

УДК 339.16:338.4

Зарубежный опыт развития логистических систем в АПК

Современный этап развития логистики (в том числе и в аграрной сфере) характеризуется: глобальным характером процесса товародвижения; ростом значения инновационных составляющих в ряде национальных экономических систем; появлением новых потребностей у покупателей сельскохозяйственных товаров и продуктов питания;

расширением списка логистических услуг.

Четко прослеживаемыми в мировой экономике тенденциями стали: повышение эффективности функционирования аграрной сферы благодаря учету изменяющихся рыночных условий;

ликвидация ряда установленных между различными странами торговых барьеров;

рост объемов международной торговли;

интенсификация конкуренции;

совершенствование методов государственного регулирования сельского хозяйства.

В различных странах процессы развития и внедрения логистики в сферу АПК имеют различную интенсивность. Тем не менее общими для ряда государств тенденциями стали концентрация аграрного производства в оптимальных с экономической точки зрения зонах, а также обработка и переработка сельскохозяйственного сырья на местах с последующей транспортировкой потребителям. В результате размещение субъектов хозяйствования АПК происходит не по национальному принципу, а в странах и регионах с низкими производственными затратами. К примеру, профильные немецкие предприятия создаются в Польше, американские – в Мексике, японские – в Китае [1, 6, 17].

В процессе исследования нами изучены:

специфика процесса формирования в АПК ряда зарубежных стран логистических систем;

условия эффективного применения последних;

особенности местных логистических механизмов;

комплексы внутренних и внешних факторов, влияющих на результативность деятельности сельхозпроизводителей;

организационно-технологические формы зарубежных систем, обеспечивающих движение аграрной продукции (см. рис.).

Развитие логистики в аграрной сфере связано с использованием следующих механизмов:

организационного, обеспечивающего заключение межрегиональных соглашений о поставках продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности, а также создание и функционирование торгово-закупочных организаций, товарных бирж, интегрированных агропромышленных объединений [7, 15];

нормативно-правового, наличие которого предполагает разработку, принятие и выполнение законов и постановлений, определяющих и регламентирующих производственную и логистическую деятельность отраслевых структур, а также решение вопросов, связанных с их налогообложением, страхованием, ценообразованием, финансовой поддержкой и др. [2, 15];

научно-методического, способствующего разработке и внедрению в АПК эффективных методов и технологий в областях логистики, подготовки квалифицированных специалистов, информационного обеспечения коммерческих операций, формирования систем планирования материальных потоков [4, 10, 11].



Классификация используемых в зарубежных странах логистических систем
(выполнен автором по данным источников [4, 6, 10, 11, 15])

Нами установлено, что важнейшей характеристикой логистических систем является целостная совокупность взаимодействующих элементов и факторов, влияющих как на размеры имеющихся у отраслевых структур запасов, так и на интенсивность различных потоков (производственных, управленческих, отраслевых, региональных), наличие которых обусловлено осуществлением внутрипроизводственной логистики. Применение последней позволяет аграрным предприятиям улучшить свои рыночные позиции путем повышения конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках.

К настоящему времени в мировой сельскохозяйственной практике сформировались микро-, мезо-, макро- и мегалогистические системы, которые состоят из взаимосвязанных звеньев, а именно: поставщиков ресурсов (сельскохозяйственных предприятий и их подразделений); бытовых (торговых) организаций;

посреднических структур;
 транспортных и экспедиционных предприятий;
 бирж, банков и иных финансовых учреждений;
 структур, специализирующихся на маркетинговом, информационном, выставочно-ярмарочном обеспечении.

К важнейшим особенностям логистических систем в АПК нами отнесены:

- формы собственности;
- организационно-правовые формы;
- цели и характер функционирования;
- перечни и характеристики используемого технологического оборудования;
- виды потребляемых ресурсов;
- рассредоточенность технических средств и трудовых ресурсов на больших территориях [3, 5, 16].

