

говорит, что необходимо адаптироваться к усилению конкуренции на мировых рынках. Сергей также диагностирует угрозу сырьевой базе и предлагает изменить площади масличных новая стратегия должна основываться на формировании нового образа масла – это покупка премиум-класса. А для этого необходимо создать успешный бренд украинского подсолнечного масла.

Диверсифікація ринков сбыта остається пріоритетною задачею і на наступний маркетинговий рік. Індія і Китай, основні імпортери підсолнечного масла з України, зацікавлені в продовженні співробітництва і збільшенні об'ємів імпорту.

Таким образом, тенденции, складывающиеся на мировом рынке растительных масел, где спрос опережает предложение, на котором Украине принадлежит сегодня 34% мирового производства семян подсолнечника и 54% экспорта подсолнечного масла, вполне оптимистичны и перспективны для украинского производителя, который должен сегодня поддерживать и расширять свои возможности, внося посильный вклад в экономику Украины.

Список використаних джерел

1. Национальный агропортал – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Latifundist.com
2. Рейтинг брендов, 2013 – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Ukrbrand 2013 (3).pdf

РИНОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

*М.М. Аверіхін, студент
Одеський національний політехнічний університет*

Уповільнення активного росту, обережна позиція і розробка нової стратегії ведення бізнесу – ось, мабуть, основні характеристики ситуації, що складається сьогодні на ринку логістичних послуг.

Логістичний ринок є індикатором стану економіки в цілому, тому що обслуговує українських виробників і імпортерів, і в той же час він повністю

залежить від промислового виробництва та імпорту. Показники України в рейтингу Світового банку у 2016 році покращилися лише на одну позицію (з 81 до 80 місця). За минулий рік Україна покращила умови ведення бізнесу лише за чотирма з десяти показників, що розглядаються в дослідженні. За два роки Україна втратила 19 позицій в рейтингу логістичної ефективності, опустівшись на 80-е місце. Згідно рейтингу, що включає 160 країн, загальний бал України становить 2,74 в порівнянні з 2,98 в 2014 году. У той же час з цим результатом Україна вошла в десятку лідерів по логістичній ефективності серед країн з рівнем доходу нижче середнього.

Основною причиною стали проблеми на Сході країни, а також темп реформ інфраструктури, зокрема доріг і митниці. Можливість надання транспортних послуг з постачання до Криму, на Захід України і в Одесу істотно ускладнена в зв'язку зі зміною кон'юнктури ринку і ускладненням умов діяльності.

До негативних факторів можна також віднести погано розвинену інфраструктуру, а також незадовільна якість більшості доріг і міжнародних трас. Це впливає на погіршення взаємозв'язку між логістичними центрами, більш швидкий знос транспорту.

На даний момент ми бачимо наступні тенденції ринку [1]:

- на 20-40% зросли ціни на перевезення з Києва, в залежності від напрямку;
- значно знизився вантажопотік в Західному напрямку, особливо через Одеський порт;
- в ряді випадків – повне припинення поставок до Криму і на Схід країни;
- дефіцит транспорту.

Що стосується Кримського напрямку: спостерігається реструктуризація перевезень, зниження вантажопотоку і значне підвищення вартості доставки. Відповідно до внутрішньої статистики FM Logistic Україна 70% клієнтів відмовилися від поставок. І як наслідок, компанії які продовжують співпрацювати з півостровом платять за свою доставку в 1,5 рази більше [2].

Однак у порівнянні з Кримом, ситуацією на Сході України, більш критична, тому що пов'язана з ризиками як для вантажу, так і для життя водія. На цьому напрямі не так важливі питання вартості та економічної ефективності, як питання безпеки та страхування вантажів.

Великі зміни торкнулися і Західну Україну. Скорочення експортно-імпортних операцій спричинило за собою значне подорожчання вартості доставки приблизно на 30-40%.

Схожа ситуація склалася і з постачання в Одесу – кількість бажаючих

здійснювати перевезення за цим напрямком також істотно знизилося. Зменшенням вантажопотоку через Одеський порт – потік контейнерних вантажів з Китаю істотно скорочується (в зв'язку з підвищенням курсу долара і скороченням імпорту споживчих товарів), відповідно, це впливає на збільшення вартості поставок.

Серед позитивних тенденцій треба зазначити наступні: введений контроль на дорогах (в 2016 року встановлено ваги на магістралях і штрафи за надмірну вагу в фурах). З другої половини 2015 року почався ремонт доріг.

Одним з факторів розвитку ринку збірних вантажних перевезень є збільшення асортиментного пропозиції в бізнесі, який постраждав від кризи і намагається за рахунок цього збільшити продажі. Імовірна ситуація, коли підприємства, раніше перевозили великі партії товарів, тепер переорієнтуються на менші обсяги і будуть користуватися послугами доставки збірних вантажів, щоб оптимізувати свої виробничі витрати [3].

Експерти прогнозують стабілізацію ринку логістики з подальшими темпами зростання на 6–9% протягом наступних 3–5 років. І це дійсно так. В даний час в Україні, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів спостерігається висока зацікавленість в розширенні транспортно–логістичних послуг. Однією з причин є геостратегічне положення України, яке дозволяє їй бути вигідним для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу.

Список використаних джерел

1. Что происходит на рынке логистических услуг? [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу: <https://rau.ua/analytics/3797-что-proiskhodit-na-rynke-logisticheskikh-uslug/>.
2. Офіційний сайт компанії: FM Logistic Україна [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу: <http://www.fmlogistic.com.ua>.
3. Аналіз ринку логістичних послуг України, 2016 рік [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-logistiki-ukrainy-2014-2015-gg>.