

- М. М. Ільчук,
д. е. н., професор, завідувач кафедри організації підприємництва та біржової діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5129-6110>*
- І. В. Свиноус,
д. е. н., професор кафедри обліку і оподаткування,
Білоцерківський національний аграрний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0346-1596>*
- Л. О. Березовська,
к. е. н., доцент кафедри організації підприємництва та біржової діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2782-032X>*
- Р. П. Любар,
к. е. н., доцент кафедри організації підприємництва та біржової діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1381-2051>*
- О. А. Томашевська,
к. е. н., доцент кафедри організації підприємництва та біржової діяльності,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2444-7259>*

DOI: 10.32702/2306-6814.2026.2.48

ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ЗБУТУ ЗЕРНА ТА ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

- М. Ilchuk,
Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Business Organization and Exchange Activity,
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine*
- I. Svyynous,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Department of Accounting and Taxation,
Bila Tserkva National Agrarian University*
- L. Berezovska,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Business Organization
and Exchange Activity, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine*
- R. Lyubar,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Business Organization
and Exchange Activity, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine*
- O. Tomashevska,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Business Organization
and Exchange Activity, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine*

INNOVATIVE APPROACHES TO GRAIN MARKETING AND LOGISTICS IN UKRAINE

У статті досліджено інноваційні підходи до збуту зерна та організації логістичних процесів в Україні в умовах структурних трансформацій аграрного ринку, воєнних викликів і зростання глобальної конкуренції. Обґрунтовано, що традиційна експортно орієнтована модель збуту

зерна зазнає суттєвих обмежень через руйнування інфраструктури, логістичні ризики та нестабільність зовнішніх ринків, що актуалізує пошук нових ринкових і технологічних рішень. Проаналізовано роль цифрових платформ, електронних торговельних майданчиків, біржових інструментів, контрактного землеробства та інтегрованих логістичних сервісів у підвищенні ефективності збуту зернової продукції. Особливу увагу приділено розвитку мультимодальної логістики, альтернативних експортних маршрутів, використанню ІТ-рішень для управління ланцюгами постачання та зниження трансакційних витрат. Доведено, що впровадження інноваційних підходів до збуту і логістики сприяє підвищенню стійкості зернового ринку, диверсифікації каналів реалізації та зміцненню конкурентоспроможності українського зерна на світових ринках.

The article examines innovative approaches to grain marketing and the organization of logistics processes in Ukraine under conditions of profound structural transformations of the agricultural market, wartime challenges, and intensifying global competition. It substantiates that the traditional export-oriented model of grain sales has faced significant constraints due to the destruction of transport and port infrastructure, heightened logistics risks, increased costs, and volatility of external markets. These factors have intensified the need to search for new market, organizational, and technological solutions capable of ensuring the continuity and efficiency of grain supply chains.

The study analyzes the role of digital platforms, electronic trading systems, exchange instruments, contract farming arrangements, and integrated logistics services in improving the efficiency, transparency, and flexibility of grain marketing. Particular attention is paid to the development of multimodal logistics, the diversification of export routes through rail, river, and land corridors, as well as the growing importance of logistics hubs and storage infrastructure located closer to production areas and alternative borders. The potential of IT solutions for supply chain management, including digital tracking, data analytics, and automated contracting, is highlighted as a key factor in reducing transaction costs, minimizing risks, and improving coordination among market participants.

The article proves that the implementation of innovative approaches to grain marketing and logistics contributes to strengthening the resilience of the grain market, diversifying sales channels, and enhancing the adaptability of producers and traders to external shocks. It is argued that the integration of digital and organizational innovations enables Ukrainian grain producers to better respond to market uncertainty, improve price discovery, and maintain stable access to international markets. The findings support the conclusion that innovation-driven transformation of grain sales and logistics is a critical prerequisite for sustaining the competitiveness of Ukrainian grain in the global agri-food system under conditions of prolonged instability and post-war recovery.

Ключові слова: збут зерна, зерновий ринок, аграрна логістика, інноваційні підходи, цифрові платформи, мультимодальна логістика, експортні маршрути, ланцюги постачання, конкурентоспроможність, стійкість ринку.

