

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.
Ефективна економіка. 2024. № 12.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.12.78>

УДК 338.2

*М. В. Байдацький,
аспірант кафедри адміністративного менеджменту та
зовнішньоекономічної діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: <https://orcid.org/009-0008-8273-7781>*

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСПОРТУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ

*M. Baidatskii,
PhD student of the Department of Administrative Management
and Foreign Economic Activity,
National University of life and environmental sciences of Ukraine*

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A LOGISTICS SUPPORT FOR UKRAINIAN AGRICULTURAL EXPORTS

Стаття присвячена вивченню транспортної інфраструктури як логістичного забезпечення експорту сільськогосподарської продукції України. Визначено, що логістичне забезпечення експорту сільськогосподарської продукції включає в себе планування, координацію і контроль всіх процесів, які пов'язані з переміщенням товарів через державний кордон від виробника або постачальника до споживача. Це включає вибір оптимальних маршрутів руху матеріальних потоків,

організацію транспорту, митні процедури, зберігання товарів, страхування вантажів й багато інших процесів. Установлено, що в 2021 році автомобільний транспорт склав майже 74% від загального обсягу перевезення вантажів. Визначено збільшення використання автомобільного виду транспорту при плануванні експорту, тому що наразі автотранспорт використовується і в логістичному ланцюгу руху товарів, які раніше доставлялись виключно морем. Для транспортування продукції сільського господарства автомобільний транспорт має важливу роль, тому що це головний засіб перевезення сільськогосподарської продукції від виробників на ринки, а також у місця зберігання. Постійні ракетні обстріли і закриті порти є основними чинниками, що суттєво ускладнили логістику, транспортні компанії розробляють нові маршрути перевезень із урахуванням їх безпечності, що відповідно вплинуло й на вартість цих послуг. Також українська логістика змістила свій центр: якщо до 2022 року більшість логістичних центрів були розташовані в Києві та Київській області, то на сьогоднішній день вони більше зосереджені на заході країни. Визначено, що вантажні перевезення постраждали через блокування морських портів, які припинили роботу на початку 2022 року, а пізніше змогли обслуговувати лише експорт сільськогосподарської продукції в межах «Зернового коридору». Повітряні перевезення наразі є взагалі недоступними. У таких умовах підприємства змушені планувати логістичні ланцюги тільки з використанням авто- і залізничного транспорту по території України.

The article is concerned with studying the transport infrastructure as a logistics support for the export of agricultural products in Ukraine. It is determined that the logistics support of agricultural exports includes planning, coordination and control of all processes related to the movement of goods across the state border from the producer or supplier to the consumer. This includes the selection of optimal routes for the movement of material flows, organisation of transport, customs procedures, storage of goods, cargo insurance and many other

processes. It is established that in 2021, road transport accounted for almost 74% of the total volume of cargo transportation. The author identifies an increase in the use of road transport in export planning, as road transport is now also used in the logistics chain of goods that were previously delivered exclusively by sea. Road transport plays an important role in the transport of agricultural products, as it is the main means of transporting agricultural products from producers to markets and storage facilities. In the Ukrainian agricultural sector, road transport is the most widespread and has an extensive network. It has a wide range, is convenient, flexible and is usually the most operationally viable and easily accessible means of moving goods. When choosing the type of transport support, the specifics of production and contractual delivery terms are taken into account. When moving within the country, they often use their own transport. As for exports, they require the formation of logistics chains using intermediary companies.

Constant rocket attacks and closed ports are the main factors that have significantly complicated logistics, and transport companies are developing new transportation routes to ensure their safety, which has affected the cost of these services. Ukrainian logistics has also shifted its centre: while until 2022 most logistics centres were located in Kyiv and Kyiv region, today they are more concentrated in the west of the country. Freight transport has been affected by the blockade of seaports, which ceased operations in early 2022 and later were able to serve only agricultural exports within the Grain Corridor. Air transport is currently not available at all. In such circumstances, businesses are forced to plan logistics chains using only road and rail transport within Ukraine.

Ключові слова: логістичний ланцюг експорту, сільськогосподарська продукція, транспортна інфраструктура, додана вартість, світовий ринок.

