

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 9.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.9.53>

УДК : 911.3:30/332.33(477.82)(091)

Я. С. Сосницька,

*к. геогр. н., доцент, доцент кафедри економічної та соціальної географії,
Волинський національний університет імені Лесі Українки*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7341-8801>

Л. О. Маковецька,

*к. геогр. н., доцент, доцент кафедри економічної та соціальної географії,
Волинський національний університет імені Лесі Українки*

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9305-7326>

АГРОЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ: РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ

Y. Sosnytska,

*PhD in Geography, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Economic and Social Geography, Lesya Ukrainka Volyn National University*

L. Makovetska,

*PhD in Geography, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Economic and Social Geography, Lesya Ukrainka Volyn National University*

AGROLOGISTICAL INFRASTRUCTURE OF UKRAINE: REGIONAL SPECIFICS

У статті досліджено логістичну інфраструктуру агробізнесу України з акцентом на її регіональні особливості. Обґрунтовано, що ефективність функціонування аграрного сектору значною мірою залежить від розвитку транспортних, складських та спеціалізованих логістичних послуг, які забезпечують безперервний рух продукції від виробника до кінцевого споживача. Визначено ключові чинники, що впливають на організацію агрологістики: природно-географічні, суспільно-географічні, техніко-економічні, інституційно-управлінські та геополітичні. Особливу увагу приділено впливу воєнних дій на руйнування логістичних маршрутів та трансформацію експортних потоків. Показано адаптаційні стратегії України, зокрема використання Чорноморської зернової ініціативи та “Солідарних коридорів” ЄС. Проведено порівняльний аналіз регіонів, кожен з яких характеризується власними перевагами, проблемами та тенденціями розвитку. Зроблено висновок про необхідність диверсифікації транспортних маршрутів, модернізації інфраструктури та посилення інтеграції у європейську логістичну систему.

The article analyzes the logistics infrastructure of agribusiness in Ukraine with a particular focus on its regional specifics under conditions of decentralization, European integration, and wartime challenges. Agribusiness, as a modern form of functioning of the agro-industrial complex, requires a highly developed logistics system that ensures the movement of agricultural products from producer to consumer. Logistics is considered a critical link connecting supply, production, distribution, and consumption, while its efficiency largely determines the competitiveness of agricultural producers in domestic and global markets. The study highlights the main groups of factors shaping agro-logistics in Ukraine: natural-geographical (climate, relief, soils, waterways), socio-geographical (economic position, infrastructure, investment attractiveness), technological (storage capacities, automation, digital tools, GIS systems), institutional-managerial (state regulation, customs procedures, coordination

between actors), and geopolitical (war risks, sanctions, integration into the TEN-T network). Special attention is paid to the consequences of the Russian invasion, which caused large-scale destruction of transport corridors, port infrastructure, rail hubs, and storage facilities, resulting in sharp reductions in export volumes. The article outlines the shift of trade flows from blocked Black Sea ports to alternative routes, such as the Black Sea Grain Initiative, Danube river ports, and EU “Solidarity Lanes,” which together enabled the export of more than 200 million tons of agricultural products during 2022–2025 despite unprecedented disruptions. A comparative regional analysis identifies three macro-regions of agro-logistics: southern (dominated by seaports and export functions), central and northern (serving as the raw material base and transit hub), and western (focused on EU markets and border infrastructure). Each demonstrates specific strengths, bottlenecks, and developmental trends, from reorientation to Danube routes in the south to building dry ports and expanding customs terminals in the west. The findings emphasize the urgent need to modernize Ukraine’s logistics infrastructure, diversify export corridors, strengthen internal processing capacities, and accelerate integration with European logistic networks. The article concludes that a balanced approach to regional development and international cooperation is crucial for stabilizing Ukrainian agribusiness and securing its role in global food supply chains.

Ключові слова: агробізнес, агрологістика, логістична інфраструктура, зернові коридори, регіон.

Keywords: agribusiness, agricultural logistic, logistics infrastructure, grain corridors, region.