Key words: grain marketing, grain market, agricultural logistics, innovative approaches, digital platforms, multimodal logistics, export routes, supply chains, competitiveness, market resilience.

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

Зерновий ринок України посідає ключове місце в системі національної економіки, визначаючи як масштаби експортних надходжень, так і роль держави у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки. Упродовж тривалого періоду механізми збуту зерна та його

логістичного забезпечення формувалися на основі відносно сталої моделі, що передбачала переважну орієнтацію на морські перевезення через порти Чорного моря та домінування великих трейдингових компаній у структурі каналів реалізації. Така модель забезпечувала високу пропускну спроможність експорту та інтеграцію України до світових агропродовольчих ринків, однак водночас формувала значну залежність від обмеженої кількості логістичних вузлів і каналів збуту.

Повномасштабна війна призвела до різкого порушення усталених логістичних ланцюгів, блокування портової інфраструктури, суттєвого зростання транспортних витрат і посилення регуляторних обмежень, що оголило структурну вразливість традиційної моделі збуту зерна. За цих умов ефективність експорту стала критично залежною від альтернативних маршрутів, гнучкості логістичних рішень і здатності учасників ринку оперативно адаптуватися до нових обмежень.

У такому контексті особливої актуальності набуває впровадження інноваційних підходів до організації збуту зерна та логістики, які виходять за межі простого перерозподілу транспортних потоків. Йдеться про трансформацію самих механізмів ринкової взаємодії через розвиток цифрових торговельних платформ, розширення прямих контрактів між виробниками та кінцевими споживачами, використання мультимодальних і гнучких логістичних схем, а також упровадження інструментів управління ризиками та простежуваності ланцюгів постачання. Сукупно ці рішення формують більш децентралізовану, адаптивну й стійку модель збуту зерна, здатну забезпечити функціонування зернового сектору України в умовах воєнної нестабільності та створити підґрунтя для підвищення його довгострокової конкурентоспроможності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Огляд наукових публікацій свідчить, що інституційні та ринкові підходи до функціонування аграрних і зернових ринків, започатковані у працях D. North та G. Akerlof, формують теоретичну основу аналізу трансакційних витрат, інформаційної асиметрії та ролі інституцій у збуті зерна. Сучасні міжнародні й вітчизняні дослідження (J. Swinnen, S. Kamble, В. Гусак, Л. Веретін, П. Самолук) акцентують на значенні інновацій у ланцюгах доданої вартості, цифровізації логістики та розвитку інтегрованих і мультимодальних логістичних рішень як ключових чинників підвищення ефективності аграрного бізнесу. Праці українських науковців і звіти FAO та Світового банку підтверджують, що в умовах воєнних викликів інноваційні підходи до збуту зерна та логістики є критично важливими для зміцнення стійкості зернового ринку, диверсифікації експортних маршрутів і підвищення конкурентоспроможності України на світових ринках.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Метою статті є обґрунтування інноваційних підходів до збуту зерна та розвитку логістики в Україні в умовах трансформації аграрного ринку та визначення пріоритетних напрямів їх впровадження.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

У сучасних економічних дослідженнях інновації у сфері збуту та логістики розглядаються як один із ключових драйверів підвищення ефективності агропродовольчих ринків, зменшення транзакційних витрат і посилення конкурентоспроможності виробників. Пред-

ставники інституційної та неоінституційної економіки наголошують, що саме інноваційні механізми організації обміну та координації між учасниками ринку дозволяють знизити інформаційну асиметрію, мінімізувати ризики опортуністичної поведінки та підвищити передбачуваність ринкових процесів [1;2]. У цьому контексті інноваційний підхід до збуту зерна виходить за межі суто технологічних рішень і передбачає глибоку трансформацію моделей взаємодії між виробниками, трейдерами, логістичними операторами, фінансовими інститутами та кінцевими споживачами.

