

Бондар Андрій Володимирович, здобувач Інституту тваринництва Національної академії аграрних наук України, +38(063)027-19-93, andriibondar53@gmail.com, ORCID ID: 0009-0001-7061-0272

*Інституту тваринництва Національної академії аграрних наук України
м. Харків, вул. Тваринників, 1-А, Харків, Харківська область, 61026 (Кулиничі)*

ВПЛИВ ЛОГІСТИЧНИХ ПОРУШЕНЬ НА ЦІНОВУ АСИМЕТРІЮ АГРОПРОДУКЦІЇ ТА ШЛЯХИ ЇЇ МІНІМІЗАЦІЇ

Анотація. Сучасний стан агропродовольчого ринку України демонструє низку глибоких викликів, пов'язаних із недосконалістю логістичної інфраструктури, нестабільністю транспортування продукції та нерівномірним доступом виробників до основних ринків збуту. Як наслідок, спостерігається явище цінової асиметрії – ситуація, коли агровиробники в регіонах із слабо розвинутою логістикою змушені реалізовувати продукцію за нижчими цінами порівняно з тими, хто має доступ до сучасних елеваторів, транспортних вузлів або експортної інфраструктури. В умовах загострення глобальної конкуренції та зростання вимог до якості аграрної продукції, проблема логістичних бар'єрів набуває не лише економічного, а й соціального характеру. Логістика відіграє вирішальну роль у формуванні кінцевої ціни продукції, впливає на швидкість доставки, зниження собівартості та ефективність використання ресурсів. Завдяки впровадженню сучасних логістичних рішень збільшується вантажопідйомність, скорочуються витрати на транспортування, оптимізуються розподільчі мережі. Усе це створює передумови для зростання економічної ефективності підприємств та підвищення доступності продукції для споживача. Розуміння ключових факторів, що формують логістичні витрати, дозволяє аграрним компаніям приймати більш обґрунтовані управлінські рішення, які сприяють зниженню загальних витрат і підвищенню конкурентоспроможності. Транспортна логістика безпосередньо впливає на структуру ціни продукції, закупівельну вартість та фінальну вартість на ринку. Саме тому важливим завданням є адаптація логістичних стратегій підприємств до зовнішніх викликів та ефективне реагування на зміни по всьому логістичному ланцюжку. Варто підкреслити, що кожен елемент логістики – від витрат на транспортування й зберігання до рівня цифровізації ланцюгів постачання – має прямий вплив на кінцеву ціну, яку сплачує споживач. Результати досліджень свідчать про необхідність системного підходу до логістики в агросекторі. Доцільно зосередити увагу на розвитку регіональних ланцюгів постачання, впровадженні цифрових рішень, модернізації транспортної інфраструктури та підвищенні ефективності логістичних операцій. Це сприятиме мінімізації регіональної цінової асиметрії та створенню передумов для сталого розвитку аграрного сектору. Підприємства, які вдосконалюють свої логістичні процеси, отримують значні переваги у вигляді зниження витрат, збереження прибутковості та підтримки конкурентних цін. Зниження логістичних викривлень та цінової асиметрії є ключовим чинником забезпечення продовольчої безпеки, підвищення експортного потенціалу та покращення добробуту сільських громад.

Ключові слова: логістика, порушення, цінова асиметрія, ціноутворення, рентабельність.

Bondar Andrii, Acquirer, Livestock Farming Institute of National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine, +38(063)027-19-93, andriibondar53@gmail.com, ORCID ID: 0009-0001-7061-0272

*Livestock Farming Institute of National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine
Kharkiv, Tvarynnykyv Street, 1-A, Kharkiv, Kharkiv region, 61026 (Kulynichi)*