Постановка проблеми. Агробізнес України потребує високорозвиненої логістичної інфраструктури, що забезпечує ефективний рух сільськогосподарської продукції від виробника до кінцевого споживача. Проте сучасні реалії, зумовлені глобалізаційними процесами,

євроінтеграційним курсом та особливо воєнними діями на території України, істотно ускладнюють реалізацію логістичних функцій. Руйнування портової та транспортної інфраструктури, блокада морських шляхів, знищення складів та елеваторів призвели до розриву традиційних логістичних ланцюгів і змусили аграріїв шукати альтернативні маршрути збуту. Водночас нерівномірність розвитку логістичної інфраструктури в регіонах України, значна територіальна розпорошеність виробників, сезонність аграрного виробництва та висока залежність від зовнішніх чинників формують додаткові виклики для стабільності агробізнесу. За цих умов виникає потреба у поглибленому аналізі регіональних особливостей логістичної інфраструктури аграрного сектору та пошуку шляхів підвищення його стійкості й конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку логістики в агробізнесі висвітлюється у працях українських та зарубіжних науковців. Наукові засади дослідження логістики в аграрному секторі сформовані працями вітчизняних учених. Так, Гриценко С. І. та Терещенко С. В. [2] розглядають сучасний стан агрологістики та перспективи її розвитку, акцентуючи на інституційних та організаційних аспектах. Лихолат С. М. та Миськів О. М. [4] деталізують сутність агрологістики, окреслюючи її специфіку в українських умовах, зокрема залежність від природно-кліматичних чинників, сезонності та територіальної розосередженості виробників.

Важливим емпіричним підґрунтям є статистичні матеріали Державної служби статистики України, що дозволяють відстежувати обсяги виробництва та експорту агропродукції, а також структурні зрушення у динаміці аграрного сектору. Додаткові аналітичні орієнтири надають матеріали Світового банку, які фокусуються на макроекономічних тенденціях, впливі війни на продовольчу безпеку та інвестиційні ризики.

Метою нашого дослідження є виявлення та характеристика регіональних особливостей логістичної інфраструктури агробізнесу України,

а також визначення ключових чинників, що впливають на її формування та розвиток в умовах воєнних викликів і євроінтеграційних процесів. Відповідно до цієї мети були поставлені наступні завдання:

- узагальнити теоретичні підходи до сутності та структури логістичної інфраструктури агробізнесу;
- виокремити та проаналізувати основні групи чинників, що формують логістичну інфраструктуру агробізнесу;
- провести аналіз розвитку логістичної інфраструктури агробізнесу в розрізі адміністративних областей України;
- на основі регіонального розвитку логістичної інфраструктури провести районування та обґрунтувати виділені регіони;
- провести порівняльний аналіз регіональних моделей агрологістичної інфраструктури та окреслити проблеми та стратегічні напрямки розвитку.

Виклад основного матеріалу. Сучасні умови розвитку економіки зумовлюють тісну взаємодію між етапами виробництва та розподілу суспільного продукту. Логістика відіграє роль ключової ланки, що поєднує постачання з виробництвом, виробництво зі збутом, а збут - зі споживанням. Усі галузі економіки інтегровані в логістичні ланцюги та залежать від їх особливостей функціонування, і агробізнес не є винятком. Його особливість полягає у складній структурі виробничих процесів, територіальній роз'єднаності окремих етапів, значній тривалості виробництва кінцевої продукції, сезонності та високій залежності від зовнішніх факторів. У таких умовах логістична інфраструктура агробізнесу часто виступає фундаментальним механізмом, що забезпечує функціонування всієї галузі.

Агрологістична інфраструктура забезпечує можливість для аграрних виробників зосередити увагу на організації логістичного ланцюга, орієнтованого виключно на сільськогосподарську продукцію. Вона охоплює комплекс логістичних операцій після збирання врожаю, зокрема транспортування, обробку, зберігання, контроль кліматичних умов та управління процесами. Крім того, агрологістика передбачає узгоджену

взаємодію між усіма етапами – від моменту збору врожаю до отримання кінцевим споживачем. Важливою її складовою є також забезпечення технологіями, продуктами та послугами, які сприяють виконанню зазначених функцій і безпосередньо пов'язані з агроланцюгом та збереженням якості виробленої продукції [2].