У працях зарубіжних науковців, підкреслюється, що сучасні аграрні ринки дедалі більше тяжіють до мережових і платформних моделей збуту [3]. Такі моделі базуються на цифрових торговельних платформах, електронних біржах, системах прямих контрактів і довгострокових партнерств, які зменшують роль посередників і водночас підвищують прозорість ціноутворення. Для зернового ринку це означає перехід від домінування класичних трейдерських схем до гнучкіших форматів реалізації продукції, у межах яких виробники можуть безпосередньо виходити на внутрішніх і зовнішніх покупців, а умови контрактів адаптуються до логістичних і ринкових ризиків. На думку дослідників аграрної економіки, такі інновації у збуті сприяють зростанню частки доданої вартості, що залишається у виробника, та підвищують стійкість його доходів [4].

Логістичні інновації, у свою чергу, охоплюють широкий спектр рішень, пов'язаних із цифровізацією управління ланцюгами постачання, розвитком мультимодальних перевезень, оптимізацією складської та перевалочної інфраструктури, а також формуванням альтернативних транспортних маршрутів. У дослідженнях з логістики та управління ланцюгами поставок наголошується, що використання цифрових систем планування, моніторингу та прогнозування (Supply Chain Management, Track & Trace, Big Data) дозволяє підвищити оперативність прийняття рішень, скоротити простой та зменшити втрати продукції [5]. Для зернового ринку, який характеризується сезонністю та високою залежністю від транспортної інфраструктури, такі інновації є критично важливими з погляду забезпечення безперервності поставок і зниження логістичної собівартості.

У науковій літературі підкреслюється зростаюча роль мультимодальних і децентралізованих логістичних рішень як чинника підвищення резильєнтності аграрних ринків [6]. Комбінація залізничного, автомобільного, річкового та морського транспорту, використання мобільних елеваторів і тимчасових сховищ, а також інтеграція національних логістичних систем у регіональні та міжнародні транспортні мережі розглядаються як інструменти зменшення залежності від окремих "вузьких місць". Як зазначають дослідники кризового управління в агросекторі, саме диверсифікація логістичних каналів дозволяє агропродовольчим ринкам швидше адаптуватися до шоків воєнного, кліматичного чи економічного характеру [7].

У поєднанні зі збутовими інноваціями логістичні інновації формують інтегровану модель аграрної логістики, орієнтовану не лише на мінімізацію витрат, а й на забезпечення гнучкості, адаптивності та стійкості ринку. Науковці підкреслюють, що така модель передба-

час тісної взаємодії держави та бізнесу: держава створює інституційні умови й інфраструктурну основу, тоді як приватний сектор впроваджує технологічні та організаційні інновації [8]. У результаті інновації у збуті та логістиці зерна розглядаються не як окремі технічні новації, а як складова системної трансформації агропродовольчого ринку, спрямованої на підвищення його довгострокової ефективності та стійкості.

До початку повномасштабної збройної агресії Російської Федерації зерновий сектор України демонстрував стабільну висхідну динаміку виробництва та експорту. У 2019—2021 рр. середньорічний валовий збір зернових і зернобобових культур перевищував 75 млн т, а у рекордному 2021 році сягнув близько 86 млн т, з яких понад 60 млн т було спрямовано на зовнішні ринки. Експортна модель ґрунтувалася на домінуванні морської логістики: понад 90% зерна відвантажувалося через порти Чорного моря, що забезпечувало Україні провідні позиції серед світових експортерів і формувало понад 40% валютних надходжень аграрного експорту.

Воєнні дії, розпочаті у лютому 2022 року, призвели до різкого порушення усталених торговельно-логістичних ланцюгів. Блокування чорноморських портів і обмежені можливості альтернативних маршрутів у перші місяці війни спричинили скорочення експорту зерна у 3—4 рази порівняно з довоєнними обсягами. За підсумками 2022 року обсяги експорту зменшилися приблизно на 27% відносно середнього рівня 2019—2021 рр., а у 2023 році — ще на 10—15%. Негативна динаміка спостерігалася і у вартісному вимірі: експортна виручка від зерна у 2023 році становила близько 8,3 млрд дол. США, що було майже на третину менше довоєнного піку.