Keywords: export logistics chain, agricultural products, transport infrastructure, added value, global market.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Повномасштабне

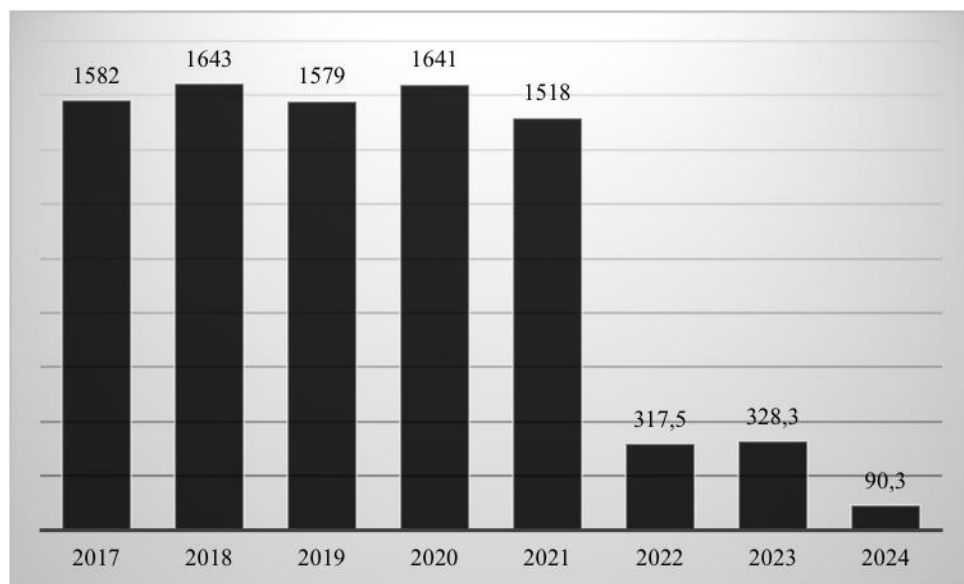
російське вторгнення 24 лютого 2022 року торкнулося всіх сфер економіки України. Український бізнес опинився в надскладних умовах функціонування. Виробники і транспортні компанії мали швидко реагувати, перелаштовувати свою роботу й приймати рішення в умовах воєнного стану. Спричинені труднощі спонукали підприємства оптимізувати бізнес-процеси. Так, одним із сучасних викликів, із яким зіткнулися українські підприємства та їх закордонні партнери є швидка та гнучка адаптація та переформатування логістичних ланцюгів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження можливостей транспортної інфраструктури в контексті логістичного забезпечення експорту сільськогосподарської продукції України в умовах повномасштабного російського вторгнення має неабияку актуальність. На сьогоднішній день даною проблематикою займаються ряд вітчизняних вчених, зокрема на особливу увагу заслуговують роботи Киш Л.М. [3], який досліджує транспортну логістику в аграрному секторі і її перспективи, Ковальнової М.Л. [4], яка аналізує логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій в сучасних умовах, Завербного А., Двудіта З., Вуєка Х. [5], робота яких присвячена особливостям формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період, Завербного А., Ломаги Ю. [6], які визначають проблеми та перспективи формування логістичних ланцюгів постачання у воєнний період за умов активізування євроінтеграції, й низки інших українських науковців. Однак є певні аспекти визначеної проблематики, яка буде досліджуватися в даній роботі, саме це обумовлює мету даного дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою даної роботи є аналіз наявної транспортної інфраструктури в контексті логістичного забезпечення експорту сільськогосподарської продукції України, а також надання рекомендацій щодо оптимізації транспортної складової як елементу логістичного ланцюгу експорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістичне забезпечення експорту сільськогосподарської продукції включає в себе планування, координацію і контроль всіх процесів, які пов'язані з переміщенням товарів через державний кордон від виробника або постачальника до споживача. Це включає вибір оптимальних маршрутів руху матеріальних потоків, організацію транспорту, митні процедури, зберігання товарів, страхування вантажів й багато інших процесів. Ефективне логістичне забезпечення оптимізує витрати, покращує сервіс для клієнтів і робить експортні операції більш ефективними.

На наступному рисунку представлено динаміку перевезення вантажів України (рис. 1).



**Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів України у 2017-2024 рр.,
млн т**

Джерело: побудовано автором на основі [1-2].

Як бачимо з наведеного рисунку, протягом 2017-2021 рр. перевезення вантажів коливалося не в значній мірі: з 1582 млн т у 2017 до 1518 млн т у 2021 р. Через повномасштабне вторгнення росії в Україну обсяги перевезення вантажів значно зменшилися і в 2022 році склало лише 317,5 млн т. В 2023 році показник збільшився до 328,3 млн, а в 2024 році – 90,3 млн

т. Однак, дані за 2024 р. наведено лише за січень-березень, тому в майбутньому потребують корегування. Проте, тенденція зменшення обсягів перевезення вантажів є беззаперечною.

