



УДК 351.82:338.43:656.07

[https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12\(22\)-716-730](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12(22)-716-730)

Галанець Володимир Васильович кандидат наук з державного управління, доцент, доцент кафедри маркетингу та логістики, Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів, <https://orcid.org/0000-0001-9348-6211>

ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ: СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ

Анотація. У статті досліджується державна регуляторна політика у сфері сільськогосподарської логістики та обґрунтовуються стратегічні пріоритети відновлення логістичної інфраструктури аграрного сектору України, спрямовані на підвищення її стійкості та ефективності в умовах військової агресії. Руйнування критично важливої транспортної інфраструктури, мінування сільськогосподарських угідь, порушення ланцюгів поставок та втрати робочої сили серйозно обмежили здатність країни підтримувати продовольчу безпеку та економічну стабільність, що підкреслює нагальну потребу в ефективному державному втручанні.

Методологічно дослідження спирається на системні та інституційні підходи до аналізу регуляторних заходів, використовуючи методи аналізу та синтезу, порівняльної оцінки (до та після повномасштабного вторгнення), статистичного аналізу офіційних даних державних органів та міжнародних організацій, а також узагальнення практичного досвіду в кризових ситуаціях. У дослідженні виявлено, що хоча попередні наукові роботи значною мірою зосереджувалися на сільськогосподарському виробництві та експортному потенціалі, комплексна система державної регуляторної політики у сільськогосподарській логістиці залишається недостатньо вивченою. Аналіз демонструє, що альтернативні транспортні шляхи - залізничні, автомобільні та річкові порти на Дунаї - стали вирішальними для компенсації різкого скорочення використання портів Чорного моря, частка яких в аграрному експорті впала з 90% до війни, до 5-20% станом на 2023-2024 роки. Одночасно західні прикордонні переходи та мультимодальні термінали набули стратегічного значення, що вимагає модернізації та підвищення операційної ефективності.

Класифікуються регуляторні інструменти на чотири ключові групи: інституційні та регуляторні (дерегуляція, гармонізація з нормами ЄС), інфраструктурні (модернізація кордонів та мультимодальних терміналів), фінансові та інвестиційні (державно-приватне партнерство, міжнародна допомога) та цифрові (системи управління чергами, електронна документація та





відстеження). Результати дослідження підкреслюють, що ефективність державної політики визначається не лише обсягом фінансових ресурсів, але й, перш за все, узгодженістю та інтеграцією цих інструментів. Бюджетні обмеження, фрагментоване інституційне управління, недостатня пропускна здатність кордонів та обмежений кваліфікований персонал становлять значні ризики, які можуть підірвати навіть добре фінансовані програми відновлення.

Стратегічні пріоритети відновлення сільськогосподарської логістики в Україні включають розвиток західних логістичних коридорів, модернізацію прикордонної та перевантажувальної інфраструктури, розширення мультимодальних перевезень та підвищення стійкості логістичних об'єктів до військових та енергетичних ризиків. Практичні наслідки цього дослідження є значними для формування повоєнної політики, планування програм відновлення інфраструктури та спрямування інвестиційних рішень у транспортно-логістичну підтримку сільськогосподарського сектору. Очікується, що впровадження цих заходів посилить конкурентоспроможність України на світових ринках агропродовольчої продукції та збереже її роль ключового учасника глобальної продовольчої безпеки.

Ключові слова: державна регуляторна політика, сільськогосподарська логістика, відновлення інфраструктури, мультимодальні перевезення, продовольча безпека, стратегічні пріоритети, державно-приватне партнерство, цифрові інструменти, транспортні коридори, післявоєнне відновлення.

Halanets Volodymyr Vasyliovych Candidate of Science in Public Administration, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Marketing and Logistics, Lviv Polytechnic National University, Lviv, <https://orcid.org/0000-0001-9348-6211>

STATE REGULATORY POLICY IN THE SPHERE OF AGRICULTURAL LOGISTICS: STRATEGIC PRIORITIES OF INFRASTRUCTURE RESTORATION

Abstract. The article examines the state regulatory policy in the field of agricultural logistics and substantiates the strategic priorities for the restoration of the logistics infrastructure of the agricultural sector of Ukraine, aimed at increasing its resilience and efficiency in conditions of military aggression. The destruction of critical transport infrastructure, mining of agricultural lands, disruption of supply chains and loss of labor have seriously limited the country's ability to maintain food security and economic stability, which emphasizes the urgent need for effective state intervention.

