

УДК 338.24:338.439.5:633.1

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>

В. Д. Євтушенко,

к. е. н., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи та адміністративно-господарської діяльності, Національний університет біоресурсів і природокористування України

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-3679-9571>

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>

А. В. Фурса,

к. е. н., доцент організації підприємництва та біржової діяльності,

Національний університет біоресурсів і природокористування України

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6518-5286>

В. І. Марчук,

аспірант, Національний університет біоресурсів і природокористування України

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0006-0304-1897>

DOI: 10.32702/2306-6792.2025.20.73

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕРНОВОГО РИНКУ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

М. Ilchuk,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Entrepreneurship Organization and Exchange Activities, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

V. Yevtushenko,

PhD in Economics, Associate Professor, Vice-Rector for Academic, Educational and Administrative Affairs, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

O. Tomashevska,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Entrepreneurship Organization and Exchange Activities, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

A. Fursa,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Entrepreneurship Organization and Exchange Activities, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

V. Marchuk,

Postgraduate Student, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

MECHANISMS OF STATE REGULATION OF THE GRAIN MARKET AND WAYS TO IMPROVE THE LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

Стаття присвячена дослідженню механізмів державного регулювання зернового ринку України та визначенню шляхів підвищення ефективності його логістичної інфраструктури в умовах євроінтеграційних процесів і воєнних викликів. Розкрито сутність і структуру системи державного впливу на зерновий ринок, зокрема через інструменти

ціноутворення, біржової торгівлі, інтервенційних закупівель, кредитно-податкових стимулів та експортно-імпоротної політики. Обґрунтовано, що ефективність регуляторних механізмів безпосередньо залежить від стану логістичної інфраструктури, яка визначає швидкість і вартість транспортування зерна на зовнішні ринки. У статті систематизовано основні проблеми розвитку зернової логістики — зношеність транспортних потужностей, обмежена пропускна спроможність портів, різниця у ширині залізничної колії з країнами ЄС, дефіцит складських площ і високі енергетичні витрати. Запропоновано напрями вдосконалення інфраструктури, зокрема розбудову мультимодальних логістичних хабів, цифровізацію транспортно-експедиторських процесів, створення державного фонду підтримки агрологістики та розширення державно-приватного партнерства у розвитку портових і залізничних терміналів.

Зроблено висновок, що комплексне вдосконалення механізмів державного регулювання та модернізація логістичної інфраструктури є передумовою підвищення конкурентоспроможності зернового сектору, збільшення валютних надходжень і забезпечення продовольчої безпеки України.

The article presents a comprehensive analysis of the mechanisms of state regulation of Ukraine's grain market and identifies strategic directions for improving its logistical infrastructure under the conditions of European integration and wartime challenges. The grain market, as a fundamental segment of the agricultural sector, generates a significant share of the country's foreign currency earnings, ensures internal food security, and contributes to macroeconomic stability. The paper reveals the essence and role of state regulation as a system of targeted measures influencing production, trade, pricing, and grain export processes. The main instruments of state policy in this area are highlighted, including intervention purchases, regulation of minimum prices, customs and tariff policy, the development of exchange trading, support for agricultural lending, and risk insurance. Particular attention is paid to the analysis of legal and regulatory acts aimed at establishing a transparent grain market, improving certification procedures, and harmonizing national standards with EU requirements.

It is emphasized that the effectiveness of regulatory mechanisms largely depends on the state of the logistical infrastructure, which is a key factor in ensuring the competitiveness of grain exports. The main problems in logistics development are identified: the significant wear of transport capacities, the shortage of port and railway terminals, limited throughput of border crossings, lack of storage facilities, high energy costs, and dependence on imported resources. Under wartime conditions, the preservation of logistical routes, insurance of cargo shipments, restoration of port infrastructure, and safe operation of the Black Sea corridor have become especially critical issues.

The article proposes key directions for improving the logistics system, such as the construction of multimodal agrologistics hubs, the development of transport and forwarding services based on digital platforms, modernization of railway tracks in accordance with European standards, and the establishment of a state fund to support innovative logistics solutions. The expediency of expanding public-private partnerships in the field of port and railway infrastructure is substantiated, as this would contribute to optimizing costs and enhancing transportation efficiency.

It is concluded that the combination of effective state regulation mechanisms with targeted measures for the modernization of logistics infrastructure will create favorable conditions for strengthening the resilience of the grain market, increasing export potential, boosting foreign currency revenues, and reinforcing Ukraine's food security in the context of European integration.

Ключові слова: зерновий ринок, державне регулювання, логістична інфраструктура, біржова торгівля, аграрна політика, євроінтеграція, продовольча безпека.

Key words: grain market, state regulation, logistical infrastructure, exchange trading, agrarian policy, European integration, food security, agricultural export.