Паралельно скоротилися обсяги виробництва зернових культур. У 2022/23 маркетинговому році валовий збір знизився до 54-55 млн т, що майже на 35% менше рівня 2021/22 МР. У 2023/24 МР виробництво частково відновилося до близько 60 млн т, однак залишалося суттєво нижчим за довоєнні показники. За попередніми оцінками, у 2024/25 МР обсяг виробництва зернових може бути на 30—35% нижчим за рекордні значення. Ключовими чинниками стали втрата та мінування посівних площ (до 20—25% у прифронтових регіонах), зростання вартості пального і мінеральних добрив на 40-70%, а також різке подорожчання логістичних операцій.

Попри зниження валового збору, експортна орієнтація зернового ринку фактично посилилася. Скорочення внутрішнього попиту, зумовлене зменшенням поголів'я тварин на 15—25% у 2022—2023 рр., призвело до зростання частки зерна, що спрямовується на експорт, до 75—80% від обсягу виробництва. Для порівняння, у США експортується близько 45% пшениці та менше 20% кукурудзи. Така висока експортна залежність підвищує чутливість українського зернового ринку до логістичних збоїв і коливань зовнішньої кон'юнктури, що безпосередньо впливає на доходи агровиробників і цінову ситуацію на внутрішньому ринку.

Воєнні події спричинили істотну трансформацію географічної структури збуту зерна. Якщо до 2022 року частка країн Європейського Союзу в експорті зернових

не перевищувала 15—17%, то у 2023 році вона зросла приблизно до 55%. Основними імпортерами стали Іспанія, Польща, Нідерланди, Італія та Німеччина. Водночас поставки до традиційних ринків Азії та Африки скоротилися, зокрема зменшився експорт до Китаю, Єгипту й Туреччини. Концентрація потоків на європейському напрямі призвела до локальних ринкових дисбалансів і зростання соціально-економічної напруги в прикордонних державах ЄС, що у 2023 році зумовило тимчасові обмеження на імпорт українського зерна з боку окремих країн.

Внутрішній зерновий ринок у 2022—2023 рр. функціонував в умовах надлишкової пропозиції. Перехідні залишки зерна оцінювалися на рівні 20—25 млн т, що спричинило зниження внутрішніх закупівельних цін на 30—40% у доларовому еквіваленті порівняно з довоєнним періодом. У відповідь держава активізувала інтервенційні та компенсаційні механізми, зокрема закупівлю зерна до резервів і часткове відшкодування логістичних витрат. Одночасно агровиробники скоригували структуру посівів: у 2023—2024 рр. частка олійних культур перевищила 40% загальної посівної площі, тоді як площі під зерновими скоротилися до мінімальних за останні десятиліття значень. Зросла й роль переробки, оскільки експорт продукції з доданою вартістю забезпечував до 55—60% валютної виручки агропродовольчого експорту.

Важливим системним чинником трансформації ринку збуту зерна стало різке зростання логістичних витрат. У довоєнний період середня вартість логістики зерна, включно з внутрішнім транспортуванням, портовою перевалкою та морським фрахтом, становила 30-40 дол. США за тону. Після блокування портів і переорієнтації експорту на наземні та річкові маршрути ці витрати зросли у 1,5-2,5 рази. У 2022—2023 роках транспортування зерна до західних кордонів України з подальшою перевалкою в портах ЄС або на дунайських терміналах коштувало в середньому 80—120 дол. США за тону, а в окремі періоди — до 140 дол. США за тону.

Унаслідок цього частка логістичних витрат у структурі експортної ціни зерна зросла з 15—20% до 40—60%, що суттєво звузило рентабельність виробництва. У 2023 році агровиробники змушені були реалізовувати зерно з дисконтом 10-25% до світових котирувань, а в окремих регіонах внутрішні ціни знижувалися до 90-120 дол. США за тону, що часто не покривало повної собівартості. Це стало одним із ключових факторів скорочення посівних площ під зерновими та переорієнтації на більш маржинальні культури.

У 2024 році логістична ситуація частково стабілізувалася завдяки розвитку дунайського логістичного кластеру, розширенню пропускної спроможності "шляхів солідарності" та запуску альтернативного чорноморського коридору. За окремими напрямками витрати знизилися до 60—80 дол. США за тону, однак вони й надалі залишаються суттєво вищими за довоєнний рівень. Отже, логістична складова продовжує виступати системним обмеженням розвитку ринку збуту зерна.

