

УДК 338.43:656:330.322

В. В. Нечитайло,  
к. е. н., старша дослідниця, провідна наукова співробітниця  
відділу інвестиційного та матеріально-технічного забезпечення,  
Національний науковий центр "Інститут аграрної економіки" НААН України  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7098-0441>

DOI: 10.32702/2306-6792.2026.8.142

## СТАН АГРАРНОЇ ЛОГІСТИКИ ТА ІНВЕСТИЦІЙНІ АСПЕКТИ ЇЇ РОЗВИТКУ

V. Nechytailo,  
PhD in Economics, Senior Researcher, Leading Research Fellow of the Investment and Logistics Department,  
National Scientific Center "Institute of Agrarian Economics" of the National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine

### THE STATE OF AGRICULTURAL LOGISTICS AND INVESTMENT ASPECTS OF ITS DEVELOPMENT

У статті розглянуто вантажообіг залізничного і автомобільного транспорту України в 2020—2025 рр. Проаналізовано сукупні обсяги перевезень зернових вантажів залізницею у період з 2015 по 2025 рр. Досліджено обласний розподіл елеваторних потужностей станом на кінець 2025 р. Вивчено основні тенденції зміни обсягів капітальних вкладень у харчову промисловість. Оцінено співвідношення обсягів інвестицій у харчову промисловість до сільського господарства. Встановлено, що у 2025 р. перевалка в українських портах знизилася до 82,2 млн т переважно через скорочення експорту зернових. Досліджено, що за останні два роки в Україні найприбутковішими залишаються олійні культури, зокрема соняшникова олія, експорт якої у 2024 р. приніс \$4,4 млрд. Простежено, що у минулому 2025 р. зовнішньоторговельний оборот агропродовольчої продукції України склав \$31,83 млрд.

Under martial law, agricultural logistics is undergoing transformational changes due to disruption of supply chains and increased costs, which requires improving logistics processes and implementing new approaches to their organization. The purpose of the article is to study the current state of agricultural logistics in Ukraine and analyze the investment aspects of its development, in particular, to establish the main trends, problems and prospects for increasing the efficiency of logistics processes under the influence of military risks and uncertainty.

The study analyzed the dynamics of freight turnover in rail and road transport in Ukraine in 2020—2025. It was found that, despite the partial restoration of the functioning of ports after 2022, freight turnover in road transport exceeded the pre-war level by 10—15%, while rail transport gradually lost its market share, which indicates a long-term transformation of the transportation structure in Ukraine. The total volume of grain cargo transportation by rail in 2011—2025 was studied. The regional structure of the location of grain elevator capacities as of the end of 2025 was analyzed. The key trends in the dynamics of capital investments in the food industry were studied. The article determines the ratio of investment volumes in the food industry and agriculture over the past decade. It is proved that, given the development of Ukrainian agriculture and the intensification of the activities of domestic agricultural formations, it is advisable to implement investment projects in the food industry, in particular in cooperation with national and foreign partners, with the placement of new production facilities in close proximity to the raw material base to increase the efficiency of production, processing and sales of products. It is determined that in 2025, the volume of transshipment in Ukrainian ports decreased to 82.2 million



tons, which is largely due to a decrease in grain exports. It was found that over the past two years, oilseed crops have remained the most profitable in Ukraine, in particular sunflower oil, the export of which in 2024 brought in over \$4.0 billion. It was traced that the total foreign trade turnover of agri-food products last year amounted to almost \$32 billion.