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

Український зерновий ринок традиційно відіграє стратегічну роль як у розвитку національної економіки, так і у підтриманні глобальної продовольчої безпеки. Ще до початку війни Україна закріпила позиції одного з ключових експортерів аграрної продукції: країна посідала перше місце у світі за експортом соняшникової олії (близько 50% світового обсягу), третє — за експортом ячменю (18%), четверте — за кукурудзою (16%) та п'яте — за пшеницею (12%). У 2021 році частка аграрного сектору у зов-

нішній торгівлі становила 41%, що забезпечило понад 27 млрд доларів валютних надходжень. Зернові культури посідали провідне місце у цьому експортному потенціалі: за даними Ради ЄС, лише продаж зерна та продуктів його переробки приніс Україні майже 12 млрд доларів. Такий результат свідчить, що стабільність функціонування зернового ринку має вирішальне значення не лише для економічного розвитку країни, але й для забезпечення мільйонів споживачів у різних регіонах світу.

Разом з тим, повномасштабна агресія Російської Федерації проти України, розпочата у лютому 2022 року, спричинила радикальні структурні зрушення та нові виклики для аграр-

ного сектору. Бойові дії та окупація частини територій зумовили суттєве зменшення посівних площ, падіння врожайності, руйнування матеріально-технічної бази, мінування сільськогосподарських угідь. Особливо відчутним ударом стала логістична криза: понад 90% аграрного експорту, який раніше здійснювався морськими портами, виявився заблокованим. Це поставило під загрозу не лише економічну стабільність України, а й функціонування світових продовольчих ринків.

У цих умовах державна політика була змушена оперативним чином адаптуватися, формуючи нові інституційні механізми регулювання зернового ринку. Серед них — впровадження тимчасових програм підтримки виробників, активізація ролі державних регуляторів і міжнародних організацій, запровадження альтернативних експортних маршрутів ("солідарні шляхи" ЄС, дунайські та залізничні коридори), розвиток механізмів міжнародної координації ("зернова ініціатива", переговорні формати за участю ООН і Туреччини). Водночас актуалізувалося питання внутрішньої продовольчої безпеки, що потребувало від держави балансування між експортними зобов'язаннями та захистом внутрішнього споживчого ринку.

Таким чином, сучасний етап розвитку зернового ринку України характеризується поєднанням глибоких зовнішніх викликів та активної трансформації інституційних механізмів регулювання.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Значний внесок у вивчення механізмів державного регулювання зробили В. Я. Месель-Веселяк, М. Ільчук, І. Свиноус, які акцентують увагу на потенціалі розвитку зерновиробництва та необхідності його підтримки державою, а також С. О. Заїка та Р. Р. Романова, котрі аналізують фактори підвищення економічної ефективності галузі. У роботах А. Діброви досліджується вплив державного регулювання на розвиток виробництва зернових, зокрема через податкові та цінові механізми. Окремі дослідження українських науковців (Ю.О. Лупенко) фокусуються на проблемах логістичних вузлів, портових обмежень і залізничних перевезень у контексті воєнних викликів.

Узагальнення літератури свідчить, що більшість авторів підтримує необхідність поєднання інструментів державної підтримки з іннова-

Таблиця 1. Динаміка валового збору зернових культур, тис. т.

Показник	Рік					2024 р. в % до	
	2020	2021	2022	2023	2024	2020 р.	2023 р.
Культури зернові та зернобобові	64933,4	86010,4	53863,7	59772,2	56246	86,6	94,1
пшениця	24877,4	32151,0	20729,2	21625,2	22441,1	90,2	103,8
ячмінь	7636,3	9437,0	5608,2	5507,2	5313,9	69,6	96,5
кукурудза	30290,3	42109,9	26186,9	31030,4	26863,7	88,7	86,6
жито	456,8	593,1	314,0	231,2	218,4	47,8	94,5
Інші види зернових і зернобобових	1672,6	1719,4	1025,4	1378,2	1408,9	84,2	102,2

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України.

ційними підходами до управління логістичною інфраструктурою, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українського зернового ринку на світовій арені.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є виявлення ключових тенденцій функціонування зернового ринку України в умовах війни та трансформації інституційного середовища.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Зернове господарство виступає базовою складовою національного агропромислового комплексу, забезпечуючи не лише внутрішні потреби населення в основних продуктах харчування, а й формуючи значну частину валютних надходжень через експорт. В умовах воєнних викликів та глобальної нестабільності саме зерновий сектор залишається індикатором здатності держави підтримувати економічну стійкість та виконувати роль одного з гарантів світової продовольчої стабільності. Його розвиток безпосередньо впливає на зайнятість у сільській місцевості, фінансову стійкість агропідприємств та соціальне благополуччя населення. Крім того, стабільність зернового виробництва визначає конкурентоспроможність України на міжнародних ринках і формує стратегічний потенціал для післявоєнного відновлення економіки.