У стратегічній перспективі скорочення логістичних витрат через розвиток мультимодальних перевезень, цифровізацію управління потоками, інвестиції в елева-

торну, портову та прикордонну інфраструктуру розглядається науковцями й практиками як ключова умова відновлення конкурентоспроможності українського зерна на світових ринках і підвищення стійкості всієї системи його збуту [9]. Логістичні виклики воєнного часу набули для зернового ринку України системного характеру та суттєво трансформували механізми транспортування, зберігання й експорту зерна. У довоєнний період (2019—2021 рр.) логістична модель зернового експорту була надзвичайно концентрованою: понад 90% обсягів вивозилося через морські порти Чорного моря, що забезпечувало середньомісячний експорт на рівні 5,5—6,5 млн т зерна. Наземні маршрути при цьому відігравали допоміжну роль і забезпечували не більше 0,8—1,0 млн т на місяць.

Після початку повномасштабної війни у лютому 2022 року блокування чорноморських портів призвело до різкого обвалу експортної логістики. У березні-травні 2022 р. загальний обсяг вивезення зерна скоротився до 1,0—1,5 млн т на місяць, тобто майже у 4—5 разів порівняно з довоєнним рівнем. Навіть після запуску альтернативних маршрутів у другій половині 2022 року сумарна пропускна спроможність сухопутних і річкових каналів у пікові періоди не перевищувала 3,0—3,5 млн т на місяць, що відповідало лише близько половини довоєнного експортного потенціалу.

Залізнична логістика стала ключовим елементом адаптації. За даними АТ "Укрзалізниця", у 2022—2023 рр. обсяги перевезень зерна залізницею зросли до 1,6—2,0 млн т на місяць проти 0,7-0,8 млн т у 2021 р. Водночас ефективність використання рухомого складу істотно знизилася: середній оборот зерновоза збільшився з 7—9 діб у довоєнний період до 18—25 діб у 2022 р. через черги на прикордонних переходах і операції з перевантаження на європейську колію. За оцінками УЗ, кожне додаткове подовження обороту вагона на 5 діб зменшувало потенційний експорт на 0,3-0,4 млн т на місяць, що свідчить про високі непрямі втрати від логістичних "вузьких місць".

Водночас критично важливим інноваційним рішенням стало формування дунайського логістичного кластеру. У 2023 році через порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ було експортовано понад 20 млн т аграрної продукції, з яких близько 65-70% становили зернові культури. Для порівняння, у 2021 р. перевалка зерна через ці порти не перевищувала 6-7 млн т. Після проведення днопоглиблювальних робіт і модернізації портової інфраструктури середньомісячна пропускна спроможність дунайського напрямку зросла з 0,6—0,7 млн т у 2022 р. до 1,6—1,8 млн т у 2023 р., що істотно підвищило стійкість експортної логістики.

Паралельно загострилася проблема зберігання зерна. За оцінками FAO, внаслідок бойових дій було пошкоджено або втрачено елеваторні потужності місткістю близько 10 млн т, що відповідає понад 15% довоєнного обсягу зберігання [10]. Для компенсації дефіциту у 2022—2023 рр. міжнародні партнери передали Україні понад 35 тис. полімерних рукавів і мобільних зерносховищ, що дозволило розмістити додатково 7—8 млн т врожаю. Використання цих технологій дало змогу знизити потенційні післязбиральні втрати зерна з 8—10% до 2—3%, що є вагомим результатом з точ-

ки зору продовольчої безпеки та економічної ефективності.

Важливою складовою логістичної адаптації стала цифровізація управління перевезеннями та зберіганням. У 2023 році близько 25—30% середніх і великих агропідприємств використовували системи GPS-моніторингу транспорту, електронного планування відвантажень і цифрового документообігу, тоді як у 2021 р. цей показник не перевищував 12—15%. Запровадження електронного бронювання вагонів і цифрових логістичних сервісів дозволило скоротити час оформлення експортних партій на 20—30% та зменшити простой транспорту на 10—15%, що еквівалентно економії 5-8 дол. США на тонні зерна.