Первая группа логистических систем является составной частью структуры управления субъектами хозяйствования, обеспечивающей повышение эффективности деятельности организаций АПК и их конкурентоспособности. Цели и результаты ее функционирования определяются степенью охвата базисных операций, связанных с оптимизацией управления движением ресурсов в пределах производственного цикла и вне его, а также интегрированными потоками (внутрипроизводственными и внешними).

Микрологистическая система в аграрном секторе предназначена для управления и оптимизации материальных потоков и иных, сопутствующих им, в процессе снабжения, производства и сбыта сельскохозяйственного сырья и продовольствия. Она охватывает сферу деятельности отдельного предприятия и обеспечивает решение локальных вопросов в рамках подразделений одного хозяйства.

В течение последних десятилетий в мировой практике наблюдается процесс структуризации больших групп предприятий в корпорации, связанные едиными (мезологистическими) системами движения ресурсов. Данная тенденция характерна и для сельского хозяйства. Подобные объединения способны организовывать логистические системы, результаты работы которых не зависят от географического положения отдельных предприятий. Логистика корпорации (мезологистика) носит в основном информационный характер. Это объясняется тем, что с ростом уровня логистической системы информационным потокам уделяется больше внимания, а материальным – меньше.

Вторая группа логистических систем представляет собой крупную организационно-экономическую среду управления, охватывающую как посреднические, торговые и транспортные предприятия различных ведомств, так и экономическую инфраструктуру отдельной страны или группы государств. Формирование и оптимизация подобной структуры нацелены на достижение определенных коммерческих, научных, экологических, социальных, политических и иных целей. Как показывает опыт экономически развитых государств, использование подобных систем ведет к сокращению:

- транспортных расходов (на 7–20%);
- затрат на погрузочно-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции (на 15–30%);
- общих логистических издержек (на 12–15%).

Кроме того, на 20–40% ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов, а их запасы сокращаются на 50–100% [11].

Проведенное Европейской промышленной ассоциацией обследование, затронувшее 500 специализирующихся на производстве продовольственных товаров, сельскохозяйственной техники, машин и оборудования фирм и компаний из Германии, Голландии, Великобритании, Франции, Италии, показало следующее:

- 57% изученных предприятий использовали для организации производства принципы и функции логистики нерегулярно, осуществляя суточное планирование;
- около 20% из них делали это также нерегулярно, но составляли планы на недельный срок, принимая во внимание свои финансовые возможности и перспективы снижения издержек производства;

лишь 23% фирм внедрили интегрированные логистические системы, охватывающие все сбытовые цепи (от поставщиков сырья до потребителей готовой продукции), а также разрабатывали долгосрочные (на месяц и более) планы материально-технического обеспечения производства и сбыта товаров [11].

Применение логистики позволило ряду обследованных предприятий почти на 10% увеличить производительность труда работников на этапе транспортировки, однако 60% из них не добились снижения себестоимости продукции.

Одной из значимых для современной аграрной логистики тенденций является создание во многих странах специализирующихся в данной области государственных учреждений или институтов. Их деятельность проявляется в формировании нормативно-правовой базы, использовании соответствующих финансово-кредитных рычагов, реализации координационных функций, заключении контрактов, связанных с выполнением целевых программ [4, 5, 6, 10].

Рассмотрим деятельность подобных структур в различных странах.

В Нидерландах функционирует Национальный международный совет по распределению, который работает по принципу отраслевого союза (ассоциации). Реализацию крупных национальных инфраструктурных проектов финансирует Министерство транспорта и водного хозяйства [5, с. 199].

Во Франции политику в области логистики формирует Министерство экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. Крупные проекты в рассматриваемой сфере реализуются на принципах партнерства государства и регионов.

В Чехии главную роль в развитии логистики играют Министерство транспорта, Министерство промышленности и торговли, Чешская логистическая ассоциация.

В Латвии разработкой политики в сфере логистики занимается Министерство сообщений. При этом конкретную работу по ее реализации проводят 5 объединений: Балтийская ассоциация транспорта и логистики, Ассоциация логистики и таможенных брокеров, Латвийская ассоциация транзитного бизнеса, Латвийская ассоциация автоперевозчиков, Латвийская национальная ассоциация экспедиторов грузов.