Methodologically, the research relies on systemic and institutional approaches to analyze regulatory measures, employing methods of analysis and synthesis, comparative assessment (before and after the full-scale invasion), statistical analysis of





official data from state bodies and international organizations, and generalization of practical experiences in crisis management. The study identifies that while previous scholarly work largely focuses on agricultural production and export capacities, the comprehensive system of state regulatory policy in agricultural logistics remains underexplored. The analysis shows that alternative transport routes - rail, road and river ports on the Danube - have become crucial to compensate for the sharp decline in the use of Black Sea ports, whose share in agricultural exports has fallen from 90% before the war to 5-20% as of 2023-2024. At the same time, western border crossings and multimodal terminals have acquired strategic importance, requiring modernization and increased operational efficiency.

The study categorizes regulatory instruments into four key groups: institutional and regulatory (deregulation, harmonization with EU norms), infrastructural (border and multimodal terminal modernization), financial and investment-based (public-private partnerships, international assistance), and digital (queue management systems, electronic documentation, and traceability). The findings underscore that the effectiveness of state policy is determined not merely by the volume of financial resources but primarily by the coherence and integration of these instruments. Budgetary constraints, fragmented institutional management, insufficient border capacity, and limited qualified personnel present significant risks that can undermine even well-funded recovery programs.

Strategic priorities for restoring agricultural logistics in Ukraine include the development of western logistic corridors, modernization of border and transshipment infrastructure, expansion of multimodal transportation, and enhancement of logistical facilities' resilience against military and energy risks. The practical implications of this research are significant for forming postwar policy, planning infrastructure recovery programs, and guiding investment decisions in transport-logistics support for the agricultural sector. Implementation of these measures is expected to strengthen Ukraine's competitiveness in global agrifood markets and maintain its role as a key contributor to global food security.

Keywords: state regulatory policy, agricultural logistics, infrastructure restoration, multimodal transportation, food security, strategic priorities, public-private partnership, digital tools, transport corridors, post-war recovery.

Постановка проблеми. Активні військові дії, які розпочалися в Україні в лютому 2022 року, поставили перед сільськогосподарським сектором низку серйозних викликів. Через окупацію та замінування близько 20% сільськогосподарських угідь (понад 6 млн га) залишаються недоступними для обробітку, особливо у прифронтових регіонах. Суттєве руйнування інфраструктури, порушення ланцюгів поставок та втрата робочої сили негативно вплинули на здатність країни забезпечувати продовольчу безпеку та підтримувати економічну стабільність [1].



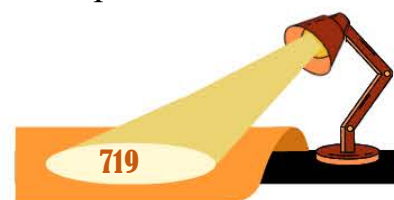


Україна стала однією з найбільш замінованих країн світу, що додало додаткових труднощів функціонуванню сільського господарства. Ці проблеми вимагали термінових та ефективних дій з боку держави для забезпечення стабільності та відновлення сільськогосподарського сектору. Сплинуло майже чотири роки, а умови ведення бізнесу у сфері експорту української агропродовольчої продукції залишаються надзвичайно складними. Виклики у сфері інфраструктурного та логістичного забезпечення експорту, зокрема блокування портів Чорного та Азовського морів, руйнування об'єктів транспортної інфраструктури та окупація частини територій, мають критичний характер. Необхідність якомога швидше ліквідувати наслідки руйнування логістичних зв'язків між суб'єктами господарювання та невизначеність подальшого розвитку ситуації вимагають розробки негайних заходів щодо протидії загрозам та викликам воєнного стану. Блокади морських портів, руйнування транспортних шляхів та інфраструктури, перебої з постачанням палива, добрив та інших ресурсів, необхідних для сільськогосподарського виробництва, значно ускладнили логістику сільськогосподарської продукції.

За даними Міністерства аграрної політики та продовольства України [2], у 2021 році частка сільського господарства у ВВП становила 10,6%, а експорт агропродовольчої продукції склав 27,8 млрд. доларів США, або 41% від загального обсягу експорту України. Порушення ланцюгів постачання сільськогосподарської продукції внаслідок війни загрожує не лише продовольчій безпеці та експортному потенціалу України, але й глобальній продовольчій безпеці, оскільки Україна є одним з провідних експортерів зернових та олійних культур на світовому ринку. Все це свідчить про необхідність ґрунтовного вивчення впливу війни на українську агрологістику та розробки ефективних рішень для оптимізації логістичних процесів в агропромисловому комплексі в умовах військової агресії.