*Ключові слова: аграрна логістика, вантажооборот, залізниця, автотранспорт, агропродукція, елеватори, капітальні інвестиції, харчова промисловість.*

*Key words: agricultural logistics, freight turnover, rail transport, road transport, agricultural products, grain elevators, capital investments, food industry.*

## **ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ**

Аграрний сектор України заслуговує на особливу увагу, оскільки забезпечує продовольчу безпеку та формує експортний потенціал держави. Його ефективність у значній мірі визначається ступенем розвитку логістичної інфраструктури. За умов воєнного стану аграрна логістика зазнає трансформаційних змін, зумовлених порушенням ланцюгів постачання та зростанням витрат, що потребує вдосконалення логістичних процесів і впровадження нових підходів до їх організації. Водночас харчова промисловість перебуває у структурно-функціональній взаємодії з аграрною логістикою, виступаючи провідним споживачем сільськогосподарської сировини та формує попит на її транспортування, зберігання й первинну переробку. За таких умов зростає роль інвестиційного забезпечення розвитку як аграрної логістики, так і харчової промисловості, що зумовлює необхідність застосування системного підходу з урахуванням сучасних тенденцій, зокрема зростання попиту на продовольство та підвищення ефективності інвестування виробництва харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів.

## **АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ**

Поглибленням теоретико-методичних засад розвитку логістики як ключового чинника аграрного експорту, обґрунтуванням її ролі у підвищенні конкурентоспроможності та модернізації управління, а також доведенням доцільності форсайт-орієнтованого планування для мінімізації ризиків і зміцнення економічної стійкості займався В.М. Семцов [1].

Деструктивний вплив війни на агропромислову логістику України та обґрунтування її критичної ролі для економіки, експорту й продовольчої безпеки, з аналізом основних негативних тенденцій, а також змін у логістичних потоках і втрат інфраструктури досліджував В.А. Панченко [2].

Я.Ф. Навроцький, В.М. Петров та Л.А. Аврамчук вивчали економічні та фінансові аспекти розвитку зернової логістики України в умовах війни із застосуванням інтегрального індексу логістичної ефективності та порівняльного аналізу довоєнних 2020—2021 рр. та воєнних 2022—2024 років [3].

О.В. Захарчук, М.І. Кісіль, а також В.В. Нечитайло аналізували тенденції кількісних і якісних змін інвестицій на розвиток сільського господарства в умовах нестабільності, встановивши визначальну роль капітальних інвестицій у зростанні аграрного виробництва та валового внутрішнього продукту [4].

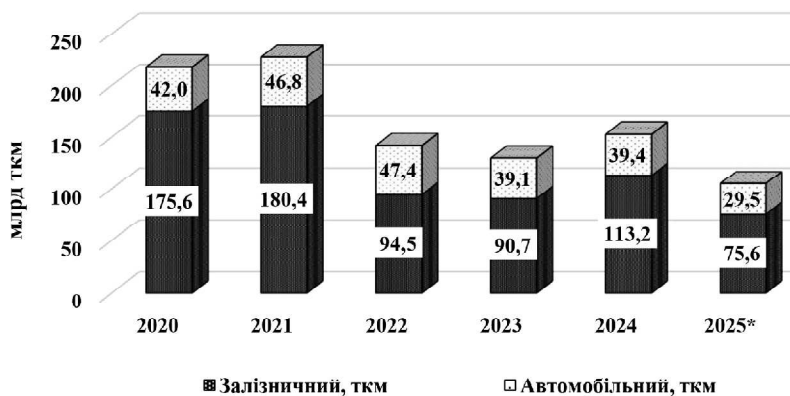
В.М. Івченко, О.С. Зірзак, А.Л. Солошонок та О.М. Полонська дослідили нинішній стан та тенденцій розвитку харчової промисловості в умовах воєнного часу, зокрема розглянули динаміку підприємств, зайнятості, обсягів виробництва, індексів продукції та процеси релокації бізнесу із визначенням механізмів державної підтримки [5].

І. Єпіфанова, В. Джеджула і О. Косарук узагальнили наукові підходи до визначення сутності та специфіки інвестиційного потенціалу підприємств харчової галузі, а також проаналізували діяльність ПрАТ "Вінницька харчосмакова фабрика" розглянувши рівень його інвестиційного потенціалу у довоєнних 2018—2020 рр., встановивши що підприємство мало високі показники рентабельності, ділової активності та фінансової стійкості [6].

Результати наукових досліджень провідних учених мають істотне значення, проте сучасний стан аграрної логістики та інвестиційні аспекти її розвитку потребують глибшого та системного дослідження в умовах викликів і загроз воєнного часу.

