

М. В. Півторак,
к. е. н., доцент, доцент кафедри інформаційної аналітики, фінансів і банківської справи,
Білоцерківський інститут економіки та управління вищого навчального закладу
"Відкритий міжнародний університет розвитку людини "Україна"
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6793-3716>
Д. О. Шпичко,
здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти (доктор філософії),
Уманський національний університет садівництва
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0006-6620-9212>

DOI: 10.32702/2306-6814.2025.12.129

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗЕРНОВОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

М. Pivtorak,
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Information Analytics, Finance and Banking,
Bila Tserkva Institute of Economics and Management of the Higher Educational Institution
"Open International University of Human Development "Ukraine"
D. Shpychko,
PhD student of the third (educational and scientific) level (PhD), Uman National University of Horticulture

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF THE PRODUCTION INFRASTRUCTURE OF THE GRAIN INDUSTRY IN UKRAINE

У статті досліджено сучасний стан виробничої інфраструктури зернової галузі України як стратегічно важливого сегмента агропромислового комплексу. Деталізовано складові інфраструктури, зокрема логістичну, елеваторну, транспортну та переробну базу. Визначено основні проблеми, зокрема застарілість технічного парку, низький рівень інвестицій, обмежений доступ до портової інфраструктури та негативні наслідки воєнного стану, які призвели до ускладнення логістики експорту. Особливу увагу приділено ролі залізничного транспорту, портових вузлів та ефективності їх взаємодії в умовах перебудови експортних маршрутів. Проаналізовано потенційні напрями розвитку, серед яких: цифровізація логістичних процесів, державно-приватне партнерство, залучення міжнародної технічної допомоги та перехід до екологічно сталих рішень.

Дослідження ґрунтується на аналізі статистичних даних, експертних оцінок і матеріалів профільних установ.

The article presents a comprehensive and detailed analysis of the current state of the production infrastructure in Ukraine's grain industry, which plays a crucial role in ensuring the country's food security and significantly shaping its export potential on the global market. The grain sector remains one of the most dynamic and strategically important components of the agro-industrial complex; however, its overall effectiveness and competitiveness largely depend on the level of development and modernization of the supporting infrastructure. The author systematizes the main components of this infrastructure — grain elevator facilities, transport and logistics hubs, storage and processing systems, and the technological equipment of agricultural enterprises — emphasizing their interconnections and role in the supply chain.

Special attention is paid to the logistics challenges of grain exports, particularly rail and port transportation, which have undergone significant transformations due to martial law, sea port blockades, and the subsequent redirection of exports toward the western borders and alternative transit routes. The technical condition of railway tracks, junction stations, loading capacities, and the interaction with the border infrastructure of neighboring countries is analyzed in detail, highlighting existing bottlenecks and capacity constraints.

Several limiting factors are identified, including outdated technical equipment, insufficient funding for modernization projects, critical shortages in rolling stock, and the inadequate integration of digital and automated solutions into infrastructure management processes. The article proposes promising development strategies to overcome these challenges, including fostering public-private partnerships, attracting both domestic and foreign investment in logistics modernization, implementing innovative technologies (such as automated freight flow management systems and real-time monitoring), and developing alternative export routes through Danube ports and multimodal logistics hubs to diversify export capabilities and increase resilience.

The findings of this study may be actively used in the formulation of national policies, regional support programs for the agricultural sector, and strategic planning by market participants in the grain industry, especially under conditions of growing geopolitical tensions, economic instability, and rapidly changing global trade environments.

Ключові слова: зернова галузь, виробнича інфраструктура, логістика, залізничні перевезення, експортний потенціал, модернізація, агропромисловий комплекс.

Key words: grain industry, production infrastructure, logistics, railway transportation, export potential, modernization, agro-industrial complex.

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

Зернове господарство традиційно відіграє в Україні роль стратегічної, багатофункціональної, багатоцільової та системоутворюючої галузі як у національній економіці, так і в аграрному секторі. Його розвиток має суттєвий вплив на зростання або, навпаки, уповільнення суміжних галузей, а також формування продуктового та сировинного ринків. Стан зернового господарства є важливим показником надійності хлібофуражного забезпечення, економічної і соціально-політичної стабільності країни, її продовольчої безпеки й економічного добробуту, а також престижу на міжнародній арені.