Лихолат С. М., Миськів О. М., зазначають, що особливості логістики в агробізнесі обумовлені наступними умовами її функціонування:

- значна віддаленість виробників сільськогосподарської продукції від основних транспортних магістралей та їх територіальна розпорошеність;
- залежність обсягів споживання матеріально-технічних ресурсів від природно-кліматичних умов і сезонного характеру виробництва;
- визначення масштабів виробництва аграрних підприємств можливістю доступу до ринків збуту, наявністю переробних потужностей та необхідністю зберігання як сировини, так і готової продукції;
- активний розвиток міжрегіональних та міжнародних зв'язків у сфері постачання сільськогосподарської продукції [4].

Агрологістична інфраструктура в Україні формується під впливом комплексу взаємопов'язаних чинників, які можна згрупувати у п'ять основних блоків: природно-географічні, суспільно-географічні, техніко-економічні, інституційно-управлінські та геополітичні. Їхній вплив має виразний регіональний характер і визначає просторову організацію логістичних процесів у сільському господарстві [2].

Природно-географічні чинники визначають можливості розміщення та спеціалізації сільськогосподарського виробництва, а також умови транспортування і зберігання продукції. Серед цієї групи чинників ватро виділити наступні: кліматичні умови (тривалість вегетаційного періоду, кількість опадів, температурні режими); рельєф та ґрунтовий покрив (рівнинні території сприяють розвитку автомобільних і залізничних мереж; гористі - ускладнюють логістичні зв'язки); наявність водних шляхів (Дніпро, Дунай, Південний Буг, Дністер).

Суспільно-географічні відображають рівень розвитку аграрного виробництва, інвестиційний потенціал та фінансову спроможність регіонів. Серед них варто виділити наступні: економіко-географічне положення; віддаленість від основних ринків збуту та портової інфраструктури; щільність і якість транспортної мережі (автомобільні дороги, залізниці, водні шляхи); обсяги виробництва та експортна орієнтація аграрного сектору; рівень доходів сільськогосподарських підприємств та фермерських господарств; інвестиційна активність та привабливість регіону; наявність агропромислових кластерів і великих переробних підприємств.

Техніко-економічні чинники визначають можливості та ефективність використання сучасних логістичних засобів і технологій. Ключовими елементами впливу є: потужності зберігання (елеватори, склади, холодильні камери, зернохословища); рівень механізації та автоматизації перевалки й зберігання; використання цифрових логістичних систем і ГІС-технологій.

Інституційно-управлінські чинники охоплюють нормативно-правові, організаційні та управлінські аспекти функціонування логістичної інфраструктури. До групи цих чинників варто віднести: державна політика у сфері транспорту та аграрного сектору; регуляторні умови зовнішньоекономічної діяльності; митне оформлення та прикордонні процедури; координація між державними, приватними та міжнародними структурами.

Не менш важлива група чинників, що визначають агрологістичну інфраструктуру, є геополітичні чинники. Вони визначають безпекові та стратегічні умови функціонування транспортних і логістичних маршрутів. До цієї групи чинників належить: воєнні дії та ризики пошкодження інфраструктури; міжнародні санкції та торговельні угоди; зміна напрямів зовнішньоторговельних потоків (зміщення з південних на західні коридори); інтеграція до європейської транспортної мережі TEN-T.

Окрім того, війна в Україні стала значним викликом для аграрного сектору - особливо для його логістичної складової.

Повномасштабне вторгнення росії у лютому 2022 значно знизило експорт аграрної продукції, про що свідчать статистичні дані (рис. 1) [3]. Військові дії у Харківській, Донецькій, Запорізькій, Херсонській та Миколаївській областях зменшили валове виробництво сільськогосподарської продукції в Україні загалом. За різними оцінками, непрямі збитки сільського господарства до кінця 2024 р. сягнули \$83 млрд, з яких \$24,1 млрд - через збої в експорті [9].

