьому, реальною перспективою на найближче майбутнє має, за прикладом Німеччини [2], стати розвиток на лізинговій основі транспорту з низьким рівнем викидів двоокису вуглецю. Тим більше, що транспортний комплекс визнається фахівцями [3] одним із найбільших забруднювачів атмосферного повітря.

В літературі зустрічається точка зору, що ефективне функціонування зеленої логістики неможливе без підтримки держави [4]. Але, хоча в цілому державна підтримка є бажаною, економія витрат при впровадженні заходів, спрямованих на підвищення ресурсозбережності логістики формує для суб'єктів господарювання в аграрному секторі достатній економічний мотив для руху в цьому напрямку.

Також це узгоджується з основними положеннями концепції сталого розвитку, прийнятими ООН на конференції в Ріо-де-Жанейро у 1992 році [5,6]. Адже ресурсозбережність логістики, серед іншого, спрямовується на економію палива та мастильних матеріалів, що своїм прямим наслідком має зменшення викидів двоокису вуглецю та інших шкідливих речовин.

Не в останню чергу слід зазначити, що в силу особливостей аграрного сектору, використовувана тут логістична інфраструктура часто залучається із інших галузей. Наприклад, перевезення зерна на елеватори та між ними здійснюється залізницею та річковим транспортом. Для обслуговування експортних товарних потоків активно використовується залізниця та морський транспорт і т. д. Тому вирішення питання розвитку зеленої логістики в аграрному секторі потребує комплексного, системного підходу. Певною мірою воно відбувається еволюційним шляхом, коли у суб'єктів аграрного сектору з'являється економічна мотивація, достатня для впровадження заходів, спрямованих на екологізацію логістичної складової своєї діяльності.

Іншим важливим чинником виступає державна політика, зокрема, законодавчі обмеження щодо викидів та система оподаткування. Проте, пріоритетне значення слід надавати формуванню системи економічних мотивів для суб'єктів господарювання аграрного сектору, які спонукатимуть їх до більшого поширення зеленого підходу в їх логістиці. Роль держави при цьому зводиться до формування загальних принципів і формування економічних передумов для поживлення лізингової діяльності в секторі зеленої логістики. Також цей підхід дозволяє узгодити поширення в аграрному секторі зеленої логістики із принципами сталого розвитку.

Список посилань

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Гуржій Н. М., Белікова М. Ю. Впровадження екологістики у вітчизняну транспортну систему. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. № 17, т.1. С. 96–99.
3. Чеклов В. Ф., Чеклова В. М. Передумови розвитку “зеленої” логістики на залізничному транспорті. *Технологический аудит и резервы производства*. 2014. № 1/3(15). С. 43–45
4. Єгоращенко І. В. Впровадження ”зеленої” (екологічної) логістики суб’єктів господарювання. *Економіка, фінанси, право*. 2016. №9. С. 10–14.
5. United Nations Conference on Environment and Development (UNCED): Drafts, Agenda 21, Rio Declaration, Forest Principles, 3-14 June 1992, Rio de Janeiro. (A/Conf.151/4, Part I, English). United Nations, 1992.
6. Agenda 21: Earth Summit: The United Nations Programme of Action from Rio. CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013. 3. 354 p.

УДК 631.14.001.76

СУЧАСНИЙ СТАН СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Богданович О. А.,

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

CURRENT STATE OF AGRICULTURE IN KHARKIV REGION

Bogdanovich O. A.

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Сучасна вітчизняна модель аграрного виробництва, що була сформована на протязі двох останніх десятиліть, дає змогу досягати ефективного економічного зростання та забезпечувати вагомі фінансові результати певному колу виробників. Разом з тим, всі суспільні блага, в тому числі такі важливі, як продовольче самозабезпечення, економічна база життєдіяльності сільського населення, відтворення селянства та підтримання екологічної рівноваги, що повинні створюватися у процесі сільськогосподарського виробництва, виробляються недостатньо, а сімейний тип господарювання не отримує належного розвитку.

Розроблена стратегія розвитку аграрного сектору економіки України на період до 2020 року і надалі передбачає, що, першочергової підтримки потребують сільськогосподарські сімейні, малі та середні господарства шляхом різносторонніх мотивацій при становленні і розвитку ефективного регіонального сільського господарства. Наразі галузь тваринництва країни і, зокрема Харківської області, потребує більшої державної та регіональної фінансової підтримки. Пріоритетними також є: свинарство у великих господарствах при високому рівні автоматизації та механізації; молочне скотарство за рахунок розвитку довгострокових контрактних відносин із молокопереробними підприємствами цільно- та кисломолочного напрямів та виробництва сухого молока [1].

До факторів, що впливають на формування ефективної галузевої структури сільського господарства, і які потрібно обов’язково враховувати, можна віднести: природно-кліматичні умови, транспортну інфраструктуру, відстань від переробних підприємств і ринків збуту, розміри підприємств, трудові та фінансові ресурси, традиційність. Безумовно, не всі ці фактори можуть визначати реальну структуру виробництва на підприємствах. У даному