INSTITUTIONAL AND FUNCTIONAL ASPECTS OF CLUSTERIZATION IN INVESTMENT PROVISION OF THE AGRICULTURAL SECTOR

Abstract. *The current state of the Ukrainian agri-food market demonstrates several deep challenges related to the imperfection of the logistics infrastructure, the instability of product transportation, and uneven producers' access to the main sales markets. As a result, price asymmetry is observed – when agricultural producers in regions with poorly developed logistics are forced to sell products at lower prices than those with access to modern elevators, transport hubs, or export infrastructure. In the context of intensifying global competition and increasing requirements for the quality of agricultural products, logistical barriers acquire both an economic and a social character. Logistics plays a decisive role in shaping the final price of products, affecting the speed of delivery, cost reduction, and resource use efficiency. Thanks to the implementation of modern logistics solutions, carrying capacity increases, transportation costs are reduced, and distribution networks are optimized. All this creates prerequisites for increasing the economic efficiency of enterprises and increasing the availability of products for the consumer. Understanding the key factors that shape logistics costs allows agricultural companies to make more informed management decisions that reduce overall costs and increase competitiveness. Transport logistics directly affect the price structure of products, the purchase cost, and the final cost on the market. That is why an important task is to adapt the logistics strategies of enterprises to external challenges and effectively respond to changes throughout the logistics chain. It is worth emphasizing that each element of logistics – from transportation and storage costs to the level of digitalization of supply chains – directly impacts the final price paid by the consumer. Research results indicate the need for a systematic approach to logistics in the agricultural sector. It is advisable to focus on the development of regional supply chains, the implementation of digital solutions, the modernization of transport infrastructure, and the increase in the efficiency of logistics operations. This will help minimize regional price asymmetry and create prerequisites for sustainable development of the agricultural sector. Enterprises that improve their logistics processes receive significant benefits in the form of cost reduction, maintaining profitability, and maintaining competitive prices. Reducing logistics distortions and price asymmetry is a key factor in ensuring food security, increasing export potential, and improving the well-being of rural communities.*

Keywords: *logistics, disruption, price asymmetry, pricing, profitability.*

Постановка проблеми у загальному вигляді У світі бізнесу на ціноутворення продукції впливає багато чинників, серед яких ключове місце займає логістика вантажоперевезень. Логістика істотно впливає на вартість продукції, починаючи з пошуку сировини і закінчуючи кінцевою доставкою товарів. Розуміння цього взаємозв'язку життєво важливе для підприємств, які прагнуть оптимізувати цінові стратегії та підвищити рентабельність.

Адекватний доступ до ринків сільськогосподарської продукції допомагає виробникам встановлювати та отримувати від внутрішніх та міжнародних кінцевих споживачів вищі ціни. Ефективна організація агрологістики також дозволяє місцевим виробникам виходити на експортні ринки і цим розширювати своє виробництво. На рівні країни це призводить до зростання конкурентоспроможності експортної продукції. Крім того, ефективні зв'язки між

виробництвом сільськогосподарської продукції та ринками – це ключовий фактор збереження якості продуктів харчування, збільшення терміну їх зберігання та мінімізації втрат.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Проблематика логістичних викликів в аграрному секторі в умовах кризових явищ знайшла відображення в наукових працях багатьох українських та зарубіжних дослідників. Особливу увагу приділяють впливу порушень логістичних ланцюгів на економічні результати діяльності сільськогосподарських підприємств, а також на формування цінової асиметрії між регіонами: І. Малік, І. Прокопа, В. Юрчишин, О. Шубравська, Н. Рудик, М. Хілл та Дж. Браун.

Порушення транспортних шляхів, обмеження на експорт чи внутрішнє переміщення продукції – усе це створює передумови для виникнення значних регіональних диспропорцій у ціноутворенні. У таких умовах важливим завданням стає розробка антикризових інструментів мінімізації логістичних ризиків, які б сприяли згладженню цінової асиметрії на агропродукцію.

Мета статті аналіз впливу логістичних порушень на формування цінової асиметрії в аграрному секторі України та визначення практичних шляхів її мінімізації шляхом впровадження адаптивних логістичних рішень.

Виклад основного матеріалу дослідження У комерційній діяльності підприємств велика частка витрат пов'язана із логістичними витратами. Ці витрати пов'язані з транспортуванням, складуванням матеріальних запасів та продукції, формуванням оптимальних партій замовлення, а також із витратами на забезпечення інформаційних систем. Великі перспективи для успішного розвитку та отримання максимально можливого прибутку підприємства пов'язані з оптимізацією логістичних витрат. Для визначення структури логістичних витрат та їх ролі в закупівельній діяльності необхідно визначитися з термінологією. З цією метою розглянемо основні теоретичні поняття логістичних витрат, сформульовані вітчизняними та зарубіжними економістами [7,8].

