



УДК 339.564:633.1:658.78(045)

EXPORT OF UKRAINIAN GRAIN: LOGISTICAL ASPECT

ЕКСПОРТ УКРАЇНСЬКОГО ЗЕРНА: ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Hyrych S.V./Гирич С.В.

с.т.с., ас.проф./к.т.н., доц.

ORCID : <http://orcid.org/0000-0002-0342-092X>

Vasylyshyna O.V./Василишина О.В.

с.п.с., ас.проф./к.пед.н., доц.

ORCID : <https://orcid.org/0000-0001-9906-516X>

Vinnitsia Institute of Trade and Economics of State University Trade and Economics,

Vinnitsia, Soborna, 87, 21050

Вінницький торговельно-економічний інститут Державного торговельно-економічного університету, Вінниця, Соборна, 87, 21050

Анотація. В роботі розглядаються проблеми логістики експорту вітчизняного зерна на світові ринки. Зазначено, що наслідком вторгнення росії на територію України стало руйнування ланцюгів постачання українського зерна на світові ринки, що в свою чергу призвело до падіння експорту вітчизняного зерна, його дефіциту на міжнародному ринку і, як наслідок, до істотного зростання світових цін.

Від успішного вирішення проблеми логістики зернового експорту залежить з одного боку стабільність світового ринку зерна, забезпечення продовольчої безпеки країн Африки та Азії, а з іншого боку - покращення економічної ситуації у країні, збільшення обсягів валютних надходжень, що в свою чергу на пряму впливає як на військові успіхи, так і на швидкість післявоєнного відновлення.

Ключові слова: воєнний стан, продовольча безпека, агропродукція, зерно, експорт, логістика, ланцюги поставок.

Вступ. Повномасштабне вторгнення рф стало безпрецедентним випробуванням не тільки для суспільства, але й для економіки України. За час війни з росією Україна втратила сотні підприємств. В тому числі агропромислового напрямку. За оцінками Світового банку, прямі й непрямі втрати для сільського господарства за роки війни сягають понад 80 млрд доларів. Це перш за все втрата близько 25% посівних площ, а також інфраструктури, виробничих потужностей, активів для зберігання зерна тощо.

Хоча відновленню економіки продовжують перешкоджати складна безпекова ситуація, нестача кваліфікованих працівників та російські обстріли енергетичної інфраструктури, Україні вдалося утримати макрофінансову стабільність, в тому числі завдяки нарощуванню експорту агропродукції, перш за все, зернових та зернобобових культур.



Основний текст. До повномасштабного вторгнення рф Україна щомісяця експортувала Чорним морем понад 6 млн тонн зерна. Починаючи з 24 лютого 2022 року росія понад 50 разів атакувала українські морські порти. Близько 8 разів був атакований Одеський морський торговельний порт, неодноразово інша портова інфраструктура в Одесі та області. Стільки ж разів під удар потрапляв Ізмаїльський морський торговельний порт. По Миколаївському морському порту росіяни били двічі, також удари завдавалися по іншій портовій інфраструктурі міста. Близько 5 разів російські війська били по порту в Рені, стільки ж разів по порту «Південний». Порт «Чорноморськ» атакувався тричі. По одному разу окупанти били по порту у Бердянську, портах «Ольвія» та «Ніка-Тера» [6].

У ситуації, що склалась постало критичне завдання: знайти нові шляхи для експорту зерна. Єдиною можливістю продовжити постачання продукції на світовий ринок стали сухопутні маршрути через сусідні країни та порти на Дунаї. У відповідь на блокаду морських шляхів у травні 2022 року Європейський Союз запустив програму «Шляхи Солідарності», що передбачала транзит української агропродукції через держави-члени ЄС. Спочатку обсяги перевезень були незначними через недостатню інфраструктуру, однак поступово експортні потоки почали зростати.

Важливу роль відіграли порти на Дунаї, які за рік збільшили свої експортні потужності з 1 млн тонн на рік до 1 млн тонн на місяць. Однак навіть за таких умов альтернативні маршрути не могли повністю компенсувати втрати від заблокованих чорноморських портів. Через це залишки зерна в Україні стрімко зростали.

