Дяченко Микола Іванович., к.с.-г.н., доцент

доцент кафедри менеджменту

Уманський національний

університет садівництва м. Умань

ORCID: 0000-0003-4997-5020

**ЛОГІСТИЧНИЙ РИНОК В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ КРАЇНИ**

Логістика – це комплексний процес управління потоком товарів, послуг та інформації від місця знаходження до місця споживання. Її основна мета ефективно і результативно задовольняти потреби клієнтів. В умовах глобалізації ринку та розвитку інформаційних технологій логістика являється одним із перспективних напрямів розвитку сфери бізнесу.

Логістика – це інтегрована система планування, контролю, управління та регулювання потоками ресурсів на підприємствах як одним цілим, яка допомагає заощаджувати гроші, час, обладнання, площі, продукцію та ін. Логістика дозволяє контролювати всі процеси де можна здійснити економію, а саме: постачання, продаж, , транспортування, упаковку, закупівлю, зв’язок з митницею і державними органами [1].

Команда ГК «Укравтологістика» трактує логістику як пульс, завдяки якому світ комерції живе і б’ється, гарантуючи, що кожен попит задовольняється пропозицією, кожна потреба – рішенням, кожен дзвінок – відповіддю.

У 2020 році обсяг світового ринку логістики оцінювався в 10,32 трлн. доларів і за прогнозами мав досягнути 12,68 трлн. доларів до 2027 року, що свідчить про щорічне зростання на 6,5% у період 2021 - 2027 роки.

Вторгнення російської федерації 24 лютого 2022 року в Україну змінило життя та призвело до складної економічної ситуації. Як відмічає Ю.Литюга – у непростому становищі опинився бізнес. Сфера бізнесу зазнала більших втрат, ніж за два роки пандемії [2].

Згідно із дослідженням Advanter Group на березень 2022 року повністю припинили діяльність 54% підприємств в Україні; 25% майже зупинили свою діяльність; 21% підприємств провели релокацію; 31% підприємств не встигли її провести.

Важкий 2022 рік болісно вдарив по українській економіці. Найбільше зниження обсягів виробництва відбулося у нафтопереробці, виробництві гуми та пластмас, металургії. Суттєво постраждав і аграрний сектор. Результатом стало зменшення обсягів перевезень.

Згідно даних команди Growe Mikhailenko зниження обсягів перевезень за видами транспорту має такий вигляд:

* автомобільний – 19,7%;
* залізничний – 43,7%;
* повітряний – 63,8%.

Річковий та морський транспорт знизили обсяги на 90%. Український логістичний ринок втратив приблизно половину обсягів перевезень. Ключовими проблемами сфери логістики в 2022 році були:

* блокування українських портів, зміна логістичних каналів експорту та імпорту;
* кадрові проблеми (відтік людського капіталу);
* високі ціни на енергоносії або їх відсутність;
* втрата виробничих потужностей і основних засобів тощо.

На початок травня 2023 року с початку війни було експортовано близько 60 мільйонів тонн продукції аграрного сектору основним шляхом якого були порти. Інші шляхи всі разом не перевищували 30% від загального експорту. Це наочно показує, що замінити морські шляхи постачання іншими майже неможливо. Попри все, у 2022 році Україна отримала від аграрного експорту понад 20 млрд. доларів, але це майже удвічі менше, ніж у 2021 році, хоча цей експорт став головним джерелом надходження валюти в країну (не рахуючи міжнародну фінансову підтримку). Для порівняння: експорт IT-послуг приніс Україні за 2022 рік 7,24 млрд. доларів. На сьогодні робота зернового коридору не є стабільною і залежить від багатьох факторів, а найгірше - від країни-агресора, яка постійно перешкоджає його роботі.

Як підкреслив директор Інституту аграрної економіки Юрій Лупенко проведення господарської діяльності ускладнюється також проблемами зі збутом вирощеної аграрної продукції, браком коштів, якісного насіння та інших ресурсів, насамперед, палива, електроенергії, пестицидів, добрив тощо. Так, ціна на аміачну селітру зросла втричі (від 12-13 тисяч грн./т до 37 тис. грн./т); дизельного пального – удвічі (від 27-28 тис. грн./т до 56 тис. грн./т) [3].