## **ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)**

Метою статті є дослідження нинішнього стану аграрної логістики в Україні та аналіз інвестиційних аспектів її розвитку, зокрема встановлення основних тенденцій, проблем і



**Рис. 1. Тенденції вантажообігу залізничного і автомобільного транспорту України у 2020—2024 рр. та за підсумками січня-вересня 2025 р., млрд ткм**

Джерело: сформовано за даними [7].

перспектив підвищення ефективності логістичних процесів під впливом воєнних ризиків та невизначеності.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Продукція аграріїв виступає одним із небагатьох драйверів економічного зростання за умов воєнного стану забезпечуючи підтримку зайнятості в регіонах держави. Її перевезення від виробників до елеваторів, переробних підприємств та портових терміналів здійснюються в Україні переважно залізничним, автомобільним та річковим транспортом.

Здорожчання залізничної агрологістики автоматично знижує конкурентоспроможність української продукції на зовнішніх ринках і прискорює модальний перехід зерна та інших вантажів з колії на автотранспорт [7]. Зміни обсягів вантажообігу залізничного і автомобільного транспорту у 2020—2025 рр. в Україні наведено на Рис. 1.

У 2020—2021 рр. вантажообіг автомобільного транспорту становив відповідно 24% і 26% від обсягів залізничних перевезень, тоді як у 2022 р. його частка зросла до 50%, що зумовлено блокуванням українських портів. Після часткового відновлення їх роботи цей показник знизився до 34% у 2024 р. та 39% у січні-вересні 2025 р., що на 10—15% перевищує довоєнний рівень.

Конкурентна ситуація на ринку вантажних перевезень змінюється не на користь залізниці, тоді як автотранспорт активно перехоплює її вантажну базу. Крім того, близько 30% ринку автоперевезень перебуває у тіні і не враховується у статистиці. Автотран-

спорт витісняє з ринку залізничний, в умовах загального зниження обсягів вантажоперевезень в Україні на 12,6%. Отже, у разі різкого підвищення залізничних тарифів очікується подальший перерозподіл вантажопотоків на користь автомобільного транспорту [7].

У 2025 р. обсяг перевезення зернових вантажів залізницею склав 28,9 млн т, що на 27,2% (або на 10,8 млн т) менше порівняно з 2024 р., коли було транспортовано 39,7 млн т зерна (Рис. 2).

У 2024 р. було досягнуто найвищого обсягу перевезень зернових вантажів залізницею за рахунок

зміщення експорту врожаю з 2023 р. на початок 2024 р. через відкриття зернового коридору наприкінці 2023 року.

Щодо експортного напрямку, то в 2025 р. було перевезено до морських портів 23,4 млн т зернових (або 92%), решта 8% — 2,03 млн т через сухопутні прикордонні переходи [8].

Станом на кінець 2025 року спостерігалось зниження цін на українське зерно через загострення конкуренції на зовнішніх ринках та тимчасове призупинення продажів аграріями. Збір урожаю кукурудзи у 2025 р. затримався майже на місяць, що обмежило експортні поставки восени.

Період листопад-грудень 2025 р. характеризувався логістичними проблемами через пошкодження залізничної та портової інфраструктури.

Аграрна логістика забезпечує функціонування елеваторів, складських комплексів, транспортних мереж, які необхідні для постачання сировини підприємствам харчової галузі. Розподіл елеваторних потужностей за областями



**Рис. 2. Динаміка сукупних обсягів перевезень зернових вантажів залізницею, 2015—2025 рр., млн т**

Джерело: сформовано за даними [8].

України станом на кінець 2025 р. наведено на рис. 3.

У 2025 р. загальна потужність одночасного зберігання діючих зерносховищ в Україні становить близько 52,9 млн т, що приблизно на 3,7 млн т менше порівняно з початком 2022 р. Провідні позиції за обсягами потужностей зберігання зосереджені у центральних та західних областях, де внаслідок модернізації наявних об'єктів і реалізації нових інфраструктурних проєктів відбувається їх подальше нарощування. Водночас у східних і південних областях зафіксовано істотне скорочення потужностей, що зумовлено впливом воєнних дій, пошкодження інфраструктури та тимчасового захоплення окремих територій.