Логістичні витрати класифікуються на постійні та змінні залежно від обсягу виконуваних логістичних операцій. Постійні витрати залишаються незмінними,

навіть при коливаннях обсягів виробництва, які мають сезонний характер. Змінні витрати, навпаки, змінюються пропорційно до обсягу логістичної діяльності.

З позиції віднесення витрат до певних процесів, логістичні витрати поділяються на прямі та непрямі. Прямі (або операційні) логістичні витрати безпосередньо пов'язані з конкретним об'єктом витрат і виникають у процесі виконання окремих логістичних функцій. Прикладами є витрати на транспортування, складування, обробку замовлень і управління запасами. Ці витрати легко аналізуються через звичайні облікові механізми.

Непрямі логістичні витрати не мають чіткого зв'язку з конкретними об'єктами витрат. До них належать витрати на утримання складського обладнання, резервного персоналу, а також адміністративні витрати логістичного підрозділу або підприємства в цілому.

За ступенем підконтрольності з боку управлінського персоналу, логістичні витрати поділяються на регульовані та нерегульовані. Регульовані витрати можуть контролюватися на рівні структурних підрозділів або центрів функціональної відповідальності. У свою чергу, нерегульовані витрати залишаються поза межами прямого управлінського впливу і можуть бути скориговані лише на рівні підприємства в цілому. До цієї категорії, зокрема, відносяться витрати, що виникають у процесі закупівельної діяльності.

Функціональні витрати вимагають значних обсягів капіталу на придбання технічних засобів і товарно-матеріальних ресурсів, а також ці витрати тісно пов'язані з логістичним адмініструванням, яке включає в себе закупівлю, постачання, складування, зберігання сировини, виробництво і збут готової продукції, а також доставку її до кінцевого споживача.

Логістичні порушення істотно впливають на цінову асиметрію агропродукції, тобто на різницю в цінах на один і той же товар у різних географічних точках або на різних етапах ланцюжка поставок. Ця асиметрія може бути викликана безліччю факторів, але логістика відіграє ключову роль, особливо в аграрному секторі, де продукція часто швидко псується і вимагає оперативної доставки [5].

Прикладом може бути ситуація, коли через затримки на митниці або брак рефрижераторних вагонів урожай фруктів, призначений для експорту, псується. Це призводить до зниження пропозиції на експортному ринку, що штовхає ціни нагору, тоді як на внутрішньому ринку надлишок продукції тисне на ціни вниз, створюючи цінову асиметрію. Аналогічна ситуація може виникнути через поганий стан доріг, що збільшує транспортні витрати та час доставки, роблячи продукцію менш конкурентоспроможною у віддалених регіонах. Наприклад, дослідження Світового банку показало, що поліпшення дорожньої інфраструктури в країнах, що розвиваються, може знизити транспортні витрати на агропродукцію на 40-60 %, тим самим зменшуючи цінову асиметрію [10].

Порушення в логістиці є важливим фактором, що впливає на ціноутворення в сільському господарстві, призводячи до збільшення витрат, зменшення пропозиції та нестабільності ринків. Ефективна та стійка логістична інфраструктура є критично важливою для забезпечення стабільних цін на сільськогосподарську продукцію та продовольчої безпеки. До логістичних порушень, що впливають на цінову асиметрію, можна віднести:

- збільшення транспортних витрат – сільське господарство залежить від своєчасного постачання різноманітних ресурсів. Порушення в логістиці можуть призвести до затримки або відсутності необхідних матеріалів, що збільшує витрати виробництва та, як наслідок, ціни на кінцеву продукцію. Будь-які перебої, що призводять до зростання цін на нафту та паливо, обмеження пропускної спроможності залізниць, автомобільних доріг та портів безпосередньо збільшують вартість транспортування сільськогосподарської продукції від аграрних підприємств до переробників, дистриб'юторів та кінцевих споживачів. Наприклад, затори в портах можуть призводити до затримок в експорті зерна, що впливає на світові ціни та створює асиметрію між внутрішніми та зовнішніми ринками. Це збільшує час обігу товарів, необхідність у додаткових складських приміщеннях та може призвести до псування швидкопсувної продукції, що закладається у кінцеву ціну. Брак водіїв, вантажівок, залізничних вагонів або суден також може призвести до зростання вартості фрахту та ускладнити доставку вчасно, що також

впливає на ціну. Погані дороги, відсутність сучасних складських приміщень та рефрижераторного транспорту також мають значний вплив.