Методологічною основою дослідження є системний та інституційний підходи до аналізу державної регуляторної політики у сфері аграрної логістики. У процесі дослідження використано методи аналізу та синтезу, порівняльного аналізу (до та після початку повномасштабної війни), статистичний аналіз офіційних даних органів державної влади та міжнародних організацій, а також узагальнення практичного досвіду реалізації регуляторних заходів у кризових умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показує, що війна в Україні має глибокий та тривалий вплив на аграрний сектор, охоплюючи всі аспекти, від виробництва до логістики та експорту. Дослідження науковців, зокрема Б. Булик [3], В. Голобородька [4], Д. Халізова [5] та інших, підкреслюють важливість комплексного підходу до відновлення аграрного сектору, який включає матеріальну допомогу, стратегічне планування та інновації. Публікації також вказують на те, що інвестиції в сучасні технології, такі як точне землеробство та





автоматизація, є ключовими для підвищення ефективності та сталості сільського господарства в умовах постійної нестабільності.

Водночас у більшості наукових публікацій акцент робиться на проблемах агровиробництва та експортного потенціалу, тоді як державна регуляторна політика у сфері аграрної логістики як цілісна система інструментів залишається недостатньо структурованою, що зумовлює потребу в подальших дослідженнях.

Мета статті полягає у дослідженні державної регуляторної політики у сфері аграрної логістики та обґрунтуванні стратегічних пріоритетів відновлення логістичної інфраструктури аграрного сектору України з метою підвищення його стійкості та ефективності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Державна регуляторна політика у сфері аграрної логістики та визначення стратегічних пріоритетів відновлення інфраструктури посідають ключове місце у забезпеченні продовольчої безпеки, економічного відновлення та інтеграції України до світових і європейських ринків. Особливої актуальності ці питання набувають в умовах воєнних викликів, які суттєво порушили функціонування традиційних логістичних ланцюгів аграрного сектору.

Основним завданням державної регуляторної політики у цій сфері є створення сприятливого, прозорого та ефективного регуляторного середовища, здатного забезпечити безперебійне функціонування, відновлення та модернізацію аграрно-логістичної інфраструктури з урахуванням сучасних економічних і безпекових ризиків.

Воєнні дії призвели до радикальної трансформації структури експорту аграрної продукції та зумовили зростання ролі альтернативних логістичних маршрутів. Якщо до 24 лютого 2022 року близько 90% аграрного експорту зернових та олійних культур здійснювалося через морські порти Чорного моря, то наприкінці 2023 – на початку 2024 років їхня частка скоротилася до 5-20% залежно від місяця та режиму роботи експортних коридорів. Військові дії значно ускладнили або повністю заблокували роботу ключових портів (Одеса, Миколаїв, Чорноморськ). Хоча свого часу діяли різні ініціативи, як-от Чорноморська зернова ініціатива, а згодом - український морський коридор, морська логістика залишалася під постійною загрозою та ризиком.

Цілком передбачувано втрата традиційних морських шляхів змусила Україну шукати альтернативні маршрути. Це призвело у свою чергу до істотного зростання ролі залізничного та автомобільного транспорту у напрямку ЄС, а також дунайських річкових портів, які стали ключовими для заміщення морських перевезень (табл. 1).





Таблиця 1

Зміна структури експорту та критична роль альтернативних маршрутів

| Маршрут | Частка експорту агропродукції (до 24.02.2022) | Частка експорту агропродукції (кінець 2023 / початок 2024) |
|---------------------------------------|---|---|
| Морські порти (Чорне море) | 90% | Зниження до 5-20% (залежно від місяця та роботи "зернового коридору" / альтернативного коридору). |
| Залізничний транспорт (напрямок ЄС) | 6% | Зростання до 30-45% (залежно від місяця). |
| Автомобільний транспорт (напрямок ЄС) | 3% | Зростання до 15-25% (особливо на початку війни). |
| Річкові порти (Дунай) | < 1% | Зростання до 15-25% (став ключовим для заміщення морських портів). |

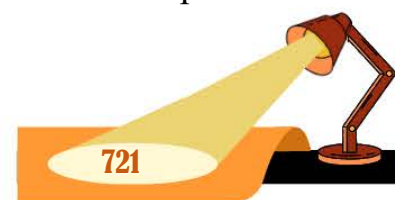
* Складено за даними Мінагрополітики [6], Укрзалізниці [7].

Ключовими експортними товарами у 2024 році (за вартістю) були: соняшникова олія - майже 6 млн. т на суму 5,1 млрд. дол. США (21% загального агроекспорту); кукурудза - 29,6 млн. т на 5 млрд. дол. США (21%); пшениця - 20,6 млн. т на 3,7 млрд. дол. США (15%). Відбулася зміна географії експорту, Європейський Союз став найбільшим торговельним партнером України. Частка Європи у структурі агроекспорту зросла з 32% до 59%, частка Африки, Азії та Південно-Східної Азії, навпаки, скоротилася через блокування морських портів, але поступово відновлювалася завдяки функціонуванню морського коридору [8].