Харчова промисловість перебуває у тісному функціональному взаємозв'язку з аграрною логістикою, оскільки виступає ключовим споживачем сільськогосподарської сировини та визначає параметри попиту на її транспортування, зберігання й первинну переробку.

За даними Держстату обсяг капітальних вкладень у харчову промисловість у 2024 р. становив \$1026,6 млн демонструючи майже ідентичний рівень із 2021 р. (\$1032,1 млн), з падінням лише на 0,5%. За період січень-грудень 2025 р. капітальні вкладення у виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів склали \$864,8 млн (Табл. 1). Водночас зазначений показник не є

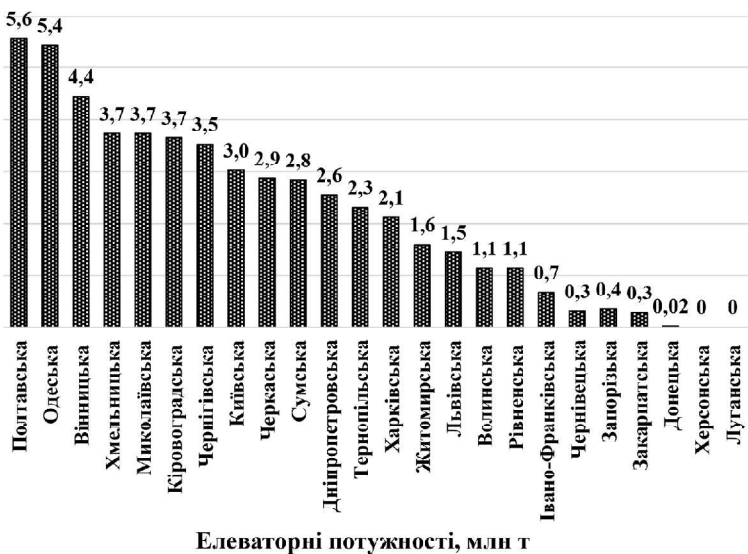


Рис. 3. Обласний розподіл елеваторних потужностей в Україні, 2025 р., млн т

Джерело: сформовано за даними [9].

таточним значенням за 2025 р., оскільки офіційне оприлюднення річних даних щодо обсягів капітальних інвестицій за видами економічної діяльності Державною службою статистики України заплановано на 12 червня 2026 року.

Залучення інвестицій у харчову промисловість потребує системного підходу з урахуванням ключових тенденцій її розвитку, при цьому пріоритетному спрямуванню капіталу сприятиме поширення уявлень про зростання попиту на продовольство та підвищення ефективності інвестування у виробництво харчових продуктів.

За останнє десятиріччя співвідношення інвестицій у сільське господарство та в галузь переробки його сировини після 2014 року й надалі зменшується. Протягом 2011—2014 рр. він в середньому становив 74,8%, то у 2021—2024 лише 45,0%, що в подальшому може спричинити негативні наслідки для рівня переробки сільськогосподарської продукції (Рис. 4). Це зумовлено воєнними подіями, еміграцією населення та втратою частини територій.

Враховуючи розвиток сільського господарства України та активність національних агроформувань, доцільно реалізовувати інвестиційні проєкти у харчовій промисловості, у тому числі спільно з національним та іноземним бізнесом, зосереджуючи нові виробничі об'єкти поряд із джерелами сировини для ефективного виробництва, переробки та збуту продукції.