Питання виробництва та переробки зерна є надзвичайно актуальними. З одного боку, саме зерновий сектор щорічно забезпечує основну частину валютних надходжень України, а з іншого — перед галуззю постають нові виклики та завдання. Оскільки зернове господарство стає дедалі продуктивнішим та ефективнішим, виникає потреба в розвитку логістичної, інфраструктурної бази, а також у вдосконаленні систем зберігання і переробки зерна, аби зберігати високі якісні характеристики продукції для кінцевих споживачів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз сучасної наукової літератури свідчить про те, що питання розвитку виробничої інфраструктури зернової галузі розглядаються як у теоретичному, так і в

прикладному контексті. Значна увага приділяється проблемам логістичного забезпечення, ефективності елеваторних потужностей, модернізації технічної бази агропідприємств, а також інтеграції цифрових технологій в процеси зберігання та транспортування зерна.

У працях українських і зарубіжних вчених, зокрема таких дослідників як Бондаренко В. М., Гонтарук Я. В., Фурман І. В., Чернової О. О. висвітлюються різноманітні аспекти формування аграрної інфраструктури, включаючи зернове господарство.

Бондаренко В. М. та Гонтарук Я. В. акцентують увагу на необхідності технічного переоснащення аграрного виробництва, удосконалення логістики та підвищення інвестиційної привабливості сільського господарства. Особлива увага приділяється інфраструктурним бар'єрам, які гальмують ефективність аграрного експорту, зокрема зерна.

Фурман І. В. аналізує ситуацію на регіональному рівні. Автором визначено, що для стабільного функціонування зернопродуктового комплексу регіону ключовими є модернізація матеріально-технічної бази, розвиток елеваторної інфраструктури та стимулювання будівництва малих переробних підприємств. У роботі Чернової О. О. досліджено техніко-технологічні параметри припортових залізничних станцій. Автор зазначає, що більшість станцій не пристосовані до сучасних обсягів перевезень аграрної продукції, що призводить до логістичних затримок і перевантаження інфраструктури. Запропоновано технічні шляхи модернізації станцій для підвищення їх ефективності.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є всебічне дослідження сучасного стану виробничої інфраструктури зернової галузі України, виявлення її ключових проблем та стримувальних факторів, а також обґрунтування напрямів її розвитку з урахуванням викликів внутрішнього та зовнішнього середовища. Методологічною основою дослідження стали праці вітчизняних і зарубіжних учених із досліджуваної проблеми. У роботі застосовувалися методи системного аналізу, спостереження, аналізу документів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

В умовах сучасного господарювання створення інфраструктури зернового ринку є фундаментом конкурентоспроможності галузі. Рівень ефективності діяльності суб'єктів аграрного підприємництва багато в чому визначається станом розвитку виробничої інфраструктури. В результаті аналізу літературних джерел нами визначено основні ланки виробничої інфраструктури зернової галузі.

Виділено чотири основні сектори інфраструктури, що комплексно охоплюють весь цикл виробництва та обігу зерна — від забезпечення ресурсами до реалізації продукції на зовнішніх ринках. Кожен сектор має важливе значення для стабільного функціонування зернової галузі:

— Матеріально-технічне забезпечення створює базові умови для виробничого процесу.

— Транспортна інфраструктура є ключовим вузлом у забезпеченні ефективної логістики в умовах військової агресії та обмеженого доступу до морських портів.

— Елеваторно-складське господарство забезпечує якісне зберігання продукції та мінімізацію втрат.

— Переробні підприємства виконують функцію трансформації сировинного зерна в продукти з доданою вартістю, що мають попит як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. До таких продуктів належать: борошно, крупи, комбікорми, етиловий спирт, крохмаль, біоетанол та інші.

Останніми роками в Україні спостерігається стабільний попит на будівництво елеваторів, і в майбутньому очікується його подальше зростання. Дефіцит елеваторних потужностей у країні становить приблизно 20—30 мільйонів тон. Якщо раніше, близько десяти років тому, елеватори будували з розрахунку на 25—50 тисяч тон, то сьогодні попит зосереджений на об'єктах потужністю від 100 до 300 тисяч тон і більше. Така динаміка пов'язана з розвитком аграрного ринку та значною мірою залежить від агрохолдингів, які активно збільшують виробництво та обсяги зберігання зерна. За наявною статистикою, в Україні нині функціонує близько 1200 елеваторів.