Переорієнтація на західні кордони призвела до зростання вартості та часу доставки транспортування залізницею чи автотранспортом є значно дорожчим і довшим, ніж морське. Перевантаженість прикордонних пунктів створює черги, додаткові затримки оформлення та переміщення вантажів. Відчутно проявилася проблема з різницею ширини колії: європейська залізнична колія відрізняється від української, що вимагає перевантаження товарів або використання спеціальних технічних засобів.

Різкий перехід від маршрутів з домінуванням глибоководних портів до використання західних залізничних переходів і дунайських портів (Рені, Ізмаїл, Кілія) підтверджує зміну стратегічних пріоритетів розвитку аграрної логістики та необхідність посилення мультимодальності й західного напрямку експорту.

До початку повномасштабної війни експортні переходи на кордоні з ЄС могли пропускати близько 1,5 млн. т агропродукції на місяць. У результаті спільних дій України та Європейського Союзу, а також завдяки заходам, реалізованим АТ «Укрзаліниця», пропускна здатність західних кордонів на кінець 2023 року зросла до 3,0–3,5 млн. т на місяць. Упродовж 2022–2023 років





було збудовано та модернізовано понад 20 терміналів для перевалки вантажів між коліями стандартів 1520 мм і 1435 мм або для автомобільної перевалки. Водночас значний час очікування вагонів на стиках колії (від 5 до 15 діб) свідчить про необхідність модернізації прикордонної інфраструктури та спрощення регуляторних процедур [6],[7].

Суттєвим викликом для аграрної логістики стала втрата потужностей зі зберігання продукції. Прямі збитки інфраструктурі є суттєвими. За оцінками Мінагрополітики, унаслідок бойових дій було втрачено, пошкоджено або тимчасово окуповано елеваторні потужності загальним обсягом понад 10-15 млн. т. Збитки через знищення або пошкодження елеваторів, зерносховищ оцінюються у 1,8 млрд. доларів США. Сільськогосподарської техніки знищено на 5,8 млрд. доларів США. Пошкоджено іригаційні системи, зокрема, катастрофа на Каховській ГЕС мала руйнівні наслідки для зрошення на півдні країни. Збитки докільню через забруднення ґрунтів продуктами горіння та снарядами на початок 2025 р. оцінювалися в понад 1 трлн. грн. [6]

Усе чіткіше проявляються й інші економічні та ринкові виклики: волатильність цін та зростання собівартості агропродукції, дефіцит фінансування та робочої сили, торговельні обмеження з ініціативи країн членів ЄС. Зростають ціни на логістику та енергоносії, зокрема пальне, підвищується собівартість вирощування, тоді як світові ціни на українську агропродукцію можуть падати через збільшення пропозиції на альтернативних ринках або тиск інших учасників ринку.

Зростає дефіцит працівників через мобілізацію та міграцію, ускладнюється доступ аграріїв до фінансових ресурсів - кредитів, інвестицій.

Виникають часові обмеження, формуються квоти або реалізуються інші протекціоністські заходи з боку сусідніх країн ЄС, що спричинене перенасиченням їхніх ринків українською продукцією після відкриття "Шляхів солідарності".

Наслідки згаданих вище проблем постачання агропродукції для національної економіки (рис.1) є прямими, системними та довгостроковими, оскільки агросектор є наріжним каменем українського експорту та ВВП.

Військові дії на території України спричинили системні порушення у функціонуванні ланцюгів постачання аграрної продукції, що має як внутрішньоекономічні, так і глобальні наслідки. Обмеження доступу до традиційних експортних маршрутів, руйнування інфраструктури та зростання ризиків ведення господарської діяльності істотно вплинули на фінансову стійкість аграрного сектору, структуру національного експорту та світову продовольчу безпеку. Порушення експортної інфраструктури спричинило каскадні ефекти, які проявляються не лише у безпосередніх фінансових втратах, а й у структурних деформаціях виробництва, інвестиційних рішень та соціально-економічного розвитку сільських територій.





Одним із ключових наслідків порушення аграрної логістики стало суттєве скорочення валютних надходжень від експорту. Блокування морських портів та переорієнтація вантажопотоків на альтернативні, значно дорожчі маршрути призвели до зростання логістичних витрат і зниження експортної маржинальності.

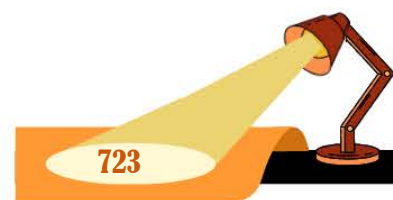


Рис.1. Наслідки проблем постачання агропродукції через військові дії.