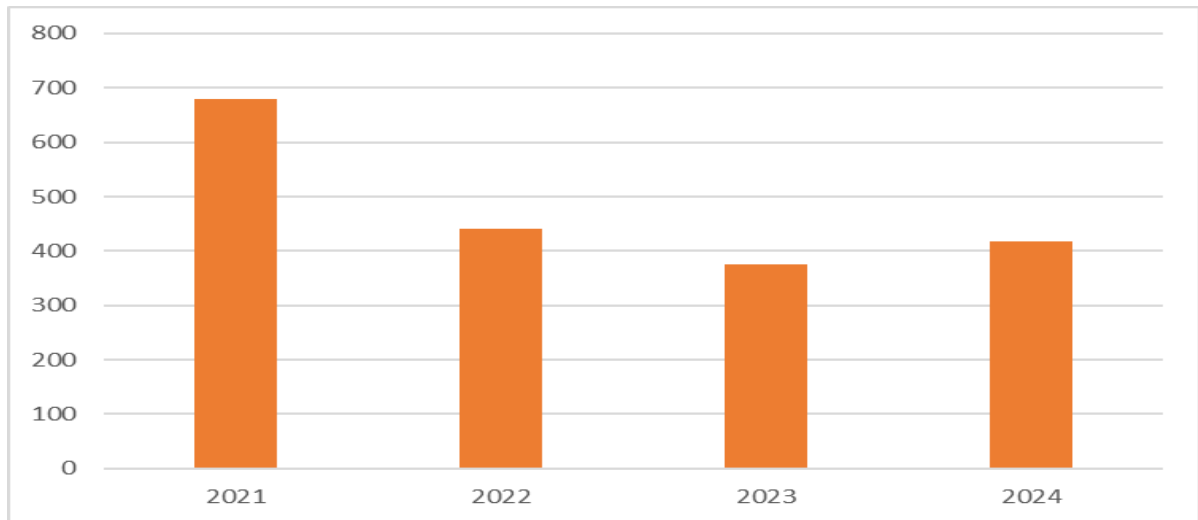


Рис. 1. Динаміка експорту продукції агропромислового комплексу, млн. т.
(Згруповано за даними [3])

До 2022 року агрологістика довіряла розвиненій портовій інфраструктурі та стабільним транспортним коридорам. Але блокада морських шляхів, руйнування залізничних вузлів, складів і елеваторів змусили аграріїв адаптуватися на ходу, що супроводжувалося значними економічними та часовими витратами.

До повномасштабного вторгнення приблизно 90 % аграрного експорту держави проходило через Чорноморські порти. Україна була одним із світових лідерів з експорту пшениці (9 % світового ринку), кукурудзи, ячменю (12 %) та соняшникової олії (50 %) [1; 5].

У липні 2022 р. за посередництва ООН і Туреччини було укладено угоду між Україною та росією щодо розблокування трьох українських портів: Одеса, Чорноморськ і Південний. За час дії ініціативи (липень 2022 —

липень 2023 рр.) Україна експортувала понад 33 млн. т. зерна та олійних культур. Чорноморська зернова ініціатива (Black Sea Grain Initiative) під егідою ООН і Туреччини дозволила відновити обмежений морський експорт, але згодом зіштовхнулася з ризиками та припинилася влітку 2023 р. Попри це, до кінця 2024 року Україна здійснила майже 100 млн тонн транзиту вантажів морем [6; 9].

Європейський Союз оперативно запровадив «Солідарні коридори» - альтернативні маршрути залізницею, автомобільними шляхами та водним шляхом через Дунай. Протягом 2022 - 2025 рр. ними було експортовано понад 93 млн тонн агропродукції, а разом із морськими шляхами - близько 201 млн. т. До березня 2025 близько 45 % аграрного експорту йшло саме через ці коридори [9].

Агрологістика України в умовах війни зазнала безпрецедентних викликів, проте адаптаційні кроки та міжнародна підтримка дозволили частково стабілізувати експорт. Ключовими пріоритетами на перспективу є модернізація логістичної інфраструктури, диверсифікація маршрутів і розвиток внутрішніх переробних потужностей.

Враховуючи чинники формування агрологістики, особливості її сучасного функціонування та проблем та перспектив розвитку, нами було виділено п'ять агрологістичних регіонів: західний, центральний, північний, південний та східний, кожен з яких має власну специфіку (таблиця 1).

Західний регіон - це основний регіон, через якого здійснюється транзит до ЄС, особливо для експорту в умовах воєнних ризиків на півдні та сході. Його перевагою є його прикордонна інфраструктура (Ягодин, Краковець, Рава-Руська, Ужгород), вузли Львів, Чоп, Ковель, а також стрімке розгортання митно-складських сервісів, тимчасових митних складів, майданчиків для фітосанітарного контролю. Під час війни західний агрологістичний регіон наростив інтермодальні потужності (залізниця з автологістикою) й став важливим майданчиком для до терміналів Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії.