У травні 2022 року світові ціни на зерно досягли рекордних показників, а в липні 2022 року за підтримки ООН, Туреччини та росії запрацював «зерновий коридор» — тимчасовий морський маршрут для експорту українського продовольства. Він функціонував до липня 2023 року, поки не був заблокований з боку рф [9].

Завдяки успішним операціям ЗСУ восени 2023 року Україна змогла відкрити власний морський коридор через порти Великої Одеси. Це дозволило



не лише стабілізувати експорт, а й вивезти значні запаси зерна, що накопичилися через нестабільність попередніх маршрутів.

У період, коли «зерновий коридор» припинив свою роботу, а український морський шлях ще не був відновлений, піковий обсяг експорту через сухопутні кордони досяг 3,7 млн тонн (серпень 2023 року). Найбільші обсяги спрямовувалися через: Румунію — 73% (завдяки порту Констанца); Польщу — 14%; Угорщину — 9%; Молдову — 2%; Словаччину — 2%. Однак із запуском українського морського маршруту потреба в сухопутних шляхах почала поступово скорочуватися [9].

За останні шість місяців 2024 року обсяги експорту через сухопутні маршрути зменшилися в 3,7 рази, в середньому до 1 млн тонн на місяць. У грудні 2024 року порівняно з піковими показниками експорт через основні транзитні країни скоротився наступним чином: Румунія — у 8,2 рази (до 0,3 млн тонн); Польща — у 1,9 рази (до 0,3 млн тонн); Угорщина — у 1,9 рази (до 0,2 млн тонн); Молдова — у 8,9 рази (до 0,01 млн тонн); Словаччина — у 12 разів (до 0,01 млн тонн) [9].

Попри блокаду та складнощі з логістикою, Україна змогла адаптувати свої експортні маршрути та зберегти статус одного з ключових постачальників зерна на світовий ринок. Відкриття власного морського коридору стало критично важливим для стабілізації експорту, а сухопутні шляхи залишаються важливим резервним варіантом, що допомагає підтримувати стабільність міжнародної торгівлі українською агропродукцією.

У 2024 році обсяги перевезень вантажів у контейнерах зросли на 28% порівняно з попереднім роком і сягнули 258 тис. 185 ДФЕ. Основну частку становили перевезення в експортному сполученні — 63%, або 162 тис. 725 ДФЕ. Частка імпорту становила 21,3%, або 55 тис. 689 ДФЕ. У внутрішньому сполученні транспортовано 38 тис. 681 ДФЕ (15%), а у транзитному — 1190 ДФЕ (0,5%). Лідером серед вантажів за обсягами перевезення в контейнерах є зернові. Їхня частка сягнула 46% у загальному обсязі, на другому місці — чорні метали із показником 20%, третю сходинку посідає макуха (9%).



Основними тенденціями в інтермодальних перевезеннях територією України у минулому році були наступні: відсутність сезонного/пікового збільшення обсягів перевезення вантажів у листопаді–грудні 2024 року; зменшення обсягів перевезення зернових вантажів у контейнерах у другій половині 2024 року. Це пояснюється низькою вартістю використання зерновозів, а також переорієнтацію експорту зерна в напрямку морських портів України [7].

Українські морські порти у 2024 році встановили новий рекорд, обробивши 97,2 млн тонн вантажів, в тому числі експорт склав 88,1 млн тонн. Це значно перевищує показник 2023 року, який складав 62 млн тонн. Основними чинниками зростання стали зернові та рудні вантажі, які забезпечили 60,3 млн тонн і 18,5 млн тонн відповідно. Беззаперечними лідерами вантажообігу були порти Великої Одеси (Південний – 35,55 млн. тонн та Чорноморськ – 26,04 млн. тонн). Український морський коридор забезпечив загальний вантажообіг 79,9 млн тонн, в тому числі експорт склав 76,4 млн тонн до 52 країн світу. Українським морським коридором скористалися: 3 138 суден. Дунайські порти відіграли ключову роль у підтримці експорту, перевантаживши 17,3 млн тонн вантажів. Зернові залишаються провідною статтею експорту, демонструючи стратегічне значення України як глобального аграрного лідера [3].