Логістичне забезпечення експорту відіграє важливу роль у його плануванні, тому що саме за рахунок логістичних витрат можливою стає оптимізація загальних витрат. Безумовно, на логістику суттєво вплинуло повномасштабне вторгнення росії в Україну, однак у світі зміни в логістиці почалися набагато раніше через китайсько-американські торгові війни та пандемію Covid-19, наслідком чого стала стрімка локалізація ринку, а логістичні ланцюги стали наблизитися до країн, де товар виготовляється або продається.

Як зазначає Ковальова М.Л. [4], у глобальних логістичних мережах відбувається концентрація вантажопотоків за найбільш оптимальними напрямками. Всього у світі нараховується біля 80 транспортно-логістичних коридорів (МТК), за якими відбувається найбільша частина міжнародних перевезень.

Безумовно, ринок транспортно-логістичних послуг є важливою частиною економіки України, тому що саме логістика є «кровотворною системою» для доставки продукції від виробника до споживача. Після повномасштабного вторгнення росії в Україну українські підприємства та їхні закордонні партнери мали приймати рішення оперативно. Закриття портів, неможливість повітряних перевезень значно вплинули на вибір виду транспорту при плануванні експорту.

В наступній таблиці наведено структуру перевезення вантажів України за видами транспорту (табл. 1).

Державною службою статистики України представлено дані до 2021 року включно, відповідно до даної інформації до повномасштабного вторгнення росії в Україну найбільша вантажів перевозилась автомобільним та залізничним видами транспорту. В 2021 році автомобільний транспорт склав майже 74% від загального обсягу перевезення вантажів.

Таблиця 1. Перевезення вантажів України в 2017-2021 рр., млн т

Вид транспорту	2017	2018	2019	2020	2021
Залізничний	339	322	313	306	314
Автомобільний	1122	1206	1147	1232	1121
Морський	2	2	2	2	2
Річковий	4	4	4	4	3
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубоворідний	115	109	113	97	78

Джерело: систематизовано й доповнено на основі [1, С. 30].

Далі представлено рисунок, який демонструє зміни у транспортному забезпеченні експортно-імпортних операцій (рис. 2).

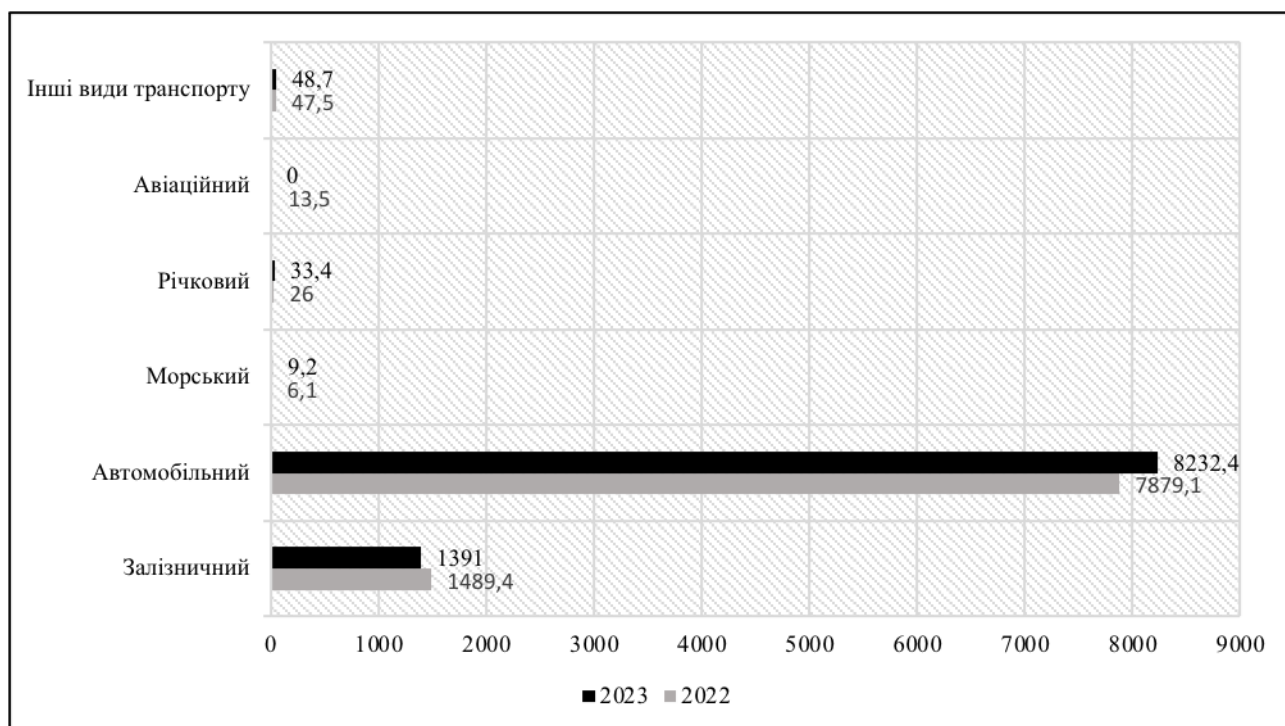


Рис. 2. Кількість транспортних засобів, які перетнули митний кордон України в 2021-2023 рр., тис. од. (за видами транспорту)

Джерело: побудовано автором на основі [2].