Значна частина елеваторних потужностей в Україні належить трейдерам, великим агрохолдингам та державним компаніям. При цьому на десять найбільших компаній припадає близько чверті всіх елеваторних потужностей. Паралельно з цим фермери, які зміцнили свої позиції на ринку, також активно інвестують у власні елеватори, створюючи власні бізнес-моделі. На сьогодні оренда елеваторів сформувалася як окремий напрям

Таблиця 1. Структура виробничої інфраструктури зернової галузі

№	Компонент виробничої інфраструктури	Основні функції
1	Матеріально-технічна база	Забезпечення сільськогосподарською технікою, обладнанням, запасними частинами
2	Елеватори та склади	Зберігання зерна, обробка, сушка
3	Транспортна інфраструктура	Перевезення зерна до портів, елеваторів, переробних підприємств
4	Переробні підприємства	Первинна та глибока переробка зернової продукції

Джерело: розроблено автором.

бізнесу, оскільки темпи зростання виробництва зерна втричі перевищують темпи зведення нових елеваторів.

Однією з актуальних проблем розвитку елеваторного бізнесу є експлуатація застарілих елеваторів, які працюють неефективно. У таких об'єктах важко забезпечити належну якість зберігання зерна. За даними Світового банку, втрати зерна в підлогових елеваторах можуть досягати 15% на місяць, що при сьогоднішніх цінах суттєво зменшує доходи аграріїв. У сучасних зернохосвищах рівень втрат становить менше 1%.

При ухваленні рішення про модернізацію старого елеватора слід враховувати, що покращити лише окремий вузол практично неможливо. Розширення одного "вузького місця" неминуче створює проблеми на наступних етапах, які спочатку не були розраховані на нові навантаження. Наприклад, якщо збільшити пропускну здатність приймання зерна з автотранспорту зі 100 до 200 тон на годину, потрібно одночасно оновити очисне обладнання, транспортні механізми, сушарку тощо. У результаті модернізація може вимагати заміни до 50% усього обладнання елеватора.

Іноді доцільніше побудувати поруч окрему нову лінію, яка відповідатиме сучасним потребам. Це економічно вигідніше, ніж будівництво нового елеватора з нуля, оскільки вже наявна інфраструктура — адміністративна та інженерна частини. Водночас купівля старого елеватора може виявитися дорожчою за будівництво нового через високий ступінь зношеності обладнання та постійні витрати на ремонт.

Україна гостро потребує будівництва 300—400 сучасних технологічних елеваторів, які мають бути рівномірно та справедливо розподілені по всій території країни. Оцінка загального обсягу необхідних інвестицій у створення нових потужностей для зберігання зерна та супутньої інфраструктури становить від 4,5 до 8 мільярдів доларів США.

У найближчі роки виробництво зернових та олійних культур в Україні може досягти 100 млн тон, а обсяги експорту — 70 млн тон. Загалом країна має потенціал збільшити виробництво зернових у 1,5—2 рази за рахунок підвищення врожайності. Однак недостатня кількість сучасних потужностей для зберігання стримує подальший розвиток аграрного сектору та може ослабити конкурентні позиції України на світовому ринку.

Наразі в Україні функціонує близько 1200 елеваторів загальною місткістю для одночасного зберігання 40—45 млн тонн зерна, проте близько 70% із них є морально та фізично застарілими. Більшість таких елеваторів мають підлогову конструкцію з обмеженою транс-

Таблиця 2. Будівництво та відновлення елеваторних потужностей в Україні за регіонами

Регіон	Будівництво елеваторних потужностей	Приріст потужностей	Основні дані
Західні області	Всього: 7 млн т	600 тис. т (за 2 роки)	Найбільший приріст у Волинській області
Північні області	Сумська, Чернігівська (пошкодження через обстріли)	240 тис. т (Чернігівська)	Більше 70 тис. т пошкоджено на Сумщині, відновлення йде навіть під обстрілами
Центральні області	Хмельницька, Вінницька, Полтавська	Хмельниччина: 300 тис. т	Всього: 107 зернохосвищ на Полтавщині, найбільше будівництво в Хмельницькому регіоні
Східні області	Харківська (пошкодження через окупацію та обстріли)	10 тис. т	Пошкоджено більше 500 тис. т на Харківщині
Південні області	Одеська (річкові термінали, складські приміщення на Дунаї)	Немає конкретного приросту	Будівництво перевантажувального терміналу в Ізмаїлі компанією «НІБУЛОН»

Джерело: складено автором за даними з відкритих джерел.