Витрати на логістику зерна, які ніколи не бралися в рахунок бо були незначними порівняно з Європою, США чи Канадою, тепер навпаки стали чи не найбільшими у світі і несподівано вийшли на перший план у формуванні його собівартості. Якщо торік витрати на логістику зерна становили 450-500 грн./т, то сьогодні 2817 грн./т, як зазначає керівник АВ ТОВ «Агроцентр/К» О. Карпенко [3].

За словами керівника «Голландської аграрної компанії» Олександра Кириндася логістика з’їдає все. Так витрати на транспортування кукурудзи торішнього урожаю становили 3480 грн./т, тобто зросли майже у п’ять разів. Якщо ж порівняти закупівельні ціни на кукурудзу станом на 1 серпня 2021 року і роком пізніше то вони знизились з 7400 грн./т до 4975 грн./т, різницю від ціни поглинула логістика, а це десятки мільйонів гривень.

Голова Селянської Спілки України Іван Томич зазначає, що такого розриву між цінами на світових ринках і в Україні не було за всю нашу новітню історію. Якщо у Європі ціни на продовольчу пшеницю становлять 350-370 доларів, то в центральних районах України – 100-110 доларів за тонну, і тут також в першу чергу діє фактор витрат на логістику.

Як відмічає експерт логістичного ринку, член Комітету логістики Європейської бізнес асоціації Юрій Щуклін внаслідок неспроможності заздалегідь спланувати перевезення українські виробники втрачають доступ до ринків з привабливими цінами на свій товар. Щоб укласти форвардний контракт, коментує експерт, виробник має наперед знати вартість та терміни постачання вантажу. Оскільки виробник позбавлений цієї можливості українське зерно йде з форвардних ринків у спотовий, а це дуже великий дисконт. Тобто через відсутність прогнозованої логістики Україна йде з цивілізованого ринку дорогого зерна на інший ринок, де мусить продавати його з великою знижкою.

У сучасному глобалізованому світі розуміння важливої ролі логістики, її аспектів має вирішальне значення. Розвиваючись логістика безперечно залишається рушійною силою, що сприяє зростанню та процвітанню бізнесу і економіки в цілому.

Логістика являється основним аспектом забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Завдяки наявності новітніх підходів у логістичній діяльності, використанні інноваційного програмного забезпечення та сучасного обладнання, компанії змогли швидко зреагувати на зміни ринку та забезпечити ефективну діяльність під час воєнного стану [2].

При покращенні експортних та логістичних каналів український аграрний сектор і в подальшому має залишатись «локомотивом» економіки держави, продовольчою опорою країни, лідером у світовому продовольчому забезпеченні.

**Література**

1. Тарасенко Ю.В. Економічна наука. Економічна сутність та значення логістики для діяльності підприємства. [URL:http:/w.w.weconomy.in.ua/pdt/5 2015/30.pdf](URL:http:/w.w.weconomy.in.ua/pdt/5%202015/30.pdf)
2. Литюга Ю.В. Логістика як ключовий фактор функціонування підприємства у військових умовах /Ю.В.Литюга//Ефективна економіка. – 2022.
3. Карпенко О. Аграрії зазнають найбільше збитків через порушену логістику. Чи можна цьому зарадити навіть під час війни. Партнерський матеріал. – 2022. <https://mind.ua/publications/20250442-agrariyi-zaznayut-najbilshe-zbitkiv-cherez-porushenu-logistiku-chi-mozhna-comu-zaraditi-navit-pid-chas>
4. Мовчанюк А.В., Дяченко М.І. Аграрний сектор України в умовах війни. Ефективна економіка. 2023. №2. https://doi.org/10.32702/2307-2105.2023.2.32 URL: <https://lib.udau.edu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/6b1fe430-1a1e-42bf-9000-9af402663def/content>