Логістичні порушення можуть фізично обмежити можливість фермерів доставляти свою продукцію на ринки. Це призводить до скорочення пропозиції, особливо в регіонах, які залежать від ефективної транспортної інфраструктури. Затримки у доставці необхідних ресурсів, таких як насіння, добрива, пестициди, або у вивезенні зібраного врожаю, можуть призвести до зниження врожайності або втрати частини продукції через псування. Зменшення обсягів якісної продукції призводить до зростання цін. Якщо переробні підприємства не отримують сировину вчасно через логістичні проблеми, це може призвести до скорочення виробництва готової продукції, що також штовхає ціни вгору;

- митні та адміністративні бар'єри – затримки в оформленні документів, складні процедури контролю та високі мита. Наприклад, експорт агропродукції до країн ЄС часто стикається з бюрократичними перешкодами, що збільшує витрати та створює цінову асиметрію. Логістичні проблеми можуть бути наслідком або посилюватися торговельними обмеженнями, санкціями або політичною нестабільністю, що ускладнює міжнародну торгівлю сільськогосподарською продукцією та впливає на ціни на світових ринках. Загальна інфляція в економіці також може впливати на вартість логістичних послуг, що опосередковано призводить до зростання цін на сільськогосподарську продукцію;

- неефективне управління запасами – ефективна логістика залежить від грамотного керування запасами. Підприємства, які можуть точно прогнозувати попит та керувати рівнем запасів, уникають проблем, пов'язаних із затоваренням чи дефіцитом. Така ефективність не тільки знижує витрати на утримання запасів, а й стабілізує ціноутворення, оскільки підприємства можуть підтримувати постійний обсяг постачання, не вдаючись до уцінки надлишкових запасів;

- нестача інформації – відсутність своєчасної та достовірної інформації про ціни, попит та пропозицію на різних ринках призводить до дефіциту або надлишку продукції в окремих регіонах. Це ускладнює прийняття рішень виробниками та трейдерами та сприяє ціновій асиметрії. Платформи, що надають

дані про ринкові ціни та аналітику, можуть допомогти знизити цю асиметрію. Використання сучасних систем управління запасами може значно покращити ситуацію;

- складське зберігання – ще один важливий компонент логістики, який може призвести до збільшення витрат. Витрати, пов'язані із зберіганням (від оренди приміщень до оплати праці та управління запасами) можуть швидко накопичуватися. Ефективні методи складського зберігання, такі як системи інвентаризації "точно вчасно", можуть допомогти мінімізувати ці витрати, дозволяючи компаніям підтримувати конкурентоспроможні ціни. З іншого боку, високі витрати на зберігання можуть призвести до підвищення ціни продукції, що може відштовхнути клієнтів.

Таблиця 1 – Основні логістичні порушення в агросекторі та їх вплив на цінову асиметрію

Види логістичних порушень	Причини порушень	Вплив на цінову асиметрію
Нерозвинена транспортна інфраструктура	Поганий стан доріг, нестача елеваторів, терміналів	Збільшує витрати на перевезення → зменшує дохідність виробника → підвищення ціни для споживача
Монополізація залізничних перевезень (УЗ)	Відсутність конкурентного доступу до вагонів і маршрутів	Неоднаковий доступ до логістики → цінова нерівність між регіонами
Сезонні "вузькі місця" (перевантаження логістики)	Високе навантаження в періоди збору врожаю, нестача вагонів	Стрибки цін на логістику → зростання кінцевої вартості продукції
Високий рівень втрат під час перевезення	Відсутність сучасної тари, порушення температурних режимів	Погіршення якості товару → дисконт до ціни → зниження виручки виробника
Слабка інтеграція з міжнародними логістичними мережами	Обмежений доступ до портів, митні бар'єри, складність експорту	Різниця між експортною та внутрішньою ціною → внутрішня асиметрія в ціноутворенні
Відсутність цифрових логістичних систем	Вручну ведеться облік і планування, немає відстеження маршрутів	Втрачається ефективність → затримки → збитки → перекидання витрат у кінцеву ціну
Неузгодженість між виробниками, логістами, трейдерами	Низький рівень координації, відсутність спільного планування	Різні ціни закупівлі/продажу на різних етапах → асиметрія між ланками ланцюга постачання