портною інфраструктурою, були зведені ще в радянський період і орієнтовані на невеликі обсяги зберігання та внутрішні потреби. На сьогодні лише 100—150 елеваторів в Україні відповідають сучасним вимогам ринку щодо якості та безпеки продукції.

Світові ринки висувають дедалі вищі вимоги до якості українського зерна та ефективності його логістики. На застарілих елеваторах відсутня можливість якісного контролю зберігання, тоді як нові технологічні комплекси забезпечують контроль якості на всіх етапах — від приймання, сушіння й зберігання до відвантаження.

Будівництво нових елеваторів стає запорукою для місцевих аграріїв у забезпеченні якісного зберігання та подальшої реалізації врожаю. В окремих регіонах України аграрії вже змушені відмовлятися від вирощування зернових через відсутність сучасної інфраструктури, зокрема технологічних елеваторів та маршрутних залізничних станцій, що призводить до зростання витрат на логістику і збільшення часу доставки зерна.

Кліматичні зміни також спричинили зміщення зон вирощування зерна на північний захід країни, де історично було мало елеваторів. За оцінками експертів, співпраця із сучасними маршрутними елеваторами може забезпечити аграріям додатковий прибуток до 1000 грн з одного гектара завдяки зниженню логістичних витрат.

Сучасні елеватори надають агровиробникам можливість зберігати зерно без втрати його якості та реалізовувати продукцію в найбільш вигідний період, що дозволяє отримувати вищі доходи. Наразі більшість українських фермерів змушені продавати врожай одразу після збору — у період найнижчих цін, через відсутність доступних потужностей для зберігання поблизу.

Новітнє технологічне обладнання сучасних елеваторів дозволяє мінімізувати погіршення якості зерна навіть за несприятливих погодних умов завдяки ефективній сушці та контролю умов зберігання.

Експерти вважають, що перевагу на ринку здобудуть ті підприємства, які вже сьогодні впроваджують нові

технології, оскільки саме вони завтра стануть лідерами галузі завдяки підвищенню ефективності та конкурентоспроможності. Автоматизація та IT-рішення активно змінюють бізнес-процеси, і зернозберігання не є винятком. За прогнозами, у найближчі 3—4 роки потужності маршрутних елеваторів, що експортують зерно, зазнають повного оновлення. За даними Української зернової асоціації, лише 75 маршрутних елеваторів здійснили відправку 50% всього експортованого зерна, зробивши 3—4 повні обороти на рік [1].

З огляду на необхідність кардинальної модернізації зернопродуктового підкомплексу, участь транснаціональних компаній у процесі інвестування є доцільною. ТНК володіють значними можливостями для впровадження нових технологій, що сприяють різкому зростанню продуктивності праці, застосуванню стандартів безпеки та якості продукції. Завдяки розгалуженій мережі виробництва і продажів по всьому світу, збільшується доступність продукції [2].

В умовах війни загальна потужність українських елеваторів залишається надзвичайно нестабільною. Внаслідок бойових дій потужності для зберігання зерна постійно скорочуються (Таблиця 2).

Попри ці значні втрати, зерновий бізнес демонструє стійкість і продовжує відновлювати пошкоджену інфраструктуру, розширювати наявні потужності та будувати нові об'єкти. Варто відзначити, що ці процеси тривають навіть у прикордонних із ворогом регіонах.

Після початку повномасштабного вторгнення будівництво елеваторних потужностей у західних областях України активізувалося. За даними з відкритих джерел, за останні два роки у цьому регіоні побудовано щонайменше 600 тис. тон нових елеваторних потужностей, включаючи перевантажувальні термінали. Найбільший приріст зафіксовано у Волинській області.

Сьогодні сумарні елеваторні потужності західних регіонів становлять приблизно 7 млн тон.

На півночі країни, попри обстріли, триває розвиток інфраструктури. Так, у Чернігівській області за останні два роки приріст потужностей склав 240 тис. тон. Водночас на Сумщині втрати через обстріли перевищили 70 тис. тон.