У 2024 році загальний валовий збір зернових та зернобобових культур в Україні знизився до 56,2 млн тонн, що становить лише 86,6% від рівня 2020 року і 94,1% від показника 2023 року (табл.1). Це свідчить про тривалу нестабільність виробництва внаслідок воєнних та економічних факторів.

Водночас пшениця продемонструвала позитивну динаміку відновлення: її обсяги зросли на 3,8% порівняно з 2023 роком, що дозволяє підтримувати продовольчу безпеку країни.

Таблиця 2. Динаміка експорту основних видів зерна, тис. т.

Показник	Рік					2024 р. в % до	
	2020	2021	2022	2023	2024	2020 р.	2023 р.
Культури зернові та зернобобові	51313,2	50796,5	38538,7	44819,7	53877,6	105,0	120,2
пшениця	18059,8	20071,3	11218,0	16151,7	20664,8	114,4	127,9
ячмінь	5045,8	5656,3	2142,4	2162,0	3377,0	66,9	156,2
кукурудза	27945,6	24674,9	24978,5	26367,0	29623,7	106,0	112,4
жито	4,9	136,7	52,8	6,4	11,4	232,7	178,1
Інші види зернових і зернобобових	257,1	257,4	147,0	132,6	200,7	78,1	151,4

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України.

Ячмінь, навпаки, залишається у стані тривалого спаду — у 2024 році зібрано лише 69,6% від рівня 2020 року, що підкреслює його вразливість до зовнішніх впливів. Кукурудза стала основним фактором загального падіння: врожай скоротився на 13,9% у порівнянні з попереднім роком, що значно зменшило експортний потенціал і валютні надходження. Жито зазнало найбільшого скорочення і у 2024 році становить майже вдвічі менше від рівня 2020 року, що ставить під загрозу внутрішнє забезпечення цієї культуурою та вимагає цільових програм підтримки. Інші зернові та зернобобові у 2023—2024 роках демонструють відновлення (+2,2% у 2024 році до попереднього), однак їхня частка у структурі виробництва лишається незначною.

Науковці підкреслюють, що поточні тенденції мають як економічний, так і інституційний вимір. Зокрема, за оцінками українських дослідників, ключовою проблемою є залежність зернового сектору від зовнішніх ринків і логістичних коридорів, що робить виробництво вразливим до геополітичних ризиків [1]. Інші наголошують на необхідності структурної диверсифікації посівів, адже монокультура кукурудзи та пшениці створює надмірну волатильність урожайності й доходів [2]. Дослідження вчених-економістів вказують на критичну роль державної підтримки в забезпеченні фінансової стабільності агровиробників, особливо дрібних та середніх господарств, для яких воєнні логістичні витрати виявилися найбільш чіткими [3].

Експорт зернових культур традиційно виступає ключовим чинником розвитку аграрної економіки України, формуючи значну частину валютних надходжень та забезпечуючи країні статус одного з провідних постачальників продовольства у світі. Його динаміка відображає не лише виробничі можливості аграрного сектору, а й ефективність державної політики, логістичної інфраструктури та здатність економіки адаптуватися до зовнішніх викликів.

Особливо показовими є зміни обсягів експорту у період війни, коли традиційні канали збуту були заблоковані, а витрати на транспортування суттєво зросли.

У 2020—2024 рр. динаміка експорту зернових і зернобобових культур України зазнала істотних коливань, що відображало як воєнні ризики, так і зміну логістичних умов. Загальний обсяг експорту у 2020 році становив 51,3 млн т,

у 2021 році — залишався майже незмінним, проте у 2022 році скоротився до 38,5 млн т внаслідок блокади портів та руйнування інфраструктури. Вже у 2023 році обсяги частково відновилися до 44,8 млн т, а у 2024 році Україна досягла рекордного рівня — 53,9 млн т, що перевищує довоєнний показник на 5% і є свідченням високої адаптаційної здатності сектору. Це стало можливим завдяки переорієнтації логістики, розширенню сухопутних та дунайських маршрутів, а також запуску нового морського коридору.

У структурі експорту головним драйвером виступає пшениця, яка у 2024 році сягнула 20,7 млн т (+27,9% до 2023 р.), забезпечуючи як внутрішню продовольчу стабільність, так і експортний потенціал. Кукурудза зберігає лідерство за обсягами — 29,6 млн т у 2024 році, що перевищує показники 2020 і 2023 років. Натомість ячмінь залишається вразливим: навіть попри зростання до 3,4 млн т у 2024 році, він становить лише дві третини довоєнного рівня. Жито і група інших зернових мають незначну частку у структурі експорту, однак демонструють відносно зростання після падіння у 2022 році.