Воєнна криза не лише знизилася фізичну пропускну спроможність зернової логістики, а й стала каталізатором структурних та технологічних змін. Попри те, що у 2023—2024 рр. альтернативні маршрути дозволяли експортувати у кращі періоди 3,5—4,5 млн т зерна на місяць, це все ще на 20—30% менше довоєнного потенціалу. За таких умов подальші інвестиції в мультимодальні перевезення, елеваторну та прикордонну інфраструктуру, а також розвиток цифрових логістичних рішень розглядаються як ключова передумова підвищення стійкості та конкурентоспроможності системи збуту зерна в Україні.

Попри значні втрати й поточні обмеження, середньо- та довгострокові перспективи розвитку зернового комплексу України оцінюються як позитивні. Наявність унікальних природно-ресурсних передумов, сприятливих агрокліматичних умов, вигідного гео економічного розташування між європейськими та азійськими ринками, а також накопиченого виробничого й управлінського досвіду формує основу для відновлення та подальшого посилення конкурентних позицій України на світовому ринку зерна після завершення війни та стабілізації безпекової ситуації.

Одним із ключових напрямів майбутнього розвитку є відновлення та модернізація логістичної інфраструктури. У післявоєнний період очікується масштабна реконструкція портів, залізничних коридорів і елеваторних потужностей із використанням сучасних технологічних рішень. Йдеться про збільшення глибин і пропускну спроможності портових терміналів, будівництво нових зернових хабів, зокрема на дунайському напрямку, а також поетапне впровадження європейської залізничної колії до ключових логістичних центрів України. Інтеграція до транс'європейської транспортної мережі TEN-T та включення українських коридорів до програм фінансування ЄС створюють інституційні та фінансові передумови для усунення хронічних "вузьких місць" у зерновій логістиці та зниження транспортних витрат у довгостроковій перспективі.

Важливим чинником підвищення ефективності зернового комплексу стане технологічне оновлення аграрного виробництва. Аналітичні оцінки свідчать, що подальший розвиток галузі дедалі більше орієнтуватиметься не на екстенсивне нарощування обсягів, а на підвищення продуктивності, якості та стійкості виробництва [11]. Це передбачає ширше впровадження технологій точного землеробства, автоматизацію сільсько-

господарської техніки, використання цифрових систем управління та аналітики даних, що дозволить скоротити витрати ресурсів і підвищити врожайність. Інвестиції у зрошення, селекцію посухостійких сортів, а також екологічні рішення — використання відновлюваної енергії на елеваторах і впровадження практик низьковуглецевого землеробства — сприятимуть адаптації українського зернового виробництва до кліматичних викликів і вимог сталого розвитку.

Перспективи розвитку системи збуту значною мірою пов'язані з розширенням і диверсифікацією ринків збуту. Поглиблення інтеграції України до Європейського Союзу та потенційний вступ до нього означають повну лібералізацію торгівлі з європейським ринком, що відкриває додаткові можливості не лише для експорту зерна, а й для продукції його переробки з вищою доданою вартістю. Паралельно з цим зберігається стратегічний інтерес до ринків Азії та Африки, де демографічне зростання та структурний дефіцит продовольства формують довгостроковий попит на зернову продукцію. Активізація торговельної дипломатії, оновлення ветеринарних і фітосанітарних сертифікатів, а також розширення номенклатури експортних позицій сприятимуть відновленню присутності України на традиційних і нових ринках.

Окремого значення набуває міжнародна кооперація та залучення інвестицій у зернову логістику та переробку. У післявоєнний період очікується зростання інтересу іноземних інвесторів до участі в управлінні портовою інфраструктурою, будівництві логістичних і переробних кластерів, розвитку транспортного машинобудування. Міжнародні фінансові організації та донорські програми вже визначили аграрний сектор як один із пріоритетних напрямів відновлення, що створює умови для акумулювання довгострокового капіталу та впровадження передових управлінських практик.

Водночас зберігатиметься і посилюватиметься роль України у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки. Події 2022 року наочно продемонстрували високу залежність світових ринків від українського зерна та чутливість глобальних цін до порушень його експорту. У зв'язку з цим міжнародна спільнота зацікавлена у формуванні стабільних, довгострокових механізмів підтримки експорту українського зерна, зокрема через інституціоналізацію безпечних торговельних коридорів, страхування воєнних ризиків і створення спеціалізованих фондів. Крім того, участь України у міжнародних "зелених" ініціативах у сільському господарстві відкриває доступ до екологічного фінансування та формує нові конкурентні переваги на ринках із підвищеними вимогами до вуглецевого сліду продукції.