Отже, бачимо збільшення використання автомобільного виду транспорту при плануванні експорту, тому що наразі автотранспорт

використовується і в логістичному ланцюгу руху товарів, які раніше доставлялись виключно морем.

Як вже неодноразово зазначалось, аграрний сектор відіграє значну роль в економіці. Це бюджетотворююча галузь ВВП багатьох країн, особливо тих, які розвиваються, де частка даного сектора у ВВП сягає 40 %. В той же час у високорозвинених країнах, таких як США або Європейський Союз, вона не перевищує 2%. Україна, зважаючи на значний природно-ресурсний потенціал та кліматичні умови, має розвинений аграрний сектор, який є двигуном вітчизняної економіки. При цьому, враховуючи той факт, що в логістичних ланцюгах сільськогосподарської продукції є сировина і продукти з коротким терміном продажу, а також через те, що в первинних ланках є живі організми, аграрний сектор та його ефективність суттєво залежать від налагодження логістики, зокрема транспортної.

Транспорт є одним із головних чинників підвищення продуктивності сільськогосподарського сектору. Він покращує якість життя, пришвидшує ринкові операції із продукцією сільського господарства, сприяє взаємодії географічних та економічних регіонів й відкриває нові напрями для економічного розвитку. При цьому, аналізуючи сільське господарство, необхідно також фокусувати увагу на внутрішньому та міжнародному руху сировини й готової продукції.

Велика кількість виробників сільськогосподарської продукції розташовані далеко від облаштованої дороги, по якій можна перевозити продукцію до місць зберігання чи збуту. Тому продукція часто перевозиться у невеликих обсягах дуже поганими дорогами. Це обумовлює збільшення часу перевезення та вищі витрати на одиницю транспортованого продукту, що зумовлює суттєве зниження прибутків. Це не стимулює виробників до збільшення обсягів виробництва сільськогосподарської продукції, яка є специфічною і потребує певних умов транспортування. Продукція сільського господарства має пройти низку операцій, таких, як збір урожаю, обмолочування, перемішування, зберігання, переробка і т. д., перш ніж вона

потрапляє до споживача. На даних етапах спостерігаються значні транспортні втрати, які змінюються залежно від виду транспорту.

Для транспортування продукції сільськогосподарства автомобільний транспорт має важливу роль, тому що це головний засіб перевезення сільськогосподарської продукції від виробників на ринки, а також у місця зберігання. Це єдиний засіб, за допомогою якого продукти харчування, які виготовляються, перевозяться на невеликі відстані. Транспорт прискорює ринковий обіг сільськогосподарської продукції, стимулює взаємодію між регіонами та відкриває нові області для економічного розвитку.

В українському сільськогосподарському секторі автомобільний транспорт є найпоширенішим і має розгалужену мережу. Він має широкий діапазон, зручний, гнучкий і, як правило, найбільш операційно придатний та легкодоступний засіб руху товарів.

Водночас у вітчизняних виробників сільськогосподарської продукції є багато проблем й обмежень, пов'язаних із транспортуванням. Це суттєво впливає на конкурентоспроможність товаровиробників. Якщо транспортні послуги є неякісними чи витратними, то сільськогосподарські виробники опиняються у не вигідному становищі, коли намагаються продати врожай. Сезонно заблоковані дороги або повільні й нечасті транспортні послуги, разом із поганим зберіганням, можуть спровокувати втрати, тому що деякі продукти, такі як молоко або свіжі овочі, швидко псуються. Якщо сільськогосподарська продукція транспортується по необладнаному шляху, то деякі види сільськогосподарських культур також можуть бути пошкоджені, це, відповідно, призведе до зниження ціни товару [5].

Сільськогосподарські підприємства виготовляють сировину для переробки і свіжі продукти, які доставляються споживачу. При цьому продукція, яка транспортується, має певні особливості [6]. Отже, формуючі логістичні ланцюги в сільськогосподарському секторі, необхідно враховувати його особливості, зокрема: тісний зв'язок між сільськогосподарським виробництвом та земельними ресурсами; залежність

сільського господарства від клімату; залежність виробництва від генетичних ознак рослин й тварин; оперативність економічних процесів; сезонність; високу диверсифікацію виробництва; універсальність сільськогосподарської продукції [3, с. 59].