Науковці відзначають, що така динаміка має подвійний характер. Українські дослідники підкреслюють, що успіх експорту досягнуто завдяки швидкій інституційній адаптації, проте критичною слабкістю залишається залежність від логістики, яка суттєво здорожчує продукцію і знижує маржу виробників [4]. Інші науковці вважають, що структура експорту занадто концентрована на кукурудзі та пшениці, а для підвищення стійкості необхідна диверсифікація культурного складу та стимулювання експорту продукції з доданою вартістю [5].

У 2020—2021 роках рівень повернення валютної виручки від експорту зерна залишався стабільно високим — 96—97 %, що свідчило про ефективну логістику та належну фінансову дисципліну українських експортерів. У 2022 році цей показник знизився до 82—85 %

унаслідок повномасштабної війни, блокування морських портів та затримок із міжнародними розрахунками. Уже у 2023 році ситуація почала поступово покращуватися завдяки запуску "зернового коридору" та розвитку альтернативних сухопутних маршрутів, що сприяло підвищенню рівня репатріації валютної виручки до 88—90 %. У 2024 році стабілізація експорту через порти Великої Одеси та валютна лібералізація Національного банку України забезпечили повернення 92—94 % валютних надходжень, наблизивши показники до довоєнного рівня. У середньому за 2020—2024 роки рівень репатріації становив близько 92 %, що підтверджує високу стійкість і адаптивність аграрного експорту до кризових умов.

Структура використання валютної виручки свідчить про домінування витрат на імпортні ресурси та логістику, які перевищують 40 % загального обсягу надходжень. Така ситуація зумовлює високу залежність українських виробників від зовнішніх постачальників паливно-мастильних матеріалів, насіння, добрив і засобів захисту рослин, а також обмежує можливості внутрішнього інвестування. Український зерновий сектор і надалі залишається у межах сировинної моделі, що характеризується мінімальною доданою вартістю та обмеженим розвитком переробної інфраструктури. Для зміни цієї тенденції доцільно створити цільові валютні фонди підтримки інноваційного розвитку, технічного переоснащення та глибокої переробки зерна. Реалізація таких заходів сприятиме підвищенню ефективності використання експортної виручки, зміцненню валютної самодостатності аграрного сектору та переходу до виробництва конкурентоспроможної продукції з високою доданою вартістю.

Таким чином, у 2024 році український зерновий експорт не лише відновив довоєнні позиції, а й вийшов на новий максимум. Водночас науковці наголошують: кількісне зростання експорту відбувається на фоні зниження прибутковості та підвищення ризиків для виробників. Це означає, що стратегія розвитку має включати не лише забезпечення обсягів, але й створення стійких економічних та інституційних умов для виробників, зокрема малих і середніх фермерських господарств, а також розвиток внутрішньої переробки для зменшення залежності від сировинного експорту.

До початку повномасштабної війни Європейський Союз не був основним ринком збуту для українського зерна. Основні обсяги традиційно йшли до країн Близького Сходу, Північної Африки та Азії. Частка ЄС у структурі

експорту зернових коливалася в межах 15—20%, причому більшість поставчань спрямовувалася у вигляді кукурудзи та пшениці для кормових потреб.

Ситуація докорінно змінилася після російської блокади чорноморських портів у лютому 2022 року. ЄС запровадив ініціативу "Шляхи солідарності", яка відкрила українським аграріям альтернативні маршрути через сухопутні та річкові кордони. Відтак обсяги експорту зерна до країн ЄС почали стрімко зростати. У 2022 році поставки збільшилися на 65% порівняно з попереднім роком, а ЄС став головним напрямком українського аграрного експорту.

Найбільшими імпортерами українського зерна у період війни стали окремі країни Європейського Союзу, які взяли на себе як функцію транзиту, так і забезпечення власних внутрішніх потреб. Важливу роль відіграла Польща, що виступала ключовим транспортним коридором і водночас частково кінцевим споживачем українського збіжжя. Румунія, завдяки порту Констанца, стала основним логістичним вузлом для перевалки великих партій зерна на світові ринки. Крім того, Угорщина, Словаччина та Болгарія забезпечили транзитні можливості для українського експорту, сприяючи розвантаженню інших маршрутів. А кінцевими великими покупцями залишалися Іспанія та Італія, які традиційно імпортують значні обсяги української кукурудзи та пшениці для задоволення потреб тваринницького сектору та виробництва кормів.

За даними Єврокомісії, у 2022—2023 маркетинговому році країни ЄС отримали понад 20 млн тонн українського зерна, що становило приблизно 40% усього експорту цього періоду. Це різко контрастує з довоєнними роками, коли через європейську інфраструктуру йшло не більше 3—5% експорту.