* бачення автора

Попри часткове відновлення фізичних обсягів експорту, аграрні виробники змушені реалізовувати продукцію зі знижками, що зумовлює недоотримання валютної виручки. Зростання логістичних витрат і вимушене зниження експортних цін означають, що кожна експортована тонна агропродукції генерує менший обсяг чистих валютних надходжень. Це посилює залежність фінансової системи від зовнішньої допомоги та обмежує можливості Національного банку щодо підтримання курсової стабільності без застосування жорстких монетарних інструментів.

Зростання частки аграрної продукції у структурі експорту, з одного боку, демонструє адаптивність сектору, а з іншого - формує ризик надмірної спеціалізації. Така ситуація посилює проциклічність економіки: негативні кліматичні події, цінові коливання або логістичні обмеження автоматично транслиуються у макроекономічну нестабільність. Фактично аграрний сектор починає виконувати роль «єдиного донора» валютних надходжень, що є нетиповим для збалансованої структури відкритої економіки.





Така структурна деформація посилює залежність національної економіки від одного сектора, підвищуючи її вразливість до кліматичних ризиків, коливань світових цін та кон'юнктурних шоків.

Порушення традиційних логістичних маршрутів зумовило різке зростання витрат на транспортування аграрної продукції. Так звана «логістична премія» - додаткові витрати, пов'язані з експортом через західні сухопутні кордони, - у 3-5 разів перевищує вартість перевезення через чорноморські порти. У результаті виробничі рішення аграріїв дедалі більше визначаються не агрокліматичними перевагами чи попитом світових ринків, а виключно можливістю мінімізувати витрати транспортування.

Це призводить до спрощення структури сівозмін і поступової втрати агро-технологічної збалансованості. Скорочення інвестицій у добрива, насінництво та технології точного землеробства створює ефект відкладених втрат: короткострокове зниження витрат трансформується у середньострокове падіння врожайності та якості продукції. Таким чином, логістичні обмеження запускають механізм «інвестиційного виснаження» аграрного сектору.

Руйнування аграрної інфраструктури має кумулятивний характер, оскільки втрата елеваторних і складських потужностей знижує ефективність не лише поточного, а й майбутніх виробничих циклів. Навіть за умови стабілізації безпекової ситуації відновлення експортного потенціалу стримуватиметься фізичною нестачею інфраструктурних об'єктів, що потребують значних капіталовкладень і тривалого часу для реконструкції.

Особливо критичним є знищення зрошувальної інфраструктури південних регіонів, оскільки йдеться не просто про втрату окремих виробничих потужностей, а про деградацію цілих агроєкосистем. Втрата зрошення означає зміну спеціалізації регіонів, скорочення виробництва продукції з високою доданою вартістю та зростання залежності внутрішнього ринку від імпорту овочів і фруктів.

Соціальні наслідки логістичних і фінансових обмежень мають довготривалий характер. Відтік робочої сили та дефіцит кваліфікованих кадрів формують замкнене коло: зниження виробничої ефективності - падіння доходів - скорочення зайнятості - подальша міграція населення. У прифронтових регіонах це створює ризик економічної «пустелі», де відновлення господарської діяльності після завершення бойових дій буде вкрай ускладненим.

Фінансова нестабільність малих і середніх фермерських господарств підриває основу аграрної диверсифікації та конкуренції. Їх масове вибуття з ринку може призвести до надмірної концентрації земельних ресурсів і посилення монополізаційних тенденцій, що негативно вплине на довгострокову стійкість аграрного сектору.

Заслуговують на увагу наслідки порушення постачання української агропродукції для глобальної продовольчої безпеки.





Україна традиційно відіграє ключову роль у забезпеченні світових ринків зерновими та олійними культурами, а тому дестабілізація її експортного потенціалу має виражений мультиплікативний ефект для глобальної продовольчої системи.

Порушення експорту з України продемонструвало високий рівень залежності світових продовольчих ринків від обмеженої кількості ключових постачальників. Навіть короткострокові збої у постачанні призводять до непропорційно сильних цінових реакцій, що свідчить про низьку еластичність пропозиції у короткостроковому періоді. Це підвищує системні ризики для країн-імпортерів та ускладнює довгострокове бюджетне планування.

Порушення постачання української агропродукції має асиметричний вплив, посилюючи глобальну нерівність та вразливість найбідніших регіонів світу, оскільки найбільший тягар продовольчої кризи припадає на країни з низьким рівнем доходів, для яких навіть незначне зростання світових цін трансформується у масштабні соціальні потрясіння.

Всесвітня продовольча програма ООН традиційно використовувала Україну як одного з ключових постачальників зернових для гуманітарних операцій. Перебої у постачанні суттєво ускладнюють реалізацію програм продовольчої допомоги, посилюючи ризики голоду та соціальної дестабілізації в регіонах, що вже перебувають у стані хронічної кризи.