У центральній Україні найбільші прирости зафіксовані в Хмельницькій, Вінницькій та Полтавській областях. Зокрема: на Хмельниччині збудовано 300 тис. тон нових потужностей із початку 2022 року, нині в області працює близько 75 зернохосвищ. У Полтавській області побудували близько 240 тис. тон, загалом тут діє 107 елеваторів.

У східних регіонах ситуація суттєво гірша. Зокрема, у Харківській області через окупацію та обстріли пошкоджено понад 500 тис. тон потужностей зберігання зерна. За цей час збудовано лише близько 10 тис. тон нових місткостей.

Серед південних областей найбільший приріст елеваторних потужностей зафіксовано в Одеській області. Основну увагу приділяли будівництву річкових терміналів і складських приміщень для зберігання зерна на Дунаї. Зокрема, компанія "НІБУЛОН" у 2022 році побу-

дувала новий перевантажувальний термінал у місті Ізмаїл.

До початку повномасштабної військової агресії Росії проти України експорт товарних вантажів здебільшого здійснювався через морські порти. Згідно з [3], до широкомасштабного вторгнення РФ в Україну через морські порти проходило понад 70 % всього товарного експорту з України.

Цю інформацію підтверджує й робота [4], де автори виконали аналіз роботи припортових станцій України та зазначили, що станом на останній довоєнний рік зернові вантажі були одним із основних видів, які оброблялися на цих станціях, поступаючись за обсягами лише рудним вантажам.

На сьогодні аграрний сектор змушений змагатися з гірничодобувною промисловістю за обсяги експортних перевезень залізницею. У травні з 3,8 млн тон експортованих вантажів сільськогосподарської продукції лише 752 тис. тон, або 20%, становили зернові вантажі. Також зазначено, що конкуренція виникає не лише за пропускну здатність на кордоні, а й за рухомий склад для перевезень, зокрема в європейських країнах, де відбувається перевантаження вантажів [5]. Це підтверджує, що експорт зернових, навіть у умовах військової агресії, є критично важливим для української економіки та забезпечує значні надходження до державного бюджету.

Аналіз обсягів експорту зернових та бобових через українську залізницю показав, що найбільші обсяги були на Південно-Західній та Південній залізницях [6]. Стан залізничної інфраструктури, зокрема зменшення кількості залізничних станцій, відкритих для місцевого вантажного транспорту, також суттєво вплинув на ситуацію.

Станом на кінець 2021 року загальний обсяг експортованих вантажів становив близько 28,414 млн тон, не враховуючи разових автомобільних перевезень у міжнародних перевезеннях. Після початку агресії з боку РФ, окупації частини Херсонської області та постійних обстрілів Миколаївського торговельного порту, для експорту залишилися практично лише порти "Великої Одеси", такі як Одеса, Чорноморськ, Південний та інші південно-західні порти, зокрема Рейні.

АТ "Укрзалізниця" в умовах активних бойових дій та руйнувань залізничної інфраструктури докладає максимум зусиль для забезпечення безперебійного процесу перевезень вантажів та збільшення їх обсягів. Зокрема, загальні перевезення зернових залізничним транспортом у 2022 році склали 28,9 млн тон.

Таблиця 3. Обсяги перевезень зернових з України різними видами транспорту у 2022–2024 роках

Вид транспорту	2022 рік	2023 рік	2024 рік (січень-вересень)
Порти	>5 млн тон у вересні-грудні (пік); мінімум у березні — 55,7 тис. тон	4,8–5,8 млн тон (лютий-квітень); 2–3,9 млн тонн (травень-жовтень); 4,3–6,1 млн тон (листопад-грудень)	5,5–6,4 млн тон (січень-травень); понад 4 млн тон (червень-вересень) щомісяця
Залізниця	252,9 тис. тон (березень) → пік у вересні-грудні	Понад 1 млн тон на місяць (січень-березень)	Понад 1 млн тон на місяць (січень-березень)
Автомобільний	максимум 676,7 тис. тон (листопад)	найбільше в січні-березні	максимум 153,7 тис. тон (лютий)

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики: офіційний сайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

У січні-вересні 2024 року Україна вже експортувала 53,95 млн тон аграрної продукції, зокрема найбільше кукурудзи (21,82 млн тон) та пшениці (16,33 млн тон). Також було експортовано 4,47 млн тон соняшникової олії, 3,48 млн тон шроту, 2,86 млн тон ріпаку, 2,69 млн тон ячменю, 1,88 млн тон соєвих бобів, 0,25 млн тон соєвої олії та 0,17 млн тонн насіння соняшника.