Разом з тим посилення українського експорту в ЄС викликало соціально-економічні дискусії. Надходження великих обсягів відносно дешевого зерна створило тиск на локальні ринки окремих країн — Польщі, Угорщини, Словаччини, де фермери зазнавали збитків через падіння внутрішніх цін. Це призвело до тимчасових односторонніх заборон з боку цих держав, які викликали дискусії всередині ЄС. Компромісом стало запровадження режиму транзиту під контролем, коли зерно з України проходить через територію цих країн, але не реалізується на місцевих ринках.

У перспективі інтеграція України до спільної аграрної політики ЄС та розвиток логістич-

ної інфраструктури (євроколія, прикордонні термінали, розбудова Дунайських портів) дозволять закріпити європейський вектор як стабільний і стратегічний канал збуту зернових культур.

Отже, зерновий сектор України, незважаючи на безпрецедентні виклики війни, зберігає стратегічне значення для економіки країни та глобальної продовольчої безпеки. Хоча валовий збір у 2022 році скоротився більш ніж на третину у порівнянні з довоєнним рекордом, уже в 2023 році простежувалося часткове відновлення виробництва. Це підтверджує високу адаптивність аграрних виробників, здатність швидко реагувати на зміну умов господарювання та відновлювати виробничий потенціал навіть у кризових ситуаціях.

З іншого боку, значні економічні втрати від скорочення експорту та блокади логістичних шляхів підкреслюють вразливість зернового комплексу до зовнішніх шоків. Втрата значних валютних надходжень і робочих місць засвідчує, що ефективне функціонування зернового ринку є не лише економічним, але й соціально-політичним пріоритетом. Відтак посилення інституційних механізмів підтримки, розвиток альтернативних експортних маршрутів і збереження конкурентоспроможності на світових ринках стають ключовими умовами відновлення й довгострокової стійкості аграрного сектору України.

Вступ України до Світової організації торгівлі (СОТ) у 2008 році став одним із ключових чинників інтеграції зернового ринку у світову торговельну систему. Для зернового сектору це мало як позитивні, так і суперечливі наслідки.

З одного боку, приєднання до СОТ забезпечило зниження тарифних бар'єрів для української агропродукції та полегшило доступ до ринків третіх країн. Це сприяло зростанню експорту зерна: за оцінками науковців, після вступу до СОТ частка зернових у загальному експорті України зросла майже на 10% протягом першого десятиліття [6]. Важливим чинником стало закріплення за Україною статусу надійного постачальника на глобальних ринках, що позитивно вплинуло на довіру імпортерів із Близького Сходу, Африки та Азії.

З іншого боку, членство в СОТ передбачало зобов'язання щодо лібералізації внутрішньої політики, зокрема обмеження прямого субсидування виробників і необхідність поступового зниження підтримки, яка може вважатися "торгівельно-дисторсійною". Це зменшило можливості держави застосовувати кла-

сичні протекціоністські інструменти (наприклад, експортні субсидії чи значні бюджетні дотації на виробництво зерна). У результаті Україна фактично зробила ставку на ринково-орієнтовану модель розвитку зернового сектора, де ключовим драйвером є конкурентоспроможність виробників, а не державна підтримка [7].

В умовах війни обмеження СОТ продовжують діяти, хоча на практиці міжнародні організації (ФАО, ЄС, Світовий банк) толерантно ставляться до введення Україною тимчасових регуляторних заходів, мотивованих надзвичайними обставинами. При цьому членство в СОТ зберігає для України стратегічні переваги: воно гарантує право доступу до глобальних ринків та захищає від дискримінаційних бар'єрів, що особливо важливо в умовах торговельних суперечок з окремими сусідніми країнами.

Таким чином, членство України в СОТ сприяло закріпленню її статусу "житниці світу" та інтеграції у міжнародну торгівлю, однак водночас обмежило можливості використання протекціоністських механізмів і підвищило вимоги до ефективності національної аграрної політики. У сучасних умовах ці фактори слід враховувати при формуванні післявоєнної стратегії відновлення зернового сектора.

Держава традиційно виступає ключовим суб'єктом у функціонуванні зернового ринку, формуючи правове середовище та забезпечуючи економічні стимули для виробників і трейдерів. Основні інструменти державного впливу охоплюють законодавче та інституційне забезпечення, фінансову підтримку аграріїв, інтервенції у випадках цінових дисбалансів, контроль якості та безпечності продукції, а також заходи зовнішньоторговельної політики (експортні квоти, мита, міжнародні угоди). У сучасних умовах особливе значення мають адаптивність цих механізмів та їх здатність забезпечувати стійкість ринку.

Аналіз свідчить, що державна політика на зерновому ринку України має багатовимірний характер, поєднуючи правові, фінансові, інституційні та торговельні інструменти. Законодавча база та система інституційного регулювання створюють фундаментальні правила гри, які уможливають функціонування ринку навіть в умовах криз [8]. Особливої ваги набувають інструменти експортної політики, які дозволили Україні зберегти доступ до зовнішніх ринків попри блокаду морських портів. Зокрема, скасування тарифних обмежень ЄС та механізм "експортного меморандуму" стали прикладами гнучкого державного реагування.