Недоліки організації агрологістики призводять до зростання втрат, і навіть можуть означати зниження якості. Такі недоліки можуть виникати у таких випадках:

- зберігання, транспортування та збут продуктів харчування (післязбиральна обробка та зберігання) через механічні пошкодження в процесі післязбиральної обробки, низьку якість контейнерів або упаковки для транспортування, що використовуються на полях, відсутність адекватних умов для збуту або поганого стану доріг і супутньої інфраструктури;
- переробка харчових продуктів (упаковка перероблених продуктів) через відсутність адекватних умов переробки та пакування харчових продуктів або неналежного контролю за характеристиками продуктів (наприклад, розміром та стандартами зовнішнього вигляду, крім іншого);
- роздрібна торгівля та збут продуктів харчування (розподіл/продаж) через затримки у транспортуванні та розподілі або відсутність можливостей збуту.

На всіх етапах агрологістичного ланцюжка стійкість може сприяти зниженню впливу викидів парникових газів, зменшенню водного сліду, скорочення продовольчих втрат та харчових відходів, а також встановленню більш високих цін на екологічно чисті, здорові та високоякісні продукти. Прикладами є холодильні склади, що працюють на сонячній енергії, економічні вантажні автомобілі для перевезення та екологічно чисте пакування продуктів. Ці заходи не лише важливі для дотримання вимог національного та міжнародного ринків та цілей пом'якшення наслідків зміни клімату, але й сприяють пропонуванню здорових продуктів для вимогливих споживачів.

Таблиця 2 – Стратегічні інструменти мінімізації впливу логістичних збоїв на цінову асиметрію

Напрямок	Інструмент	Очікуваний ефект
Інфраструктурний	Ремонт та модернізація локальних логістичних шляхів	Підвищення доступності ринків збуту
Організаційний	Розвиток агрологістичних кооперативів	Оптимізація транспортування та зберігання
Фінансовий	Дотації на паливо та логістичну техніку	Зменшення витрат виробників
Законодавчий	Спрощення перевезення агропродукції через регіони	Скорочення часу доставки

Шляхи мінімізації цінової асиметрії, спричиненої логістичними порушеннями, включають:

- диверсифікація логістичних маршрутів та партнерів – залежність від одного маршруту або постачальника створює вразливість. Наприклад, якщо компанія, що імпортує зерно з України, покладається виключно на морський шлях через Чорне море, будь-які блокади або затримки суден призведуть до дефіциту та зростання цін. Розширення мережі постачальників, включення альтернативних маршрутів (наприклад, річкових перевезень Дунаєм, залізничних шляхів через Польщу чи Румунію, або навіть авіап перевезень для термінових вантажів) дозволяє розподілити ризики та зменшити вплив локальних збоїв;

- створення стратегічних запасів – формування резервних запасів критично важливих товарів дозволяє згладити коливання цін, викликані тимчасовими логістичними проблемами. У випадку дефіциту пального, наявність стратегічного резерву нафтопродуктів дозволить уникнути різкого стрибка цін на АЗС. Держава та великі підприємства можуть створювати такі запаси, враховуючи прогнозовані ризики та терміни зберігання продукції. Важливо враховувати витрати на зберігання та оновлення запасів, щоб вони не перевищували потенційні збитки від цінової асиметрії;

- укладання довгострокових контрактів з логістичними компаніями – фіксація цін на логістичні послуги на певний період дозволяє захиститися від непередбачуваного зростання транспортних витрат. Це особливо важливо для підприємств, що працюють з товарами з низькою маржинальністю, де навіть незначне збільшення транспортних витрат може призвести до збитків. Важливо ретельно аналізувати умови контракту та враховувати можливі ризики, такі як інфляція або зміни в законодавстві;

- страхування логістичних ризиків – страхування вантажів від пошкодження, втрати або затримки дозволяє компенсувати фінансові збитки, пов'язані з логістичними порушеннями. Крім того, існують страхові продукти, що покривають ризики, пов'язані з перериванням виробництва або поставок через форс-мажорні обставини. Вартість страхування залежить від виду вантажу, маршруту та рівня ризику, але в багатьох випадках вона є виправданою, враховуючи потенційні збитки;

- активна співпраця з державними органами – участь у розробці та реалізації державної політики в сфері логістики, спрямованої на підтримку вітчизняних виробників та експортерів, сприяє створенню сприятливого бізнес-середовища та зменшенню впливу логістичних проблем. Лобіювання спрощення митних процедур, розвитку транспортної інфраструктури або отримання державних субсидій на транспортні витрати може значно покращити конкурентоспроможність підприємств.