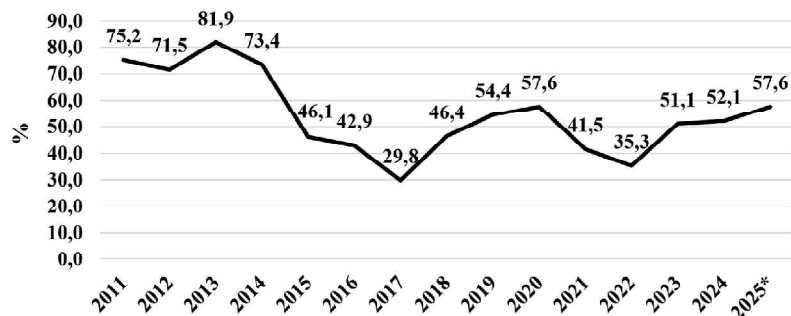
У 2025 р. українські морські порти переважили 82,2 млн т вантажів, що

Таблиця 1. Тенденції зміни обсягів капітальних вкладень у харчову промисловість за 2021—2024 рр. та за підсумками січня-грудня 2025 р.

Капітальні інвестиції у харчову промисловість	Рік					2024 р. до 2021 р. %
	2021	2022	2023	2024	2025* (січень-грудень)	
Виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів, млн дол. США	1032,1	540,6	891,7	1026,6	864,8	99,5
Виробництво харчових продуктів, млн дол. США	774,6	425,8	707,4	865,7	725,0	111,8
Виробництво напоїв, млн дол. США	196,9	87,5	153,3	138,9	111,4	70,5
Виробництво тютюнових виробів, млн дол. США	60,7	27,4	31,0	22,0	28,4	36,2

\*У зв'язку з тим, що статистична інформація за 2025 р. подана за період січень-грудень, її не було використано для обчислення динаміки показника.

Джерело: розраховано за електронними даними Держстату: "Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності промисловості за 2021—2024 рр." та "Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності промисловості за регіонами у січні-грудні 2025 р."



**Рис. 4. Співвідношення обсягів інвестицій у харчову промисловість до сільського господарства, %**

\* Дані за 2025 р. обчислені за період січень-грудень.

Джерело: розраховано за електронними даними Держстату: "Капітальні інвестиції за напрямками за видами економічної діяльності за 2011—2024 рр.", "Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за регіонами у січні-грудні 2025 р.", "Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності промисловості за регіонами у січні-грудні 2025 р."

на 15 млн т (15,5%) менше порівняно з 2024 р., та майже вдвічі поступається показнику 2021 року до початку повномасштабного російського вторгнення. Основним чинником зниження загального обсягу перевалки стало скорочення експорту зернових з 60,3 млн т у 2024 р. до 40,4 млн т у 2025 році [10].

У 2024—2025 рр. в Україні найприбутковішою агропродукцією залишаються олійні культури, тоді як зернові часто перебувають на межі збитковості через проблеми логістики. Соняшникова олія продовжує бути найприбутковішим продуктом аграрного експорту з валютною виручкою, що становила \$4,4 млрд у 2024 році [11].

За даними Державної митної служби України, у 2025 р. зовнішньоторговельний оборот агропродовольчої продукції України (групи 1-24 УК-ТЗЕД, а також казеїн, альбуміни, шкури, хутро, вовна тощо) становив \$31,83 млрд, знизившись на 3% порівняно з 2024 роком, при цьому експорт склав \$22,71 млрд (-9%), а імпорт — \$9,12 млрд (+13%) [12].

В умовах воєнної нестабільності сільськогосподарські виробники та експортери змушені пристосовуватися до нових викликів, функціонуючи в середовищі невизначеності та підвищених ризиків. Водночас зберігаються передумови для утримання обсягів торгівлі продовольством на поточному рівні та збереження позицій серед провідних світових постачальників, попри складність супутніх факторів.

### ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Попри часткове відновлення роботи портів після 2022 р., вантажообіг автомобільного транспорту залишався на 10—15% вищим за довоєнний рівень, тоді як залізничний транспорт втрачав ча-

стку ринку, що свідчить про тривалу зміну структури перевезень в Україні.

У 2025 р. обсяг залізничних перевезень зернових скоротився на 27,2% порівняно з 2024 роком, до 28,9 млн т, що на 10,8 млн т менше від попереднього року (39,7 млн т).