**Таблиця 1. Порівняльний аналіз регіональних особливостей
агрологістичної інфраструктури України**
(Сформовано на основі [1; 3; 4; 7])

Регіон	Основна логістична функція	Ключові вузли	Сильні сторони	Проблеми	Тенденції розвитку
Західний (Волинська, Львівська, Закарпатська, Чернівецька, Тернопільська, Івано-Франківська, Рівненська області)	Експортно-транзитна (зв'язок із ЄС)	Львів, Чоп, Ковель, Ягодин, Ужгород	Близькість до ринків ЄС, митно-логістичні термінали	Різна ширина колій, обмеженість складів	Формування прикордонних логістичних хабів, розширення складів і терміналів
Центральний (Полтавська, Вінницька, Черкаська, Кіровоградська, Хмельницька області)	Внутрішня дистрибуція та переробка	Полтава, Вінниця, Черкаси, Кропивницький	Потужна сировинна база, річкові шляхи Дніпра, переробні заводи	Перевантаження транспортних коридорів, зношені склади	Розвиток річкової логістики, створення індустріально-логістичних парків
Північний (Київська, Житомирська, Чернігівська, Сумська області)	Централізована логістика м. Київ	Київ, Бровари, Чернігів, Суми	Київський агломераційний вузол, холодильні склади, логістичні центри	Воєнні ризики на прикордонних територіях, нестача сучасних сховищ	Створення агрологістичних кластерів (ягоди, овочі), розширення хабів біля Києва
Східний (Харківська, Дніпропетровська, Донецька, Луганська)	Переробка та транзит	Харків, Дніпро, Кам'янське	Великі елеваторні та переробні комплекси, агропромислові вузли	Руйнування інфраструктури, втрата доступу до портів Азовського моря, ведення військових дій, значна частина окупованих територій.	Відновлення агропереробки, переорієнтація на внутрішній ринок
Південний (Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька та АР Крим)	Морський експорт і портова логістика	Порти Одеси, Чорноморська, Південного, Миколаєва, Дунайські порти (Ізмаїл, Рені)	Потужні портові елеватори, зернові термінали, зрошувані землі	Блокада портів, руйнування інфраструктури, залежність від міжнародних домовленостей, окуповані території та порти	Відновлення портів, розвиток Дунайських коридорів.

Водночас різна ширина колій (1520/1435 мм), тривалість митно-фітосанітарних процедур, недостатня глибина елеваторних та холодових потужностей безпосередньо на кордоні є його основними проблемами. Окрім

того, внутрішні дороги місцевого значення часто не витримують вагового навантаження сезонних потоків.

Стратегічно західний регіон виграє від інтеграції у мережі TEN-T та розвитку сухих портів і широкої колії вглиб ЄС (точково - на терміналах і промзонах). Пріоритетними напрямками є: нові інтермодальні хаби біля Ковеля, Чопа, Львова; електронізація процедур (e-CMR, попереднє декларування, «єдине вікно»); холодовий ланцюг для ягід та овочів.

Центральний регіон - це агрологістичний регіон з високою концентрацією елеваторів, цукрових і олійнопереробних заводів, вузлів внутрішньої дистрибуції. Дніпровська водна магістраль (Кременчук, Черкаси, Київ) — недооцінений резерв здешевлення логістики. У регіоні легко масштабувати індустріально-логістичні парки з сервісами 3PL/4PL, лабораторіями якості та сервісним інжинірингом для агроМСП.

Основними проблемами є: зношені елеваторні та складські фонди, перевантажені коридори на південь і захід, обмеження пропускної спроможності мостів і розв'язок. Частина складів морально застаріла: високі втрати, мала енергоефективність, слабкий контроль вологості та температури. Основним напрямом розвитку є посилення річного транзиту через модернізацію причалів, барж, перевантажувальних річкових терміналів і під'їзної інфраструктури. Паралельно — оновлення складів та елеваторів (ESG-модернізація, автоматизація, системи якості), розгортання кластерів переробки біля великих вузлів (Полтава, Вінниця, Черкаси).