Здійснюючи збутову або експорт, сільськогосподарські підприємства використовують різні види транспорту. При виборі виду транспортного забезпечення враховуються особливості виробництва та контрактні умови поставки. При переміщенні всередині країни часто використовують власний транспорт. Щодо експорту продукції, він потребує формування логістичних ланцюгів з використанням посередницьких компаній [7].

Постійні ракетні обстріли і закриті порти є основними чинниками, що суттєво ускладнили логістику, транспортні компанії розробляють нові маршрути перевезень із урахуванням їх безпечності, що відповідно вплинуло й на вартість цих послуг. Також українська логістика змістила свій центр: якщо до 2022 року більшість логістичних центрів були розташовані в Києві та Київській області, то на сьогоднішній день вони більше зосереджені на заході країни. На додаток, Ковальова М.Л. [4] відзначає такі тенденції: більшість підприємств відмовляються від довготривалого зберігання товарів, тому що в будь-якому місці країни існує ймовірність ракетного влучання, а отже й втрати товарів, які знаходяться на складах; змінюються умови зберігання товарів, що пов'язані з переїздом підприємств у інші міста; збільшення часу доставки товарів, яке пов'язано з комендантською годиною, перевіркою на блокпостах, ускладненням ситуації на кордоні; загострення ризиків доставки товарів у деякі регіони країни, які не окуповані, але перебувають постійно під обстрілами [8].

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Отже, вантажні перевезення постраждали через блокування морських портів, які припинили роботу на початку 2022 року, а пізніше змогли обслуговувати лише експорт сільськогосподарської продукції в межах «Зернового коридору». Повітряні перевезення наразі є взагалі недоступними. У таких

умовах підприємства змушені планувати логістичні ланцюги тільки з використанням авто- і залізничного транспорту по території України. Однак переорієнтація лише на ці види транспорту мала наслідки у вигляді значного збільшення черг на автомобільних пунктах пропуску й часу на перевантаження товарів на залізничних терміналах. Все це привело до порушення термінів поставок у експортних операціях.

Література

1. Транспорт України 2022. Державна служба статистики України. Київ. 2023. 98 с.
2. Транспорт. 2024. URL: <https://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2024).
3. Киш Л.М. Транспортна логістика в аграрному секторі: реалії та перспективи розвитку. *Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2018. № 8. С. 55-67.
4. Ковальова М.Л. Логістичне забезпечення зовнішньоторговельних операцій в сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2024. № 62. С. 1-6.
5. Завербний А., Двуліт З., Вуєк Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1750> (дата звернення: 16.08.2024).
6. Завербний А., Ломага Ю. Проблеми та перспективи формування логістичних ланцюгів постачання у воєнний період за умов активізування євроінтеграції. *Економіка та суспільство*. 2022. № 45. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1927> (дата звернення: 16.08.2024).
7. Озарко К. С. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2 (68). С. 74-78.
8. Васильців Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. URL:

References

1. State Statistics Service of Ukraine (2023), *Transport Ukrainy 2022* [Transport of Ukraine 2022], State Statistics Service of Ukraine, Kyiv, Ukraine.
2. State Statistics Service of Ukraine (2024), “Transport”, Available at: <https://ukrstat.gov.ua> (accessed 15 August 2024).
3. Kysh, L.M. (2018), “Transport logistics in the agricultural sector: realities and development prospects”, *Ekonomika. Finansy. Menedjment: aktualni pytannia nauky i praktyky*, vol. 8, pp. 55-67.
4. Kovaliova, M.L. (2024), “Logistics support for foreign trade operations in modern conditions”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 62, pp. 1-6.
5. Zaverbnyi, A., Dvulit, Z., Vuiek, H. (2022), “Peculiarities of the formation of logistics chains during the war and post-war period”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 43, available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1750> (Accessed 16 August 2024).
6. Zaverbnyi, A., Lomaga, Yu. (2022), “Problems and Prospects for the Formation of Logistics Supply Chains in the Wartime Period in the Context of Intensified European Integration”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 45, available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1927> (Accessed 16 August 2024).
7. Ozarko, K.S. (2022), “Features of logistics processes in wartime: problems and prospects for development”, *Ekonomichniy visnyk Donbasu*, vol. 2 (68), pp. 74-78.
8. Vasylytsiv, N. (2023), “Transformation and adaptation of logistics to the challenges of martial law”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 55, available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2912> (Accessed: 16 August 2024).