В Великобритании за развитие логистики отвечает Департамент транспорта. Однако строительством и эксплуатацией профильных центров занимаются исключительно частные компании, а государство создает для этого благоприятные инвестиционные условия.

В Швейцарии логистические центры представляют собой частные предприятия (акционерные общества). Они являются членами отраслевого Союза швейцарских предпринимателей, представляющего их коллективные интересы. Роль государственных органов заключается в формировании законодательной и нормативной базы, оказании содействия местным фирмам при выходе на зарубежные рынки, защите их интересов за рубежом [5, с. 199].

С 1990-х годов в США и Японии стали создаваться стратегические хозяйственные центры, задачами которых стали:

- разработка целевых логистических программ;
- их реализация;
- освоение рынков сбыта продукции АПК.

С 2000-х годов в ряде стран мира получили развитие центры по закупкам продукции, координирующие взаимодействие между отделами снабжения предприятий пищевой промышленности и поставщиками сельскохозяйственного сырья. В настоящее время во Франции существует широкая сеть государственных организаций, занимающихся вопросами оптовой торговли.

В США для формирования государственных заказов, обеспечивающих выполнение целевых программ правительства, образована государственная контрактная система. В ее рамках функция выдачи заказов возложена на Управление государственных заказов, работающее с федеральными министерствами и ведомствами. Непосредственно организацию материально-технического обеспечения субъектов аграрного бизнеса техникой, технологиями и комплектующими осуществляют фирмы, управляющие упомянутыми программами и выполняющие на контрактной основе соответствующие заказы. Эти структуры определяют подрядчиков и субподрядчиков, которые на договорных началах участвуют в реализации тех или иных программ [4, с. 126].

В последние годы в мире прослеживается отчетливая тенденция объединения на уровне предприятий, в том числе и аграрных, всех логистических функций – снабженческих, сбытовых и сервисных. Это объясняется возросшей потребностью каждой из данных структур в управлении интегрированными материальными, информационными и финансовыми потоками, осуществляемом единым координационным центром. Подобная практика увеличивает эффективность деятельности предприятий АПК, улучшает качество сельскохозяйственной продукции и продовольствия, позволяет совершенствовать методы работы с оптовыми и розничными покупателями.

Для Германии, Нидерландов, Италии, Великобритании, Франции и Бельгии характерно наличие в структурах управления ряда компаний отделов логистики. Эти подразделения осуществляют руководство транспортными, складскими, сервисными операциями.

По данным И. Сковоренка и З. Сириуш-Вольского, полученным в ходе анкетирования, в Польше 46,1% предприятий включают в сферу компетенций своих логистических подразделений снабжение, производство и сбыт, 29,6% – снабжение и производство, 13,9% – производство и сбыт, 3,5% – снабжение и сбыт [11, с. 75].

В последнее время за рубежом все активнее стали формироваться специализированные логистические предприятия – распределительные центры, транспортные и экспедиторские организации [4, 11]. В своей деятельности данные субъекты хозяйствования используют такие современные организационно-управленческие методы, как аутсорсинг и джабинг. Первый предполагает передачу сторонним организациям некоторых функций и задач (как производственных, так и вспомогательных), которые ранее выполнялись самими предприятиями. Это соответствует мировой практике создания специализированных фирм, предоставляющих различные логистические услуги. Второй метод представляет собой мелкооптовое посредничество, связанное с выполнением ряда работ, операций, процедур по оказанию потребителям услуг на регулярной основе (таких, как ремонт и обслуживание технологического оборудования).