Використання продовольчої інфраструктури як об'єкта воєнного та політичного тиску створює довгострокові ризики для всієї системи міжнародної торгівлі. Це підриває довіру до глобальних ринків як механізму забезпечення продовольчої безпеки та стимулює країни до політики протекціонізму і накопичення стратегічних резервів, що, у свою чергу, ще більше підвищує волатильність цін.

В умовах воєнної економіки аграрна логістика трансформується з інфраструктурної підсистеми у критичний елемент національної безпеки та макрофінансової стабільності. Відповідно, державна регуляторна політика у цій сфері має виконувати не лише компенсаторну, а й структуроутворюючу функцію, спрямовану на зниження системних ризиків, диверсифікацію логістичних маршрутів та формування довгострокової інвестиційної привабливості аграрного сектору.

За таких обставин ключовим завданням держави є перехід від реактивної моделі управління логістичними кризами до проактивної стратегії, що поєднує інфраструктурний розвиток, фінансові стимули та міждержавну координацію.

Залізнична логістика відіграє ключову роль у диверсифікації експортних маршрутів, однак її ефективність стримується інституційними та технічними бар'єрами, насамперед різницею ширини колії. Прискорення будівництва європейської колії стандарту 1435 мм до ключових прикордонних вузлів слід розглядати як стратегічну інвестицію в інтеграцію України до єдиного





транспортного простору ЄС. У довгостроковій перспективі це знижує транзакційні витрати, скорочує час доставки та підвищує привабливість українського експорту для європейських трейдерів.

Створення мережі «сухих портів» на західному кордоні виконує функцію логістичних амортизаторів, які зменшують навантаження на прикордонні переходи та мінімізують втрати часу і продукції під час перевантаження. Державна підтримка таких проектів сприяє залученню приватного капіталу та розвитку державно-приватного партнерства у логістичній сфері.

Річкова логістика, зокрема дунайський напрям, є найбільш стійкою до воєнних ризиків, однак її потенціал залишається недовикористаним. Державне фінансування днопоглиблювальних робіт та модернізації портів Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайськ має високий коефіцієнт віддачі, оскільки відносно невеликі інвестиції здатні суттєво збільшити обсяги перевалки.

Стимулювання розвитку внутрішнього річкового флоту через пільгове кредитування створює додатковий ефект імпортозаміщення та підтримки національного суднобудування. Це не лише знижує логістичні витрати аграріїв, а й формує нові робочі місця та податкові надходження.

Механізми часткової компенсації логістичних витрат слід розглядати як тимчасовий антикризовий інструмент, спрямований на збереження виробничого потенціалу аграрного сектору. Субсидування перевезень дозволяє запобігти масовому згортанню виробництва та скороченню посівних площ, що в іншому разі матиме відкладені негативні ефекти для експорту та продовольчої безпеки.

Податкові стимули на імпорт обладнання для логістичної інфраструктури виконують функцію зниження бар'єрів входу для інвесторів та прискорення модернізації основних фондів. У поєднанні з довгостроковим пільговим кредитуванням це формує умови для децентралізації системи зберігання зерна, зменшуючи залежність фермерів від великих елеваторних операторів і підвищуючи їх переговорну позицію на ринку.

Запровадження єдиної цифрової логістичної платформи має не лише організаційне, а й інституційне значення. Прозорий розподіл черг оформлення вантажів на кордоні та в портах знижує корупційні ризики, підвищує передбачуваність логістичних операцій та сприяє оптимізації вантажопотоків. У довгостроковій перспективі цифровізація логістики підвищує інвестиційну довіру та ефективність державного регулювання.

Без системної міжнародної координації внутрішні регуляторні заходи матимуть обмежений ефект. Дипломатичні зусилля щодо мінімізації торговельних обмежень з боку країн ЄС мають бути інтегровані у ширшу стратегію захисту економічних інтересів України та забезпечення стабільності транзитних потоків.

Гармонізація фітосанітарного та ветеринарного контролю є критично важливою для скорочення нефіскальних бар'єрів торгівлі. Запровадження спільних або прискорених процедур контролю зменшує час простою на кордонах, що





безпосередньо впливає на вартість логістики та конкурентоспроможність української продукції.

Запропонований комплекс заходів державної регуляторної політики має потенціал не лише забезпечити адаптацію аграрної логістики до умов війни, а й сформувані структурні передумови для післявоєнного відновлення. Поєднання інфраструктурних інвестицій, фінансових стимулів та міжнародної координації дозволяє зменшити системні ризики, підвищити стійкість експортної моделі та інтегрувати аграрний сектор України у більш диверсифіковану та конкурентоспроможну логістичну систему.