Експорт через порти у 2024 році залишався стабільно високим: у січні було вивезено 5,5 млн тон зернових, у лютому — 6,4 млн тон, у березні — 6,1 млн тон, у квітні — 6,4 млн тон, у травні — 5,9 млн тон, а в червні-вересні — трохи більше ніж 4 млн тон щомісяця.

Максимальний обсяг перевезень автомобільним транспортом у 2024 році становив 153,7 тис. тон у лютому, а пік залізничних перевезень припав на перший квартал року.

Основними споживачами продукції зернового сектору є підприємства борошномельно-круп'яної, хлібопекарської та комбікормової промисловості.

Підприємства, що спеціалізуються на зберіганні та переробці зернових культур, є основними споживачами продукції рослинництва. Обсяги їх кінцевої продукції безпосередньо залежать від рівня врожайності зернових культур. Хоча багато галузей промисловості використовують сільськогосподарську сировину, борошномельно-круп'яна промисловість повністю, на 100 %, залежить від наявності та стабільних поставок зернової продукції.

Кінцеву продукцію переробки зернових споживають як підприємства харчової та переробної промисловості, так і населення у складі домогосподарств. Структура процесу переробки та споживання готової борошномельно-круп'яної продукції представлена на рисунку 1.

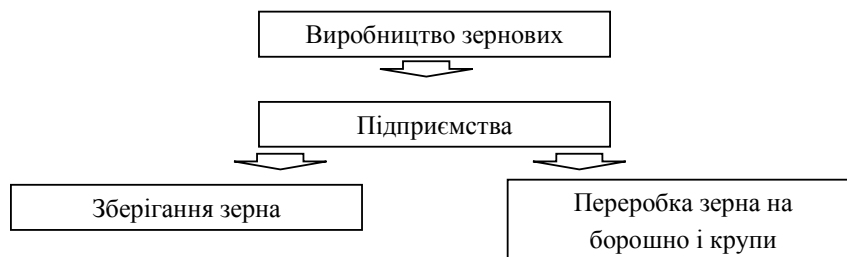


Рис. 1. Перероблення та споживання готової борошномельно-круп'яної продукції

Джерело: розроблено авторами.

Таблиця 4. Загальний обсяг перероблених зернових та зернобобових за основними культурами у січні — червні 2024 р.

Культура зернові та зернобобові	Усього перероблено, тис. т	У % до відповідного періоду попереднього року	Перероблено за культурами, тис. т	У % до відповідного періоду попереднього року
	2026,0	86,2		
Пшениця	648,6	72,0	648,6	81,4
Кукурудза	1067,4	97,5	1067,4	97,5
Ячмінь	190,5	81,4	190,5	81,4

Джерело: складено автором за даними Державної служби статистики: офіційний сайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Таблиця 5. Основні ТОП-10 провідних виробників борошна

№	Назва підприємства	Частка на ринку (%)
1	«Вінницький комбінат хлібопродуктів №2»	10,2%
2	«Столичний млин»	7,8%
3	«Дніпромлин»	6,4%
4	«Хмельницьк-Млин»	5,5%
5	«Рома»	4,5%
6	«Рівне-Борошно»	3,4%
7	Новопокровський КХП	3,3%
8	«Торговий дім «Зернарі»	2,3%
9	«Запоріжжмлин»	2,1%
10	«ТД Ельдорадо»	2%

Джерело: складено автором за даними [7].

Гарантування продовольчої безпеки населення є головним завданням держави, тому формування резерву зерна (як продовольчого, так і фуражного) на рівні чотиримісячного споживання є пріоритетом для Уряду. Для виконання цієї мети, підприємства повинні мати запаси зерна обсягом 6—7 млн тон і більше. Аналіз наявності зернових та зернобобових культур на переробних підприємствах свідчить, що понад 50 % всього виробленого рослинництва зберігається та переробляється безпосередньо у районах вирощування. Зі збільшенням пропозиції та зростанням конкуренції сільськогосподарські підприємства визначають обсяги продажу своєї продукції, оскільки рух товарів і коштів є основою економічних зв'язків між виробниками, постачальниками, посередниками та споживачами.