Впровадження цих заходів, як правило, потребує комплексного підходу та значних інвестицій, але дозволяє значно зменшити вразливість підприємств до логістичних збоїв та мінімізувати цінову асиметрію, забезпечуючи стабільність поставок та конкурентоспроможність на ринку.

Таблиця 3 – Очікувані результати впровадження антикризових логістичних рішень

Антикризове рішення	Суть рішення	Очікуваний результат
Впровадження цифрових систем управління логістикою (TMS, ERP)	Автоматизація перевезень, складів, графіків	Зниження втрат, оптимізація маршрутів, зменшення логістичних витрат
Розширення приватного вагонного парку для агровиробників	Зменшення залежності від УЗ, підвищення доступності транспорту	Стабільні тарифи на перевезення, прогнозованість логістики
Інвестиції в регіональні логістичні хаби	Створення складів, елеваторів, перевалочних терміналів	Підвищення швидкості обігу товару, зменшення втрат під час зберігання
Впровадження холодового ланцюга (cold chain)	Забезпечення температурного контролю для продукції	Покращення якості товару на всіх етапах → зростання ринкової ціни
Оптимізація "останньої милі" (доставка до точок збуту)	Використання місцевих перевізників, точне планування маршрутів	Підвищення оперативності, зниження витрат на коротких дистанціях
Створення кооперативних логістичних об'єднань	Спільне користування технікою, складами, транспортом	Економія на масштабі, посилення позицій дрібних виробників
Розробка кризових сценаріїв логістики	Планування дій на випадок блокувань, несприятливої погоди, страйків тощо	Швидка адаптація до ризиків, збереження ланцюгів постачання
Поліпшення державного регулювання логістики в АПК	Стимули для інвестицій, спрощення митного контролю, підтримка сільських доріг	Формування сприятливого середовища для ефективної логістики

Джерело: складено на основі [1-3].

Технології змінили логістику, надавши підприємствам інноваційні інструменти підвищення ефективності і скорочення витрат. Передові системи відстеження дають змогу отримувати інформацію про стан вантажу, оптимізуючи маршрути та скорочуючи затримки. Крім того, аналітика даних дозволяє підприємствам точно прогнозувати попит, що веде до покращення управління запасами та більш обґрунтованих стратегій ціноутворення.

Контроль фінансових потоків у процесі закупівель та продажів також відноситься до сфери логістики. Щоб придбати сировину та матеріали, орендувати склад, оплатити роботу водіїв та бензин для перевезень, підприємство повинно мати у своєму розпорядженні грошові кошти в потрібний час і в потрібному обсязі. Управління фінансовою логістикою передбачає синхронізацію закупівель, зберігання та продажу з рухами коштів. Її мета – планувати та контролювати переміщення ресурсів, вибирати джерела фінансування. З поняттям фінансової логістики пов'язана логістика продажів -це управління рухом товару від продавця до покупця. Грамотно вибудована логістика фінансів та продажів допомагає дозволяє досягти балансу між надходженням та витратою коштів, скоротити витрати підприємства та кількість помилок.

Логістика відіграє ключову роль у життєвому циклі підприємства. Її оптимізація підвищує ефективність роботи, допомагає скоротити витрати, підвищує безпеку та рівень комфорту співробітників.

У цілому нині, логістика є основним чинником щодо ціни на продукцію. Кожен елемент логістики – від транспортних та складських витрат до ефективності ланцюжка поставок та інтеграції технологій – робить свій внесок у кінцеву ціну, яку сплачують споживачі. Підприємства, які усвідомлюють та оптимізують свої логістичні процеси, можуть досягти значної економії коштів, що дозволить їм підтримувати конкурентоспроможні ціни та забезпечувати рентабельність.

Інвестиції в ефективні логістичні стратегії не лише допоможуть підвищити операційну ефективність, а й посприяють зростанню довіри та задоволеності

клієнтів. У міру розвитку ринку значення логістики у формуванні цін на продукцію зростатиме.