Для часткової компенсації втрат у 2022-2023 роках була започаткована реалізація програми підтримки будівництва тимчасових і модульних елеваторів за участю міжнародних донорів. Додатковим інструментом стало використання тимчасових сило-мішків (grain bags), що дозволило збільшити потужності зберігання на 5-8 млн. т. Застосування модульних рішень стало адаптивною відповіддю на воєнні ризики та потребу швидкого нарощування інфраструктури у відносно безпечних регіонах країни.

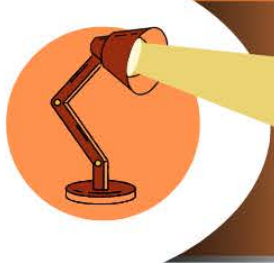
До переліку дієвих інструментів державної регуляторної політики належать: інституційно-регуляторні (дерегуляція, гармонізація стандартів з нормами ЄС, правові умови для державно-приватного партнерства), інфраструктурні (модернізація прикордонних переходів, будівництво мультимодальних терміналів, розвиток альтернативних транспортних маршрутів), фінансово-інвестиційні (залучення міжнародних інвестицій, створення спеціальних фондів і гарантій для приватних інвесторів), цифрові (впровадження електронного документообігу, відстеження вантажів, оптимізація черг, управління потоками продукції).

Важливим напрямом державної регуляторної політики є спрощення та гармонізація регуляторних процедур. Впровадження електронної системи управління чергами вантажного транспорту (єЧерга) підвищило прозорість і керованість прикордонних логістичних процесів. Прикладом оперативної дерегуляції в умовах кризи стало також створення «шляхів солідарності» (Solidarity Lanes), що передбачали спрощення процедур транзиту та фітосанітарного контролю для агропродукції на території країн ЄС.

Досвід ЄС, Канади та США демонструє, що мультимодальні логістичні системи, гнучкі перевантажувальні термінали та цифрове управління вантажопотоками дозволяють швидко відновлювати експорт у кризових умовах. Так, у Польщі та Литві реалізовано інтегровані системи контролю вантажів на кордоні; у США поширена практика застосування модульних елеваторів для швидкого перенаправлення зерна між регіонами; у Канаді здійснюється стимулювання інвесторів через податкові пільги та спеціальні інфраструктурні фонди.

Адаптація таких успішних світових практик дозволить Україні формувати власну модель стійкої аграрної логістики.





Практика впровадження цифрових інструментів свідчить про зменшення адміністративних затримок та підвищення прогнозованості логістичних процесів, однак їхній ефект залишається обмеженим за відсутності синхронізації інфраструктурних та митних процедур з боку суміжних держав.

Фінансовий аспект відновлення аграрної логістики характеризується значним розривом між потребами та наявними ресурсами. За даними міністерства інфраструктури, прямі збитки транспортній та логістичній інфраструктурі обчислюються десятками мільярдів доларів США, тоді як втрати аграрної логістики оцінюються у мільярди доларів. Для повноцінного відновлення та модернізації логістичної системи, зокрема розвитку євроколії та нових перевантажувальних терміналів, необхідні інвестиції в обсязі близько 5-10 млрд. дол. США протягом п'яти років. Це обумовлює критичну потребу у стимулюванні державно-приватного партнерства, залученні міжнародного капіталу, через механізм концесії, спеціальні інфраструктурні фонди, гарантії для приватних інвесторів, участь міжнародних фінансових організацій.

Стратегія відновлення аграрної логістичної інфраструктури України має ґрунтуватися на принципі «відбудувати краще, ніж було» та орієнтації на інтеграцію до трансєвропейської транспортної мережі.

Стратегічними пріоритетами відновлення повинні стати: розвиток західних логістичних коридорів та інтеграція з транс'європейською мережею; модернізація прикордонних та перевантажувальних потужностей; впровадження мультимодальних перевезень із залученням річкового, автомобільного та залізничного транспорту; підвищення безпеки та стійкості інфраструктури до воєнних та енергетичних ризиків; цифровізація логістики та інтеграція систем відстеження вантажів; стимулювання державно-приватного партнерства та залучення міжнародного фінансування; впровадження європейських регуляторних стандартів у сфері транспорту та логістики.

Успішна реалізація державної регуляторної політики у сфері аграрної логістики та ефективне відновлення інфраструктури є визначальними чинниками збереження ролі України як одного з ключових гарантів світової продовольчої безпеки та підвищення її конкурентоспроможності на глобальних аграрних ринках.