У 2024 р. частка агропродовольчої продукції склала 60% в загальному експорті України, традиційно зберігши лідерство у його товарній структурі. І хоча цей результат менше показника попереднього року (62%), він є другим за величиною за часи незалежності. Характерною рисою 2024 р. для вітчизняного аграрного сектору економіки стало синхронне збільшення обсягів як експорту, так і імпорту агропродовольчої продукції. Значною мірою цьому сприяла стабільна робота власного контрольованого морського коридору, через який експортовано близько 60 млн тонн товарів сільського господарства [1].

Основними ринками збуту вітчизняної агропродукції залишаються три регіони – країни Європейського Союзу, Азії та Африки. Їх сумарна частка склала понад 90 % вартості українського експорту сільгосппродукції. При цьому спостерігається нарощування поставок до Євросоюзу, який третій рік поспіль



виступає головним ринком збуту, а також Африки, тоді як експорт продовольства в Азію знижується. Утримуючи позицію основного імпортера вітчизняної агропродукції від початку повномасштабної агресії РФ на території нашої держави, країни – члени Європейського Союзу в 2024 році закупили понад 50 % українського продовольства, США, на 4 % перевищивши показник за відповідний період минулого року. Країни Азії закупили українського продовольства на 9 % менше, ніж у 2023 році. Частка Азії за цей період склала понад 30 % від загального експорту аграрної продукції. Обсяги експорту до країн Африки перевищила торішній показник у 1,7 рази. Частка цього регіону складає приблизно 12 % від загального експорту аграрної продукції з України [5].

У січні цього року зріс середньодобовий обсяг передачі зернових вантажів через україно-румунські прикордонні переходи. Показник передачі зерна до Румунії у січні становив 9,9 вагона на добу. Порівняно із груднем 2024 року зростання становить 4,8 одиниці на добу (або 93,3%). Водночас обсяги перевезення до інших країн скоротилися. Так, найбільша кількість вагонів із зерном наразі прямує через україно-угорські прикордонні переходи — 38,5 одиниці на добу. Це на 3,5 вагона на добу (або 8,4%) менше, ніж у грудні. До Польщі щодоби в середньому передається 39,2 вагона на добу. Порівняно із груднем скорочення становить 0,6 одиниці (або 1,5%). На 8,5 вагона на добу (або 26,8%) скоротився обсяг передачі зернових через україно-словацькі стики. Наразі через них прямує в середньому 23,1 одиниці на добу [4].

Щодо перспектив на 2025 рік представники АТ «Укрзалізниця» прогнозують скорочення обсягу перевезень вантажів приблизно на 10 млн т. Основними причинами такого прогнозу є зменшення валового збору зернових та скорочення обсягів добування вугілля. Якщо у 2024 році було перевезено 174,9 млн тонн вантажів, то у 2025 році планується біля 165,5 млн тонн. Приблизно на 5 млн тонн скоротиться обсяг перевезення зернових — до 35–35,5 млн тонн, із них орієнтовно 14 млн т становитиме врожай 2024 року, а 20–21 млн т — урожай 2025-го [8].



В той же час, за прогнозами Національного банку України в Україні обсяги врожаїв поступово збільшуватимуться з огляду на нормалізацію погодних умов, збільшення посівних площ і зростання продуктивності сільського господарства. Після рекордної спеки 2024 року, що негативно вплинула на врожайність низки зернових культур, у наступні роки передбачається нормалізація погодних умов. З урахуванням тенденцій до подальшого зростання продуктивності сільського господарства і поступового збільшення посівних площ завдяки розмінуванню, очікується зростання обсягів урожаїв основних зернових культур.