Північний регіон — це розподільчий агрологістичний вузол, завдяки Київській агломерації: концентрація 3PL-операторів, холодових складів, e-commerce та FMCG-логістики. Для агрологістики - це можливість швидко агрегувати потоки з Житомирщини, Чернігівщини та Сумщини й перенаправляти їх на західні, дунайські чи центральні канали. Сегмент свіжої продукції (ягоди, овочі, молочна продукція) найбільше виграє від близькості до найбільшого ринку збуту.

Основними викликами є воєнні ризики на прикордонних територіях та нестача сучасних холодильних складів у віддалених регіонах від м. Києва. Частина логістики свіжої продукції ще працює без повноцінної простежуваності температури, а це ризики для якості й ціни продукції. Основним напрямом розвитку є мікрологістика для дрібних фермерів (агрологістичні кластери ягід та овочів), консолідаційні хаби біля Броварів і Борисполя для швидкої перекомплектації під вимоги різних каналів збуту. Значно посилить агрологістику регіону цифрова TMS/WMS-інтеграція з прикордонними коридорами, страхові та гарантійні інструменти ризиків транзиту, а також розвиток інтермодальних рішень через Київський вузол.

Східний регіон характеризується масивними елеваторними й олійноекстракційними потужностями, густою залізничною мережею та близькістю до морських портів. На сучасному етапі головним його завданням є збереження і перерозподіл вцілілих потужностей, перенесення частини операцій у безпечніші області та підтримка внутрішнього ринку сільськогосподарської продукції, адже у цьому регіоні проходять військові дії та значна частина регіону перебуває під тимчасовою окупацією.

Головна проблема — руйнування інфраструктури (мости, станції, склади, елеватори), втрачений прямий вихід до Азова, ризики безпеки. Навіть при наявності виробничої бази витрати зростають через страхові премії, непрямі маршрути, простой. Капітал у регіон заходить обережно, тож без державних та донорських інструментів відбудови динаміка буде повільною.

Основним напрямком руху є відновлення вузлів Харків–Дніпро з пріоритетом на енергоефективність, автоматизацію, пожежо- та вибухобезпеку, створення зон спільного користування (спільні склади, залізничні під'їзди). Плюс - кластеризація агропереробки для внутрішнього попиту, розвиток контрактного зберігання і транспортування під великі ритейл-мережі та кооперація із центральними і західними хабами для експорту.

Південний регіон історично виконує функцію головного експортного коридору агропродовольчої продукції завдяки розвинутій мережі морських портів (Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв, Херсон). Концентрація потужностей із перевантаження та зберігання зерна, олійних культур і продуктів їх переробки забезпечує значний обсяг зовнішньоторговельних операцій.

Разом з тим, воєнні дії спричинили глибоку кризу портової інфраструктури: блокада морських маршрутів, руйнування терміналів та пошкодження транспортних комунікацій призвели до суттєвого зниження обсягів експорту. У відповідь на ці виклики спостерігається диверсифікація логістичних маршрутів через дунайські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ) та розвиток річкового і баржового транспорту для виходу на ринки ЄС.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Проведене дослідження показало, що логістична інфраструктура агробізнесу України є складною багатофакторною системою, яка формується під впливом природно-географічних, техніко-технологічних, суспільно-економічних, інституційних та геополітичних чинників. Воєнні дії радикально змінили умови її функціонування, зруйнувавши традиційні експортні канали та актуалізувавши пошук альтернативних логістичних рішень. Незважаючи на масштабні втрати, адаптаційні механізми – Чорноморська зернова ініціатива, переорієнтація на дунайські порти та функціонування «Солідарних коридорів» ЄС – дозволили забезпечити критичні обсяги експорту й підтримати стабільність українського агробізнесу.

Регіональний аналіз підтвердив різнорівневий потенціал розвитку логістичної інфраструктури: південний регіон зберігає стратегічну роль, але потребує відновлення портових потужностей; центральний та північний виступає ключовим виробничо-транзитним вузлом; західний – стає основним каналом інтеграції України до європейського ринку.