Водночас реалізація стратегічних пріоритетів державної регуляторної політики супроводжується низкою ризиків, серед яких ключовими залишаються воєнні загрози, обмеженість бюджетних ресурсів, інституційна фрагментованість управління логістичною інфраструктурою, а також дефіцит кваліфікованих кадрів у сфері транспорту та логістики. Ігнорування цих ризиків може знизити ефективність навіть фінансово забезпечених програм відновлення.

Висновки. Результати дослідження підтверджують, що повномасштабна війна зумовила системну трансформацію аграрної логістики України, наслідком якої стало різке зниження ролі морських портів та зростання значення





альтернативних маршрутів експорту — залізничного, автомобільного та річкового сполучення у напрямку країн Європейського Союзу. За цих умов державна регуляторна політика у сфері аграрної логістики набула критичного значення як інструмент забезпечення безперервності експортних потоків, продовольчої безпеки та макроекономічної стійкості.

Доведено, що ефективність державної регуляторної політики визначається не стільки обсягами фінансових ресурсів, скільки здатністю держави забезпечити узгодженість інституційно-регуляторних, інфраструктурних, фінансово-інвестиційних та цифрових інструментів. Фрагментарність управління, обмежена пропускна здатність прикордонної інфраструктури та збереження регуляторних бар'єрів істотно знижують ефект навіть від масштабних інфраструктурних інвестицій.

Обґрунтовано, що стратегічними пріоритетами відновлення аграрної логістичної інфраструктури мають стати розвиток західних логістичних коридорів, модернізація прикордонних і перевантажувальних потужностей, розширення мультимодальних перевезень, а також підвищення стійкості логістичних об'єктів до воєнних та енергетичних ризиків. Реалізація цих пріоритетів потребує активізації державно-приватного партнерства, залучення міжнародного фінансування та впровадження європейських регуляторних стандартів.

Практичне значення результатів дослідження полягає у можливості їх використання при формуванні та коригуванні державної політики у сфері аграрної логістики, розробці програм післявоєнного відновлення інфраструктури, а також при обґрунтуванні інвестиційних рішень у сфері транспортно-логістичного забезпечення аграрного сектору. Реалізація запропонованих підходів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності української аграрної продукції на світових ринках і збереженню ролі України як одного з ключових гарантів глобальної продовольчої безпеки.

Література:

1. Вплив війни на українське сільське господарство та харчову промисловість. Київська школа економіки. 2022. URL: <https://kse.ua/ua/war-impacts-on-ukrainian-agriculture/>
2. Сільське господарство України 2021. Статистичний збірник / за ред. О. Вишневського. К. : Державна служба статистики України, 2022. 232 с.
3. Булик О. Б. Стратегія відновлення економіки України після війни. Економіка та суспільство. Вип.№ 48. 2023. с. 8. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2240>
4. Скопенко Н. С., Северина І. В., Голобородько В. П. Інструменти та стратегії розвитку українських підприємств в умовах викликів війни. Інвестиції: практика та досвід. Вип. № 6. 2024. С. 57-64. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/3261/3297>
5. Халізів Д. В. Розвиток аграрного сектору економіки в умовах воєнного стану. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія Право. Вип. № 79. 2023. С. 286-290. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2023/10/50.pdf>
6. Міністерство аграрної політики та продовольства. <https://minagro.gov.ua/>





7. АТ "Укрзалізниця" (Звіти про обсяги перевезень). URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/
8. Forbes Ukraine. URL: <https://forbes.ua/>

References:

1. Kyivska shkola ekonomiky. (2022). *Vplyv viiny na ukraïnske silske hospodarstvo ta kharchovu promyslovist*. <https://kse.ua/ua/war-impacts-on-ukrainian-agriculture/>
2. Vysnevskiy, O. (Ed.). (2022). *Silske hospodarstvo Ukrainy 2021. Statystychniy zbirnyk*. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy.
3. Bulyk, O. B. (2023). Stratehiya vidnovlennya ekonomiky Ukrainy pislya viiny. *Ekonomika ta suspilstvo, Vyp. 48, 8*. <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2240>
4. Skopenko, N. S., Severyna, I. V., & Holoborodko, V. P. (2024). Instrumenty ta strategiyi rozvytku ukraïnskykh pidpryyemstv v umovakh vyklykiv viiny. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid, Vyp. 6, 57–64*. <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/3261/3297>
5. Khalizov, D. V. (2023). Rozvytok ahrarnoho sektoru ekonomiky v umovakh voïennoho stanu. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya Pravo, Vyp. 79, 286–290*. <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2023/10/50.pdf>
6. Ministerstvo ahrarnoi polityky ta prodovolstva Ukrainy. (n.d.). <https://minagro.gov.ua/>
7. АТ "Ukrzaliznytsia". (n.d.). Zvity pro obsyahy perevezen. https://uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/
8. Forbes Ukraine. URL: <https://forbes.ua/>