Изучение процесса развития логистических функций различных структур (от транспортных предприятий до специализированных центров) показало, что многие из них создаются и функционируют как самостоятельно, так и в рамках крупных компаний, осуществляя свою деятельность в определенных регионах, территориях или на международном уровне. Они особенно эффективны при размещении в морских и речных портах. В зависимости от характера операций рассматриваемые субъекты подразделяются на центры распределения (сбыта), перегрузки товаров, оборота последних [4, с. 35]. Их наличие способствует оптимизации транспортных потоков, снижению связанных с производством и реализацией продукции логистических и общих затрат, обеспечивает соблюдение специфичных для транспортного процесса технологий. Практика показывает, что логистические предприятия способны быстро и эффективно реагировать на изменения рынка, адаптироваться к переменам в его структуре.

За рубежом используется специальный термин 3PL (Third Party Logistics – третья сторона в логистике, посредник). Им могут описываться перевозчики, экспедиторы, грузовые терминалы, страховые компании, таможенные брокеры, структуры информационно-компьютерного сервиса, банки и финансовые учреждения, осуществляющие расчеты за логистические и иные операции.

В мировой практике для PL-операторов (Party Logistics – участников логистических операций) используется классификация, позволяющая обобщить и анализировать функции провайдеров логистических и складских услуг (см. табл. 1).

Функции операторов низкого уровня (1PL и 2PL) выполняются фирмами-грузовладельцами.

Действующий на среднем уровне 3PL-оператор должен иметь в собственности или арендовать: качественный автопарк (транспорт разного тоннажа) для перевозки крупно- и малогабаритных грузов;

склады класса не ниже «В», используемые для хранения любой продукции;

региональную складскую сеть для работы с филиалами компании-заказчика.

В договорах 3PL-операторы указывают причины выплаты заказчикам компенсаций и берут на себя соответствующие риски. Для контроля и координации работы клиентам на весь срок оказания услуг предоставляются рабочие места в офисах.

Таблица 1. Классификация PL-операторов, принятая за рубежом

Категории PL-операторов	Характеристики провайдеров логистических и складских услуг
Низкий уровень	
1PL	Фирма-грузовладелец сама выполняет все операции по логистике и складированию грузов
2PL	Оператор предоставляет набор традиционных услуг, связанных с транспортировкой и складированием товара
Средний уровень	
3PL	Оператор оказывает комплекс услуг (в том числе дополнительных), включающий как традиционное складирование, так и промежуточное хранение груза, а также проектирование и разработку информационных систем, использование услуг субподрядчиков. Функции 3PL-провайдера: организация и управление перевозками; учет запасов и управление ими; подготовка импортно-экспортной и фрахтовой документации; складское хранение и обработка груза; доставка последнего конечному потребителю
Высокий уровень	
4PL	Оператор объединяет функции всех организаций, участвующих в процессе поставки продукции. Функции 4PL-провайдера: планирование; управление и контроль за всеми логистическими процессами компании-заказчика
5PL	Действует система интернет-логистики, обеспечивающая планирование, подготовку, управление и контроль за всеми составляющими единой цепи транспортировки и складирования грузов с помощью цифровых технологий

Примечание. Составлена автором по данным источников [6, 10].

Обязательными условиями функционирования операторов высокого уровня (4PL и 5PL) являются работа с организациями-клиентами, основанная на применении систем управления ресурсами, использование интернета как единой виртуальной площадки для выполнения полного спектра логистических задач, а также наличие в составе данных предприятий специализированных структурных подразделений:

отделов закупок, осуществляющих весь спектр деловых контактов с поставщиками заказанных ресурсов (подготовку и заключение договоров, сертификацию, таможенное оформление);

отделов по управлению запасами, контролирующими наличие продукции и масштабы продаж через точки реализации;

отделов брэнд-менеджмента, проводящих комплексный маркетинговый анализ рынка для корректирования предприятиями-заказчиками объемов продаж.

Определяющее значение в логистической системе играют склады, включающие здания, сооружения и разнообразные устройства, предназначенные для приемки, размещения и хранения поступивших товаров, подготовки их к потреблению, а также отпуска оптовым и розничным покупателям. В настоящее время в мировой практике применяется комплексная классификация складских помещений (см. табл. 2).