Ціни на українське зерно знизилися через загострення конкуренції на зовнішніх ринках, затримку збору кукурудзи та логістичні проблеми, спричинені пошкодженням залізничної та портової інфраструктури.

Загальна потужність зберігання зерна в Україні у 2025 р. становила близько 52,9 млн т, що на 3,7 млн т нижче показника початку 2022 р. При цьому зростання відбувалося у центральних та західних регіонах, на відміну від східних і південних, де спостерігається скорочення через воєнні дії та руйнування інфраструктури.

Протягом останніх десяти років співвідношення інвестицій у сільське господарство та галузі переробки її сировини скоротилося в середньому з 74,8% у 2011—2014 рр. до 45,0% у 2021—2024 рр., що може негативно позначитися на рівні переробки сільськогосподарської продукції. Залучення інвестицій у харчову промисловість потребує системного підходу з урахуванням галузевих тенденцій, де ключовими чинниками є підвищення попиту на продовольчу продукцію та підвищення ефективності інвестування.

Сільськогосподарські виробники та експортери в умовах воєнної нестабільності працюють у середовищі підвищених ризиків та невизначеності, водночас зберігаючи можливості утримання обсягів торгівлі продовольством і позицій серед основних світових гравців ринку.

### Література:

1. Семцов В. М. Теоретико-методичні засади розвитку аграрної логістики в Україні. Агросвіт. 2025. № 19. С. 4—12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2025.19.4>.
2. Панченко В. А. Оптимізація агропромислової логістики України в умовах порушення ланцюгів постачання через війну. Вісник ЛТЕУ. Економічні науки. 2024. № 77. С. 57—61.
3. Навроцький Я. Ф., Петров В. М., Аврамчук Л. А. Економічні та фінансові аспекти розвитку зернової логістики України в нестабільних умовах. Інвестиції: практика та досвід. 2026. № 5. С. 30—36. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2026.5.30>.
4. Zakharchuk O., Kisil M., and Nechytailo V. The state and prospects of investing in the development of

agriculture in conditions of instability. *Ekonomika APK*, 2022. Vol. 29, no.6, P. 41—56. DOI: <https://doi.org/10.32317/2221-1055.202206041>.

5. Івченко В.М., Зірнзак О.С., Солошенок А.Л., Полонська О.М. Харчова промисловість України у сучасних умовах: ключові аспекти. *Економіка харчової промисловості*. 2025. Т. 17, вип. 1. С. 3—12. DOI: <https://doi.org/10.15673/fe.v17i1.3098>.

6. Єпіфанова І., Дзеджула В., Косарук О., & Сауляк А. Управління інвестиційним потенціалом підприємств харчової промисловості. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 8-17.

7. Проблеми підвищення тарифів. URL: <https://komprompol.rada.gov.ua/documents> (дата звернення: 24.03.2026).

8. "Укрзалізниця" зменшила перевезення зерна на 27% в 2025 році. URL: [https://cfts.org.ua/news/2026/01/08/ukrzaliznitsya\\_zmenshila\\_perevezennya\\_zerna\\_na\\_27\\_v\\_2025\\_rotsi\\_85499](https://cfts.org.ua/news/2026/01/08/ukrzaliznitsya_zmenshila_perevezennya_zerna_na_27_v_2025_rotsi_85499) (дата звернення: 25.03.2026).

9. Рейтинг елеваторних потужностей по областях 2025. URL: <https://elevatorist.com/rating/rejting-elevatornih-potujnostey-po-oblastyah-2025> (дата звернення: 23.03.2026).

10. Вантажобіг українських портів 2025: ключові тенденції. URL: [https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig\\_ukranskikh\\_portiv\\_2025\\_klyuchovi\\_tendentsi](https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukranskikh_portiv_2025_klyuchovi_tendentsi) (дата звернення: 25.03.2026).

11. Опубліковано рейтинг найприбутковіших агропродуктів України. URL: <https://agronews.ua/news/opublikovano-rejtyng-najprybutkovishyh-agroproduktiv-ukrayiny/> (дата звернення: 24.03.2026).