Фінансова підтримка, спрямована насамперед на кредитування та інфраструктуру, виконала стабілізуючу функцію і забезпечила проведення посівних кампаній у воєнних умовах. Водночас роль державних інтервенцій та продовольчих резервів залишається обмеженою й компенсується участю міжнародних організацій. Таким чином, ефективність державного регулювання зернового ринку нині визначається здатністю адаптувати традиційні інструменти до умов війни, забезпечуючи одночасно внутрішню продовольчу безпеку та експортний потенціал України.

У цьому контексті важливо враховувати, що ефективність зернового ринку значною мірою залежить від розвитку логістичної інфраструктури. Вона включає не лише транспортні коридори, а й потужності для зберігання, сушіння та первинної обробки зерна, які визначають стабільність усього ланцюга постачання.

Логістична інфраструктура охоплює не лише транспортні маршрути, а й систему зберігання та первинної обробки зерна. Війна призвела до суттєвих втрат у цій сфері: за оцінками KSE, знищено або окуповано близько 15% елеваторних потужностей України [9]. Це створило загрозу для фермерів, які втратили можливість довготривалого зберігання врожаю та були змушені продавати зерно за зниженими цінами "з коліс". Для мінімізації ризиків уряд спільно з USAID у 2022 р. запустив програму постачання тимчасових полімерних рукавів місткістю близько 6 млн тонн. Такий захід дозволив уникнути псування значних обсягів продукції, але у перспективі потребує розширення будівництва сучасних стаціонарних елеваторів, насамперед у західних регіонах та Придунайському кластері [10]. Стимулювання цього процесу можливе через механізми пільгового кредитування або державно-приватного партнерства.

Важливою проблемою залишається й якість логістичного сервісу. Подовження термінів перевезень і перевалки нерідко призводить до погіршення властивостей зерна — зростає вологість, підвищується ризик зараження шкідниками. Для цього потрібні сучасні технічні рішення: мобільні сушарки, фумігаційні камери на прикордонних терміналах, системи цифрового моніторингу та відстеження вантажів [11]. Відповідні державні структури спільно з ЄС вже впроваджує цифровізацію "шляхів солідарності" (зокрема програму eFTI), що дасть змогу скоротити час митного оформлення й мінімізувати паперову бюрократію.

Суттєве зниження логістичних витрат є ключем до відновлення прибутковості агроекспорту. Серед можливих рішень — корекція тарифної політики "Укрзалізниці", цільові субсидії на перевезення у межах ЄС, а також розвиток дешевших видів транспорту, насамперед річкових перевезень по Дніпру після розмінування. Додатковим напрямом є стимулювання внутрішньої переробки зерна — замість експортувати сировину (пшеницю, кукурудзу, ячмінь), вигідніше нарощувати виробництво борошна, комбікормів, круп. Це скорочує фізичні обсяги перевезень і водночас підвищує додану вартість продукції [12]. Держава вже застосовує податкові стимули для переробників і може поширювати дотаційні програми на підприємства борошномельної та круп'яної галузей.

У серпні 2023 року Україна відновила морський експорт зерна, запровадивши власний "гуманітарний морський коридор" після виходу росії з Чорноморської зернової ініціативи. Початкові обсяги відправлення були незначними — близько 0,3 млн тонн через порт Південний, що мало тестовий характер. Уже у вересні-жовтні 2023 року відбулося розширення географії відвантажень за рахунок підключення портів Одеси та Чорноморська, що дозволило збільшити обсяги експорту до 1,4 млн тонн. У листопаді-грудні 2023 року спостерігалось стабільне зростання обсягів (до 2,2 млн тонн), зумовлене активізацією експорту пшениці та відновленням логістичних маршрутів.

На початку 2024 року експорт набув системного характеру: у січні-березні середньомісячні обсяги становили 2,5—2,9 млн тонн, що засвідчило ефективність нової моделі морських перевезень. Пік активності припав на квітень-травень 2024 року, коли через три порти Великої Одеси було експортовано 3,0—3,1 млн тонн зерна, переважно кукурудзи. У червні-липні відбулося тимчасове скорочення обсягів (до 2,6—2,7 млн тонн) через погодні ризики та переорієнтацію маршрутів, однак у серпні 2024 року поставки знову стабілізувалися на рівні 2,8 млн тонн.

Загалом за період серпень 2023 — серпень 2024 року через "гуманітарний морський коридор" було експортовано близько 28 млн тонн аграрної продукції, з яких понад 20 млн тонн становили зернові культури. Таким чином, новий морський маршрут довів свою життєздатність, забезпечивши відновлення 70—80 % довоєнних обсягів морського експорту зерна та ставши ключовим чинником валютних надходжень і продовольчої стабільності України.