Важная роль отводится складам общего пользования и межотраслевого назначения. В США, благодаря оказываемым ими услугам, расходы пользователей по хранению, подготовке к отправке и отгрузке продукции сокращаются на 15%. Складские структуры могут создаваться совместно с клиентами. Как правило, они размещаются на территориях обслуживаемых предприятий либо формируются как комплексы, общие для нескольких организаций [4, 15].

Тенденцией, характерной для процесса развития логистических образований в государствах Евросоюза, является формирование общей системы товародвижения, предполагающее наличие нескольких основных центров логистики и значительный рост числа взаимодействующих с ними

региональных структур. Наличие подобной системы позволяет оптимизировать товаропотоки, сокращать время продвижения сельскохозяйственных продуктов и продовольствия на внутренний рынок ЕС, реализовывать в рамках данного объединения проекты по развитию сети логистических центров [4, с. 36].

Таблица 2. Классификация складских помещений, принятая за рубежом

Характеристики	Классы складов			
	А	В	С	Д
Типы зданий	Одноэтажные, построенные по современным технологиям	Капитальные (обычно многоэтажные) сооружения	Капитальные помещения (бывшие производственные либо утепленные ангары)	Подвальные помещения, объекты гражданской обороны, неотапливаемые ангары
Высота потолков	Не менее 8,0 м	4,5–8,0 м	4,0–6,0 м (редко до 18,0 м)	3,0–10,0 м
Полы	Ровный с антипылевым покрытием. Допустимая нагрузка – не менее 5 т/м ²	Асфальт или бетон без покрытия	Асфальт, бетонная плитка, бетон без покрытия	Асфальт, бетонная плитка или бетон, земляные полы
Системы пожарной сигнализации	Наличие обязательно	Наличие обязательно	–	–
Системы автоматического пожаротушения	Спринклерная или порошковая	Гидрантная	–	–
Температурные режимы	Регулируемый	В зимнее время – не менее 10 °С	В зимнее время – не менее 5 °С	Не отапливаются
Тепловые завесы на воротах	Наличие обязательно	–	–	–
Погрузка-разгрузка	Автоматические ворота с гидравлическим пандусом	Пандус на уровне 1,2 м	Ворота на нулевой отметке пола	–
Вентиляция	Приточно-вытяжная с кондиционером	–	–	–
Безопасность	Охранная сигнализация и видеонаблюдение с фиксацией	Круглосуточная охрана по периметру территории	–	–
Офисные площади при складах	Не более чем 80 м от склада	Не далее 100 м от склада	–	–
Телекоммуникации	Многоканальные телефонные линии и оптико-волоконный интернет	Стационарная телефонная связь	–	–
Территории для стоянки и маневрирования автопоездов	Наличие обязательно	–	–	–
Расположение	Вблизи центральных магистралей, не более чем в 20–ти км от крупного города	–	–	–

Примечание. Составлена автором по данным источников [6, 11].

Одной из современных особенностей процесса развития логистики в аграрной сфере является усиление роли информационно-консультационных служб, призванных своевременно доносить до сельхозпроизводителей важную информацию, необходимую для принятия управленческих решений. В США и странах Европейского Союза рынок консультационных услуг обеспечивает

4–5% ВВП и 3–4 млн рабочих мест. В 1990-х годах доход консалтинговых фирм государств Евросоюза составлял 6 млрд USD, США – 20 млрд USD. Масштабы деятельности компаний по консультированию оцениваются исходя из количества их сотрудников, приходящегося на 1000 жителей. В Японии значение этого показателя равно 0,4, США – 0,2, Европейском Союзе – 0,08, развивающихся странах – 0,004 [7, с. 109].

К сожалению, в Республике Беларусь до сих пор не сформирована единая национальная информационно-консультационная система. До конца не определен статус консультанта, отсутствует план развития сферы платных услуг, не разработан механизм взаимодействия служб и центров сельскохозяйственного консультирования с государственными органами управления АПК, не применяются комплексные методики оценки эффективности их функционирования. В этой связи актуальной для сельского хозяйства Беларуси задачей является изучение опыта зарубежных стран по формированию информационно-консультационной системы, позволяющее выработать оптимальную политику государства в области управления логистикой и маркетингом как внутри страны, так и на международном уровне.