Висновки Мінімізація цінової асиметрії, спричиненої логістичними порушеннями, є важливим завданням для забезпечення продовольчої безпеки, підвищення конкурентоспроможності агропродукції та покращення добробуту сільських мешканців. Вирішення цього завдання потребує комплексного підходу, що включає інвестиції в інфраструктуру, спрощення адміністративних процедур, впровадження технологій та покращення координації між учасниками ринку.

Як українські, так і міжнародні дослідження свідчать про необхідність системного підходу до логістики агросектора. Рішення мають базуватись на розвитку локальних ланцюгів постачання, технологій, відновленні інфраструктури та створенні логістичних хабів, які дозволять мінімізувати регіональну цінову асиметрію.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. FAO. The State of Food and Agriculture 2019. Moving forward on food loss and waste reduction. Rome: FAO, 2019. 182 p. URL: <https://www.fao.org/3/ca6030en/ca6030en.pdf>
2. OECD. Innovation, Productivity, and Sustainability in Food and Agriculture: Main Findings from Country Reviews and Policy Lessons. Paris: OECD Publishing, 2019. URL: <https://www.oecd.org/agriculture/topics/innovation/>
3. USAID. AgriInvest Project Ukraine: Analytical Report on Agricultural Value Chains. USAID Ukraine, 2019. 48 p. [Електронний ресурс].
4. Загурський О. М. Управління ланцюгом постачань. Біла Церква : Білоцерківдрук, 2018. 416 с.
5. Крикавський Є. В., Похильченко О., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2017. 801 с.
6. Коваленко І. М. Особливості логістики аграрного сектору України. *Економіка АПК*, 2019. № 5. С. 22–27.
7. Маркетингові та логістичні аспекти діяльності аграрних підприємств: монографія. / За ред. проф. І. Л. Литовченко. Київ : ЦУЛ, 2018. 408 с.
8. Мельник А. Ф. Цифровізація аграрного виробництва: виклики та перспективи. Київ : НАУ, 2019. 190 с.
9. Сковронський Д. А. Логістична інфраструктура України: стан та напрями модернізації. *Логістика: теорія і практика*. 2020. № 1(12). С. 15–21.
10. World Bank. Enabling the Business of Agriculture 2019. Washington: World Bank Group, 2019. 240 p. URL: <https://eba.worldbank.org/en/reports>

REFERENCES:

1. FAO. The State of Food and Agriculture 2019. Moving forward on food loss and waste reduction. Rome: FAO, 2019. 182 p. URL: <https://www.fao.org/3/ca6030en/ca6030en.pdf>

2. OECD. Innovation, Productivity, and Sustainability in Food and Agriculture: Main Findings from Country Reviews and Policy Lessons. Paris: OECD Publishing, 2019. URL: <https://www.oecd.org/agriculture/topics/innovation/>
3. USAID. AgriInvest Project Ukraine: Analytical Report on Agricultural Value Chains. USAID Ukraine, 2019. 48 p. [Elektronnyi resurs].
4. Zahurskyi O. M. Upravlinnia lantsiuhom postachan. Bila Tserkva : Bilotserkivdruk, 2018. 416 s.
5. Krykavskyi Ye. V., Pokhylchenko O., Fertch M. Lohistyka ta upravlinnia lantsiuhamy postavok. Lviv : Vydavnytstvo Lvivskoi politekhniki, 2017. 801 s.
6. Kovalenko I. M. Osoblyvosti lohistyky ahrarnoho sektoru Ukrainy. Ekonomika APK, 2019. № 5. S. 22–27.
7. Marketynhovi ta lohistychni aspekty diialnosti ahrarnykh pidpriemstv: monohrafiia. / Za red. prof. I. L. Lytovchenko. Kyiv : TsUL, 2018. 408 s.
8. Melnyk A. F. Tsyfrovizatsiia ahrarnoho vyrobnytstva: vyklyky ta perspektyvy. Kyiv : NAU, 2019. 190 s.
9. Skovronskyi D. A. Lohistychna infrastruktura Ukrainy: stan ta napriamy modernizatsii. Lohistyka: teoriia i praktyka. 2020. № 1(12). S. 15–21.
10. World Bank. Enabling the Business of Agriculture 2019. Washington: World Bank Group, 2019. 240 p. URL: <https://eba.worldbank.org/en/reports>

Надійшла до редакції 28.08.2021.