У травні 2022 року Європейський Союз запровадив ініціативу "Solidarity Lanes" ("Шляхи солідарності"), яка стала важливим інструментом підтримки українського експорту в умовах блокади чорноморських портів. Її мета полягала у максимально швидкому залученні залізничних, автомобільних, річкових та морських шляхів для перевезення українських товарів через територію країн ЄС. Уже за перший рік дії цієї програми (червень 2022 — червень 2023 рр.) було забезпечено транзит понад 86 млн тонн зернових, олійних культур та продуктів їхньої переробки, а з урахуванням інших товарів — руди, металів — обсяг перевищив 189 млн тонн. Це дозволило зберегти значну частину українського експорту навіть у період найжорсткіших воєнних обмежень.

Для досягнення таких результатів було реалізовано низку практичних заходів: збільшено кількість прикордонних інспекторів, скасовано дозволи для українських вантажівок на в'їзд до ЄС, профінансовано закупівлю мобільної перевантажувальної техніки на кордонах. З'явилися нові термінали, зокрема у польському Хрубешові, здатному пересипати до 1500 тонн зерна на добу. Подібні хаби почали функціонувати й на румунських та угорських напрямках. Україна також приєдналася до спільної транзитної системи ЄС, що істотно спростило оформлення товарів. Стратегічним кроком стало планування будівництва евроколії 1435 мм до Львова та Києва, яке дозволить інтегрувати українську залізничну мережу в європейську без пересадок. Крім того, ЄС фінансує розширення спроможності портів Балтійського й Адриатичного морів (Клайпеда, Рієка), які вже почали приймати українські вантажі.

На середину 2025 року "шляхи солідарності" забезпечують близько 20% експорту українського зерна та олійних культур, тоді як ще до війни частка європейських маршрутів становила лише 3—5%. Решта обсягів нині знову припадає на чорноморські порти, проте роль альтернативних шляхів різко зросла і стала стратегічним резервом на випадок нових блоkad.

Отже, "Solidarity Lanes" стали не лише інструментом збереження експорту у критичний час, але й заклали фундамент для подальшої інтеграції України у європейську транспортно-логістичну систему, яка зберігатиме стратегічне значення навіть після завершення війни.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Український зерновий ринок у воєнних умовах довів свою стійкість та здатність до адаптації. Завдяки державним та міжнародним зусиллям експорт зберігся на рівні близько 50 млн тонн на рік, що підтримало валютні надходження та глобальну продовольчу безпеку. Водночас виробники зазнали втрат через здорожчання логістики й падіння внутрішніх цін.

Основні завдання подальшої політики — гарантувати сталість експортних коридорів, диверсифікувати логістичні маршрути, знизити транспортні витрати аграріїв, залучати міжнародні ресурси для модернізації інфраструктури та поєднувати експорт з формуванням внутрішніх продовольчих резервів і розвитком переробки.

У процесі підготовки до вступу України до ЄС зерновий ринок стикається з низкою викликів, серед яких — невідповідність стандартів якості та фітосанітарних вимог нормам ЄС, надмірна концентрація експорту у великих агрохолдингах і логістичні бар'єри, що ускладнюють інтеграцію з європейським ринком. Додатковими проблемами є цінова конкуренція з фермерами ЄС, які отримують значні дотації, та ризики витіснення українського зерна у разі перевиробництва. Для подолання цих труднощів необхідно гармонізувати стандарти, модернізувати інфраструктуру та посилити державну підтримку малих експортерів.

Біржова торгівля є ключовим механізмом стабілізації ринку зерна, оскільки забезпечує прозоре ціноутворення, зменшує спекулятивні коливання та формує ринкові орієнтири для учасників. Завдяки форвардним і ф'ючерсним контрактам виробники можуть заздалегідь фіксувати ціни, мінімізуючи ризики цінової нестабільності. Розвиток електронних аграрних бірж і державних інтервенційних механізмів підвищує передбачуваність, ліквідність і стійкість зернового ринку України.

Важливим напрямом залишається інтеграція української логістики до європейської транспортної мережі. Проекти розвитку евроколії, модернізації прикордонних переходів і співпраці з портами ЄС відкривають перспективи довгострокової стійкості експорту. Це дозволить зменшити залежність від чорноморських портів і водночас посилити конкурентоспроможність України на європейському ринку.

Крім того, подальший розвиток внутрішньої переробки зерна здатний стати ключовим фак-

тором економічного зростання. Експорт продукції з доданою вартістю (борошно, комбікори, біоетанол) не лише скоротить обсяги фізичного транспортування, а й забезпечить додаткові робочі місця та зростання ВВП. Поєднання цих заходів дозволить Україні зміцнити позиції у світовій продовольчій системі та підвищити рівень продовольчої безпеки.