Обобщение содержания работ Л. Байгот, Г. Демишкевича, Н. Киреенко, Л. Колотова, А. Крупича, А. Прохоцкого, А. Семина, В. Савенко показало, что при всем многообразии используемых в аграрной сфере моделей консультационного обслуживания наиболее распространенными среди них являются:

реализуемая Всемирным банком система подготовки и посещений, основанная на создании плотных структур, передающих накопленный опыт иным;

службы сельскохозяйственного консультирования, оказывающие отраслевым структурам консалтинговые услуги;

создаваемые при колледжах и университетах центры содействия, занимающиеся сельскохозяйственными исследованиями и предоставляющие фермерам консультационные услуги [2, 7, 8, 9, 12, 13, 14].

Несходство функционирующих в различных странах и регионах аграрно-информационных служб обусловлено:

наличием государственных и частных организаций, как самостоятельно, так и совместно участвующих в реализации информационных проектов;

разными уровнями государственной поддержки аграрно-информационных служб;

дифференциацией размеров доходов от оказания услуг (рутинные задачи решаются безвозмездно или оплачиваются из бюджета, узкопрофильные консультации даются на коммерческой основе);

различными источниками профильной информации (в большинстве стран таковыми являются научные центры и высшие учебные заведения);

методами распространения информации (и государственные службы, и частные фирмы предпочитают непосредственные контакты с товаропроизводителями, подразумевающие тесные контакты с хозяйствами, обучение их работников на курсах переподготовки или специализированных семинарах и т.д.);

способами распространения информации (все страны поэтапно включаются в глобальную телекоммуникационную систему).

Если в США и Австралии действуют эффективные национальные аграрно-информационные службы, а в Канаде оформление подобной структуры завершается, то в целом ряде стран данный процесс не форсируется, поскольку общемировая тенденция его интенсификации отсутствует [8, с. 20–24].

Как отмечают Л. Нижевич и Н. Киреенко, в государствах СНГ деятельность консультационных служб осуществляется в 2-х направлениях, которые тесно связаны и в одинаковой степени важны [7, 12]. Первое из них – содействие увеличению производства продукции высокого качества с гектара пашни или головы скота, а также рентабельному и экологически безопасному хозяйствованию. Эффективное использование земли, производственных построек, скота, интенсификация и оптимизация производства сельскохозяйственной продукции – путь, по которому сегодня идут все экономически развитые страны. Вторым направлением являются действия, способствующие

минимизации издержек, созданию конкурентоспособной продукции, получению по результатам работы максимальной прибыли от хозяйственной деятельности в условиях рынка. В этом заинтересованы прежде всего производители аграрной продукции.

Накопленный в зарубежных странах теоретический, методический и практический опыт следует использовать в процессе разработки механизма совершенствования логистической системы в АПК Беларуси. Комплексный подход к соблюдению и реализации действующих в рассматриваемой сфере международных стандартов позволит:

повысить действенность аграрной логистики;

разработать рекомендации по использованию последней для развития системы сбыта продукции АПК;

эффективно управлять запасами сельскохозяйственных товаров и процессом их реализации.

Основными направлениями развития инфраструктуры и логистического обеспечения отечественного рынка аграрной продукции должны стать:

выработка единых нормативно-правовых норм по вопросам регулирования внутренней и внешней инфраструктуры упомянутого рынка;

создание логистических центров с привлечением торговых организаций, транспортных компаний, банков, страховых фирм;

совершенствование методов управления рыночной инфраструктурой с использованием новых программных и информационных систем;

реорганизация аграрного бизнеса на основе современных методов инжиниринга;