Подальші розвідки у цьому напрямі доцільно зосередити на: детальному дослідженні економічної ефективності альтернативних маршрутів експорту

(дунайських, залізничних, автомобільних); аналізі розвитку «сухих портів» та митно-логістичних хабів на західному кордоні; вивченні можливостей цифровізації логістичних процесів і впровадження ГІС-технологій; оцінці інвестиційних потреб для відновлення та модернізації інфраструктури з урахуванням стандартів TEN-T; дослідженні ролі міжнародних партнерств і фінансових інструментів у відбудові логістики агробізнесу.

Таким чином, поєднання регіонально-диференційованого підходу, державної політики та міжнародної підтримки стане основою для підвищення стійкості агрологістичної системи України та збереження її стратегічної ролі у глобальній продовольчій безпеці.

Література

1. Агробізнес України під час війни. Інфографічний довідник 2021-2023. URL: https://agribusinessinukraine.com/get_file/id/the-infographicsreportukrainian-agribusiness-2023.pdf
2. Гриценко С. І. Терещенко С. В. Агрологістика в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку. *Вісник Донецького національного університету*. Сер. Економіка і право. Вип. 1, 2015. С. 87-89.
3. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
4. Лихолат С. М. Миськів О. М. Сутність агрологістики та її сучасний стан в Україні. *Академічні візії*. Випуск 14, 2022. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/702>
5. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. // Режим доступу: www.worldbank.org
6. Україна відвантажує «зерновим коридором» близько 75% від загального обсягу агроекспорту. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3683298-ukrainavidvantazue-zernovim-koridorom-blizko-75-vid-zagalnogo-bsaguagroeksportu.html>

7. Україна суттєво збільшила обсяг експорту зернових: що й куди продаємо (2022). Уніан. URL: <https://www.unian.ua/economics/agro/ukrajina-suttyevo-zbilshilaobsyag-eksportu-zernovih-shcho-y-kudi-prodayemo-novini-11692339.html>

8. Solidarity Lanes EU - Ukraine: Latest figures – June 2025. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-june-2025-2025-08-04_en?prefLang

9. Ukraine farm sector indirect losses may reach \$83 bln due to Russian invasion, analysts say. URL: https://www.reuters.com/markets/commodities/ukraine-farm-sector-indirectlosses-may-reach-83-bln-due-russian-invasion-2024-10-03/?utm_source=chatgpt.com

References

1. Agribusiness in Ukraine (2024), “Agribusiness of Ukraine during the war. Infographic guide 2021-2023”, available at: https://agribusinessinukraine.com/get_file/id/the-infographicsreportukrainian%20agribusiness-2023.pdf (Accessed 5 September 2025).

2. Hrytsenko, S.I. and Tereshchenko, S.V. (2015), “Agrologistics in Ukraine: current state and prospects of development”, *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu. Seriya Ekonomika i pravo*, vol. 1, pp. 87-89.

3. State Statistics Service of Ukraine (2025), available at: <https://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 8 September 2025).

4. Lykholat, S.M. and Mys'kiv, O.M. (2022), “The essence of agrologistics and its current state in Ukraine”, *Akademichni vizii*, vol. 14, available at: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/702> (Accessed 11 September 2025).

5. The World Bank (2025), available at: <https://www.worldbank.org> (Accessed 10 September 2025).

6. Ukrinform (2023), “Ukraine ships about 75% of total agro-exports via the “grain corridor”, available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3683298-ukrainavidvantazue-zernovim-koridorom-blizko-75-vid-zagalnogo-bsaguagroeksportu.html> (Accessed 10 September 2025).

7. UNIAN (2022), “Ukraine significantly increased grain exports: what and where we sell”, available at: <https://www.unian.ua/economics/agro/ukrajina-suttyevo-zbilshilaobsyag-eksportu-zernovih-shcho-y-kudi-prodayemo-novini-11692339.html> (Accessed 10 September 2025).

8. European Commission (2025), “Solidarity Lanes EU – Ukraine: Latest figures – June 2025”, available at: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-june-2025-2025-08-04_en?prefLang (Accessed 9 September 2025).

9. Reuters (2024), “Ukraine farm sector indirect losses may reach \$83 bln due to Russian invasion, analysts say”, available at: <https://www.reuters.com/markets/commodities/ukraine-farm-sector-indirectlosses-may-reach-83-bln-due-russian-invasion-2024-10-03/> (Accessed 10 September 2025).

Стаття надійшла до редакції 11.09.2025 р.