Література:

1. Діброва А. Д. Стратегічні орієнтири розвитку ринку зерна та механізму його регулювання. Економіка АПК. 2019. № 6. С. 26—35.

2. Діброва А. Прогнозування розвитку ринку вівса в Україні в контексті трансформаційних економічних процесів. Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice. 2024. Т. 6, № 59. С. 487—508.

3. Павленко М. Вплив державного регулювання на виробництво зернових в системі інноваційних технологій агропромислового комплексу. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2022. № 4. С. 187—195.

4. Ільчук М. М., Березовська Л. О. Перспективи експорту зерна українських нішевих культур. Підприємництво та інновації. 2025. № 34. С. 205—210.

5. Аранчій В., Макаренко П., Лесюк В. Оцінювання економічної ефективності та конкурентоспроможності аграрних підприємств. Вісник Полтавського державного аграрного університету. Серія "Економіка, управління та фінанси". 2024. Вип. 2. С. 3—12.

6. Кваша С. М., Павленко О. М., Вакуленко В. А., Мороз М. А. Аналіз доступності запасів зерна у державних ресурсах України як індикатора продовольчої безпеки. Економічний простір. 2024. № 189. С. 344—348.

7. Ільчук М. М., Коновал І. А., Барановська О. Д., Євтушенко В. Д. Розвиток ринку зерна в Україні та його стабілізація. Економіка АПК. 2019. № 4. С. 29—38.

8. Діброва А. Д., Степасюк Л. М. Господарська цінність і економічна привабливість вівса в контексті розвитку нішевого виробництва. Економіка і управління бізнесом. 2023. Т. 14, № 3. С. 53—65.

9. KSE Institute. Agricultural War Damages Review: Losses Assessment. Kyiv: Kyiv School of Economics, 2023. 58 p.

10. Гайда Ю., Шайнюк Б. Ринок зерна в ретроспективі та перспективі: глобальний аналіз. Innovation and Sustainability. 2023. № 4. С. 30—40.

11. Боднар О. В. Вплив війни на розвиток ринку зерна в Україні. Інноваційна економіка. 2023. № 4. С. 118—124.

12. Питель Н. Я. Аграрний експорт України в умовах війни. Економіка та управління АПК. 2023. № 2. С. 45—56.

References:

1. Dibrova, A.D. (2019), "Strategic guidelines for the development of the grain market and the mechanism of its regulation", Ekonomika APK, vol. 6, pp. 26—35.

2. Dibrova, A. (2024), "Forecasting the development of the oat market in Ukraine in the context of transformational economic processes", Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice, vol. 6, no. 59, pp. 487—508.

3. Pavlenko, M. (2022), "The impact of state regulation on grain production in the system of innovative technologies of the agro-industrial complex", Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia, vol. 4, pp. 187—195.

4. Il'chuk, M.M. and Berezov's'ka, L.O. (2025), "Prospects for grain exports of Ukrainian niche crops", Pidpriemnytstvo ta innovatsii, vol. 34, pp. 205—210.

5. Aranchij, V. Makarenko, P. and Lesiuk, V. (2024), "Assessment of economic efficiency and competitiveness of agricultural enterprises", Visnyk Poltav's'koho derzhavnoho ahrarnoho universytetu. Serii "Ekonomika, upravlinnia ta finansy", vol. 2, pp. 3—12.

6. Kvasha, S.M. Pavlenko, O.M. Vakulenko, V.L. and Moroz, M.A. (2024), "Analysis of the availability of grain reserves in state resources of Ukraine as an indicator of food security", Ekonomichnyj prostir, vol. 189, pp. 344—348.

7. Il'chuk, M.M. Konoval, I.A. and Baranov's'ka, O.D. (2019), "Development of the grain market in Ukraine and its stabilization", Ekonomika APK, vol. 4, pp. 29—38.

8. Dibrova, A.D. and Stepasiuk, L.M. (2023), "Economic value and economic attractiveness of oats in the context of the development of niche production", Ekonomika i upravlinnia biznesom, vol. 14 (3), pp. 53—65.

9. KSE Institute (2023), Agricultural War Damages Review: Losses Assessment, Kyiv School of Economics, Kyiv, Ukraine.

10. Hajda, Yu. and Shajniuk, B. (2023), "The grain market in retrospect and perspective: global analysis", Innovation and Sustainability, vol. 4, pp. 30—40.

11. Bodnar, O.V. (2023), "The impact of the war on the development of the grain market in Ukraine", Innovatsijna ekonomika, vol. 4, pp. 118—124.

12. Pitel', N.Ya. (2023), "Agricultural exports of Ukraine during the war", Ekonomika ta upravlinnia APK, vol. 2, pp. 45—56.

Стаття надійшла до редакції 07.10.2025 р.