12. Україна помітно збільшила експорт агропродукції з доданою вартістю. URL: <https://agronews.ua/news/ukrayina-pomitno-zbilshyla-eksport-agroprodukcziyi-z-dodanoyu-vartistyuu> (дата звернення: 25.03.2026).

#### References:

1. Semtsov, V.M. (2025), "Theoretical and methodological foundations of the development of agricultural logistics in Ukraine", *Ahrosvit*, [Online], vol.19, pp. 4—12, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/agrosvit/article/view/7623> (Accessed March 23, 2026).

2. Panchenko, V.A. (2024), "Optimization of Ukraine's agro-industrial logistics in conditions of supply chain disruption due to war", *Visnyk LTEU. Ekonomichni nauky*, vol. 77, pp. 57—61.

3. Navrotskiy, Ya.F., Petrov, V.M., Avramchuk, L.A. (2026), "Economic and financial aspects of the development of grain logistics in Ukraine in unstable conditions", *Investytsii: praktyka ta dosvid*,

[Online], vol. 5, pp. 30—36, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/9314> (Accessed March 25, 2026).

4. Zakharchuk, O. Kisil, M. and Nechytailo V. (2022), "The state and prospects of investing in the development of agriculture in conditions of instability", *Ekonomika APK*, [Online], vol. 29(6), pp. 41?56, available at: <https://eapk.com.ua/uk/journals/tom-29-6-2022/stan-i-perspektivi-investuvannya-rozvitku-silskogo-gospodarstva-v-umovakh-nestabilnosti> (Accessed March 23, 2026).

5. Ivchenko, V.M., Zirnzak, O.S., Soloshonok, A.L. and Polonska, O.M. (2025), "Food industry of Ukraine in modern conditions: key aspects", *Ekonomika kharchovoi promyslovosti*, vol. 17, vyp. 1, pp. 3—12.

6. Yepifanova, I., Dzhdzhula, V., Kosaruk, O. and Sauliak, A. (2022), "Management of investment potential of food industry enterprises", *Innovation and Sustainability*, vol. 2, pp. 8—17.

7. Economic Development Committee (2026), "Issues related to rate increases", available at: <https://komprompol.rada.gov.ua/documents> (Accessed March 24, 2026).

8. Center for Transportation Strategies (2026), "Ukrzaliznytsia reduced grain transportation by 27% in 2025", available at: [https://cfts.org.ua/news/2026/01/08/ukrzaliznitsya\\_zmenshila\\_perevezennya\\_zerna\\_na\\_27\\_v\\_2025\\_rotsi\\_85499](https://cfts.org.ua/news/2026/01/08/ukrzaliznitsya_zmenshila_perevezennya_zerna_na_27_v_2025_rotsi_85499) (Accessed March 25, 2026).

9. Golovny Elevator website of the region (2026), "Grain elevator capacity ranking by region 2025", available at: <https://elevatorist.com/rating/rejting-elevatornih-potujnostey-po-oblastyah-2025> (Accessed March 23, 2026).

10. Center for Transportation Strategies (2026), "Cargo Throughput at Ukrainian Ports in 2025: Key Trends", available at: [https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig\\_ukranskikh\\_portiv\\_2025\\_klyuchovi\\_tendentsi](https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukranskikh_portiv_2025_klyuchovi_tendentsi) (Accessed March 25, 2026).

11. Agricultural Business News (2026), "A ranking of Ukraine's most profitable agricultural products has been published", available at: <https://agronews.ua/news/opublikovano-rejtyng-najprybutkovishyh-agroproduktiv-ukrayiny/> (Accessed March 24, 2026).

12. Agribusiness news (2026), "Ukraine has significantly increased exports of value-added agricultural products", available at: <https://agronews.ua/news/ukrayina-pomitno-zbilshyla-eksport-agroprodukcziyi-z-dodanoyu-vartistyuu> (Accessed March 25, 2026).

*Отримано редакцією журналу / Received: 02.04.26*

*Прорецензовано / Revised: 13.04.26*

*Схвалено до друку / Accepted: 21.04.26*