внедрение специализированных систем повышения производительности труда и управления производством.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алесинская, Т. В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления / Т. В. Алесинская. – Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. – 116 с.
2. Байгот, Л. Зарубежный опыт создания и функционирования информационно-консультационных служб в сельском хозяйстве / Л. Байгот, Н. Киреенко // *Агрэоэканоміка*. – 1999. – № 10. – С. 3–5.
3. Баркан, Д. И. Управление сбытом: учеб. пособие. / Д. И. Баркан. – СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2004. – 344 с.
4. Гордон, М. П. Логистика товародвижения / М. П. Гордон, С. Б. Карнаухов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2001. – 200 с.
5. Губский, М. И. Логистика в Республике Беларусь: проблемы институционализации / М. И. Губский // *Проблемы управления*. – 2009. – № 3 (22). – С. 199–202.
6. Дроздов, П. А. Основы логистики в АПК / П. А. Дроздов. – 2-е изд. – Минск: Изд-во Гревцова, 2013. – 288 с.
7. Киреенко, Н. В. Формирование системы сельскохозяйственного консультирования: опыт стран СНГ / Н. В. Киреенко // *Вестник БГЭУ*. – 2012. – № 5. – С. 109–114.
8. Колотов, Л. Информационно-консультационное обслуживание сельских товаропроизводителей / Л. Колотов, Г. Демишкевич // *АПК: экономика и управление*. – 1996. – № 7. – С. 20–24.
9. Крунич, А. И. Становление менеджмента в системе управления АПК / А. И. Крунич, А. В. Прохоцкий. – Минск: Институт аграрной экономики НАН Беларуси, 2003. – 232 с.
10. Левкин, Г. Г. Логистика в АПК: учеб. пособие. – 2-е изд. / Г. Г. Левкин. – М.: Берлин: Директ-Медиа, 2014. – 245 с.
11. Логистика: учеб. пособие / И. М. Баско [и др.]; под ред. И. И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007. – 431 с.
12. Нижевич, Л. Аграрные информационно-консультационные службы в Республике Беларусь: современное состояние и перспективы развития / Л. Нижевич, Н. Киреенко // *Аграрная экономика*. – 2011. – № 9. – С. 21–23.
13. Савенко, В. Г. Развитие системы сельскохозяйственного консультирования в России: состояние и перспективы / В. Г. Савенко // *Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий*. – 2011. – № 1. – С. 41–43.
14. Семин, А. Формирование и эффективность региональных информационно-консультационных центров / А. Семин // *АПК: экономика, управление*. – 2010. – № 6. – С. 62–67.
15. Совершенствование системы сбыта в агропродовольственной сфере. Теория, методология, практика / В. Г. Гусак [и др.]. – Минск: Ин-т систем. исслед. в АПК НАН Беларуси, 2010. – 252 с.
16. Хмельницкая, З. Б. Формирование логистических систем агропромышленного комплекса с использованием информационно-консультационных служб / З. Б. Хмельницкая, С. Ю. Золотухин // *Известия УрГЭУ*. – 2015. – № 5 (61). – С. 125–129.
17. Храмаженко, Н. В. Зарубежный опыт использования логистики в сфере обращения / Н. В. Храмаженко // *Потребительская кооперация*. – 2007. – № 3 (18). – С. 40–45.

РЕЗЮМЕ

Выявлены и обобщены тенденции и особенности развития современных зарубежных логистических систем, обеспечивающих движение сельскохозяйственного сырья и продукции. Описаны механизмы обеспечения логистического процесса, а также комплекс воздействующих на последний внутренних и внешних факторов. Выполнена классификация систем логистики в АПК, PL-операторов и торгово-посреднических структур, применяемых в зарубежной практике. Рассмотрены перспективы создания в отечественном АПК информационно-консультационной службы, являющейся связующим звеном на всех уровнях управления отраслевой логистической системой.

SUMMARY

Trends and features of development of modern foreign logistical systems providing movement of agricultural raw materials and production are revealed and generalized. The mechanisms of providing the logistical process, as well as the complex influencing the last internal and external factors. The classification of logistics systems in agribusiness, PL-operators and trade-intermediary structures used in foreign practice is performed. The prospects of creating an information and consulting service in the domestic agribusiness are considered, which is the link at all levels of management of the industrial logistics system.

Поступила 26.02. 2018