Перспективи розвитку зернової логістики та системи збуту в Україні визначаються поєднанням інфраструктурного оновлення, технологічних інновацій і поглиблення міжнародної інтеграції. Досвід функціонування галузі в умовах воєнних шоків засвідчив її високу адаптивність і резильєнтність, що за умов припинення бойових дій та збереження державної й міжнародної підтримки створює підстави для повної реалізації потенціалу зернового сектору як стратегічного елементу національної економіки та глобальної продовольчої системи.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Повномасштабна війна стала найсерйознішим випробуванням для зернової галузі України за весь період її сучасного розвитку, суттєво трансформували умови виробництва, логістики та збуту зерна. Руйнування інфраструктури, блокада морських портів і зростання логістичних ризиків різко загострили структурні вразливості традиційної експортної моделі. Водночас аграрний сектор продемонстрував високу адаптивність і здатність до швидкої перебудови, що дозволило зберегти функціонування зернового ринку навіть в умовах воєнних обмежень.

Україна, попри скорочення обсягів експорту, зберегла статус одного з ключових глобальних постачальників зерна, переорієнтувавши збут на альтернативні маршрути та ринки. Відбувається структурна трансформація зернового сектору, яка проявляється у переході від екстенсивного нарощування виробництва до підвищення доданої вартості, диверсифікації культур і географії експорту, а також упровадженні інноваційних моделей збуту й управління. Розвиток цифрових торговельних платформ, електронних біржових механізмів, використання інструментів аналізу великих даних і штучного інтелекту сприяють підвищенню прозорості ринку, оптимізації логістичних рішень і зниженню транзакційних витрат.

Логістична система зернового ринку зазнала глибокої трансформації, перейшовши до моделі мультимаршрутності. Розвиток дунайського напрямку, інтеграція з транспортною мережею Європейського Союзу та використання тимчасових інфраструктурних рішень дозволили частково компенсувати втрату морської логістики й забезпечити безперервність експорту. Водночас зростання логістичних витрат залишається ключовим обмежувальним фактором конкурентоспроможності українського зерна на світових ринках, що зумовлює необхідність подальших інфраструктурних і технологічних інвестицій.

Державна політика у сфері зернового ринку характеризується поєднанням антикризових заходів підтримки з довгостроковими структурними реформами, спрямованими на євроінтеграцію, підвищення інституційної спроможності та модернізацію інфраструктури. Суттєву роль у стабілізації функціонування галузі відіграє міжнародна фінансова та технічна допомога, а також нові формати міжнародної співпраці у сфері глобальної продовольчої безпеки.

У середньо- та довгостроковій перспективі, за умови припинення бойових дій, український зерновий сектор має значний потенціал відновлення й нарощування експорту. Поєднання інфраструктурної модернізації, цифрових інновацій та інтеграції до європейського агропродовольчого простору формує передумови для створення більш диверсифікованої, стійкої та конкурентоспроможної системи збуту зерна. Інноваційні підходи до логістики й торгівлі зерном виступають ключовим чинником зміцнення експортного потенціалу України та її ролі як надійного учасника глобального продовольчого ринку.

Література:

1. North D. C. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. 152 p.
2. Akerlof G. A. The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism. The Quarterly Journal of Economics. 1970. Vol. 84, No. 3. P. 488-500.
3. Swinnen J., Kuijpers R. Value Chain Innovations for Technology Transfer in Developing and Emerging Economies. Food Policy. 2020. Vol. 92.
4. Гусак В. Механізм функціонування логістики зернового ринку. FUNDAMENTA. 2022. № 1 (1). С. 28—34.
5. Kamble S. S., Gunasekaran A., Gawankar S. A. Achieving Sustainable Performance in a Data-Driven Agriculture Supply Chain. International Journal of Production Economics. 2020. Vol. 219. P. 179—194.
6. Веретін Л. С., Шимко О. В. Інфраструктура аграрного товарного ринку: проблеми розвитку та потенціал інтеграції в глобальні ланцюги. Актуальні питання економічних наук. 2025. Вип. 11.
7. Драган І. В., Герман А. В., Герман М. В. Підвищення стійкості та конкурентоспроможності малих аграрних підприємств. Академічні візії. 2025. Вип. 45.
8. Самоліук П. М. Логістичні сценарії розвитку агробізнесу в умовах нелінійної динаміки зовнішнього середовища. Академічні візії. 2025. Вип. 47.
9. Балик У. О., Хиліук В. В. Формування моделі стратегічного управління експортно-логістичним потенціалом зернопродуктового сектору. Здобутки економіки: перспективи та інновації. 2025. Вип. 18.
10. FAO; World Bank; Government of Ukraine. Ukraine: Rapid Damage and Needs Assessment — Agriculture. Rome; Washington, DC, 2022. URL: <https://www.fao.org> (дата звернення: 12.12. 2025).
11. Козак О. А., Грищенко О. Ю. Розвиток зернової галузі України на сучасному етапі. Економіка АПК. 2016. № 1. С. 38—47.

References:

1. North, D.C. (1990), Institutions, Institutional Change and Economic Performance, Cambridge University Press, Cambridge, UK.
2. Akerlof, G.A. (1970), "The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism", The Quarterly Journal of Economics, vol. 84 (3), pp. 488—500.
3. Swinnen, J. and Kuijpers, R. (2020), "Value Chain Innovations for Technology Transfer in Developing and Emerging Economies", Food Policy, Vol. 92.
4. Husak, V. (2022), "The mechanism of grain market logistics functioning", FUNDAMENTA, vol. 1 (1), pp. 28—34.
5. Kamble, S. S., Gunasekaran, A. and Gawankar, S. A. (2020), "Achieving Sustainable Performance in a Data-Driven Agriculture Supply Chain", International Journal of Production Economics, Vol. 219, pp. 179—194.
6. Veretin, L. S. and Shymko, O. V. (2025), "Infrastructure of the agricultural commodity market: development problems and potential for integration into global chains", Aktual'ni pytannia ekonomichnykh nauk, vol. 11.
7. Drahan, I. V., Herman, A. V. and Herman, M. V. (2025), "Increasing the sustainability and competitiveness of small agricultural enterprises", Akademichni vizii, vol. 45.

8. Samoliuk, P. M. (2025), "Logistics scenarios for the development of agribusiness in conditions of nonlinear dynamics of the external environment", Akademichni vizii, vol. 47.

9. Balyk, U. O. and Khyliuk, V. V. (2025), "Formation of a model for strategic management of the export and logistics potential of the grain product sector", Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii, vol. 18.

10. FAO; World Bank; Government of Ukraine FAO (2022), "Ukraine: Rapid Damage and Needs Assessment — Agriculture", available at: <https://www.fao.org> (Accessed 12.12. 2025).

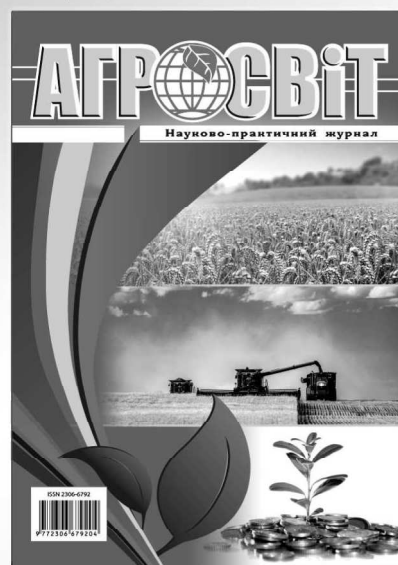
11. Kozak, O.A. and Hryshchenko, O.Yu. (2016), "Development of the grain industry of Ukraine at the current stage", Ekonomika APK, vol. 1, Ukraine, pp. 38—47.

Стаття надійшла до редакції 05.01.2026 р.

АГРОСВІТ

<https://nayka.com.ua>

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

**Журнал включено до переліку
наукових фахових видань України
з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)**

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292