Крім того, у 2025 році припускається перерозподіл посівних площ на користь озимих зернових, тому оцінку врожаїв зернових і зернобобових культур підвищено (з 57.9 до 60.1 млн тонн). У наступні роки врожаї зернових також зростатимуть (до 62.3 млн тонн у 2026 році та до 64.9 млн тонн у 2027 році) [2].

Висновки. Сьогодні, на фоні повномасштабного вторгнення росії, в експорті українського зерна зацікавлена як власне держава Україна, так і глобальний світовий ринок зерна.

Налагодження стабільних та безпечних логістичних маршрутів експорту зерна як морським, так і сухопутним шляхом з одного боку забезпечить стабільність світового ринку зерна, продовольчу безпеку найбільш вразливих країн Африки та Азії, а з іншого боку покращить економічну ситуацію в Україні, збільшить обсяги валютних надходжень, що в свою чергу напряму впливає як на військові успіхи, так і на швидкість післявоєнного відновлення.

Література:

1. Агроекспорт України у 2024 році склав 60% у загальному обсязі зовнішньої торгівлі. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/agroeksport-ukraini-u-2024-roci-sklav-60-u-zagalnomu-obsazi-zovnisnoi-torgivli>
2. В Україні очікується зростання врожайності. URL: https://enovosty.com/uk/news-ukr/news_economy-ukr/full/v-ukraini-ochikuyetsya-zrostannya-vrozhajnosti



3. Вантажообіг українських портів досяг рекордного показника у 2024 році.
URL: <https://agroreview.com/content/vantazhoobig-ukrayinskyh-portiv-dosyag-rekordnogo/>
4. Залізничні перевезення зерна до Румунії зросли на 93% у січні. URL: <https://agroreview.com/content/zaliznychni-perevezennya-zerna-rumuniyi-zrosly/>
5. Потаєва О. Частка агропродукції в загальному експорті України становить 64% URL: <https://surl.li/ibgjqe>
6. Росія за час повномасштабної війни понад 50 разів атакувала українські порти. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2025/03/27/infografika/ekonomika/rosiya-chas-povnomasshtabnoyi-vijny-50-raziv-atakuvala-ukrayinski-porty>
7. Торік залізницею перевезено понад 258 тис. ДФЕ. URL: <https://www.railinsider.com.ua/torik-zaliznyczeyu-perevezeno-ponad-258-tys-dfe/>
8. УЗ прогнозує падіння обсягу перевезень вантажів у 2025 році. URL: <https://agroreview.com/content/prognozuye-padinnya-obsyagu-perevezen-vantazhiv/>
9. Як Україна адаптувала експорт зерна під час війни: альтернативні логістичні маршрути. URL: <https://www.growhow.in.ua/yak-ukraina-adaptuvala-eksport-zerna-pid-chas-viyny-alternatyvni-lohistychni-marshruty/>

Abstract. *The paper examines the logistical challenges of exporting Ukrainian grain to global markets. It highlights that the Russian invasion of Ukraine led to the disruption of supply chains for Ukrainian grain exports, which in turn caused a decline in grain exports, a shortage on the international market, and consequently, a significant rise in global prices.*

The article explores Ukraine's efforts to find new routes for grain export. It notes that with the onset of the full-scale war in 2022 and the blockade of Ukrainian seaports, the only available option to continue supplying domestic products to the global market became land routes through neighboring countries and ports on the Danube River. The later opening of Ukraine's own maritime corridor became critically important for stabilizing exports, while land routes remain a key backup option that helps maintain the stability of international trade in Ukrainian agricultural products.

The paper analyzes the prospects for increasing the volume of agricultural exports, including grain, and identifies the factors that directly affect cargo transportation volumes.

The article emphasizes that the successful resolution of logistical issues related to grain export is crucial for, on one hand, the stability of the global grain market and the food security of countries in Africa and Asia, and on the other hand, for improving the economic situation within Ukraine, increasing foreign currency earnings, which in turn directly impacts both military success and the pace of post-war recovery.

Keywords: *martial law, food security, agricultural products, grain, export, logistics, supply chains.*