У січні-червні 2024 року сільськогосподарські підприємства реалізували 12787,1 тис. тон зернових та зернобобових культур. З цієї кількості, підприємства, що займаються зберіганням і переробкою, придбали 2579,5 тис. тон зерна за середньою ціною 6 809,0 грн/т.

Згідно з даними Держстату України, у період з січня по червень 2024 року було перероблено 2026,0 тис. тон зернових та зернобобових культур, що на 13,8 % менше порівняно з аналогічним періодом минулого року. Загальний обсяг переробки зернових культур зменшився, при цьому переробка пшениці знизилася на 28,0 %, ячменю — на 18,6 %, а кукурудзи — на 2,5 % (табл. 4).

В Україні борошно є основною сировиною для найбільш важливих харчових продуктів, а крупи, які є традиційним українським продуктом, завдяки своїй високій поживності користуються стабільно широким споживанням.

Динаміка виробництва круп за останні три роки показує, що це виробництво залишається стабільним і коливається в межах 67,6 — 67,9 тис. т. Однак у січні — червні 2024 року виробництво круп зменшилося на 1,2 тис. т і становило 33,9 тис. т.

Щодо інших продуктів борошномельно-круп'яної промисловості, варто зазначити, що за перше півріччя 2024 року спостерігалось зменшення виробництва. Зокрема, виробництво борошна з культур інших зернових знизилось на 43,3 %, рису вибіленого — на 11,9 %, а зерен зернових культур плющених — на 2,1 %.

Виробництво борошна та круп в Україні здебільшого зосереджене у вертикально інтегрованих структурах, які включають сільськогосподарські підприємства (виробники зернової сировини) та переробні підприємства (виробництво борошна, круп та інших продуктів). Готові вироби реалізуються через власні торгові мережі під популярними марками. Сьогодні спостерігається тенденція злиття та поглинання дрібних підприємств з боку великих гравців вертикальної інтеграції на ринку.

Обсяги експорту борошна з України за останній маркетинговий рік суттєво скоротилися. У 2023/2024 МР Україна експортувала лише 92,4 тис. тон борошна, що у півтора рази менше порівняно з попереднім роком. Гірші результати були зафіксовані лише у 2021/2022 МР, коли обсяг експорту склав 68,9 тис. тонн.

Причинами скорочення експорту стали кілька чинників, зокрема зміна кон'юнктури зовнішніх ринків і географії поставок. Україна втратила традиційні ринки збуту в Північній Африці, Східній та Південно-Східній Азії, зосередившись на розширенні постачань до європейських країн. Проте ці зусилля не змогли повністю компенсувати втрати. У результаті основними імпортерами українського борошна у 2023/2024 МР стали Молдова, Палестина, Ізраїль та Чехія. Зокрема, обсяги поставок до Молдови залишилися на рівні минулого року, однак її частка в структурі експорту зросла з 5 % до 25 %.

Попри складні умови воєнного часу, ситуація в борошномельній галузі залишається перспективною. Деякі компанії активно модернізують свої виробничі потужності та демонструють зростання обсягів реалізації продукції.

Це чітко ілюструє рейтинг провідних виробників борошна.

Аналіз розвитку борошномельно-круп'яної галузі України свідчить про поглиблення негативних тенденцій, що виникли під впливом економічних та зовнішньополітичних чинників. Спостерігається суттєве скорочення обсягів переробки зернових культур та виробництва основних продуктів, зокрема борошна, що є наслідком високої вартості сировини, зменшення внутрішнього попиту та активізації конкуренції з боку імпоротної продукції.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Проведене дослідження засвідчило істотний вплив повномасштабної війни на функціонування зер-

нової галузі України, зокрема — на стан її виробничої інфраструктури. Воєнні дії суттєво змінили аграрне середовище, зумовивши перегляд виробничих планів, зменшення посівних площ, обмеження експортного потенціалу та переорієнтацію логістичних маршрутів. Внаслідок блокування морських портів зросло навантаження на автомобільний і залізничний транспорт, що змінило структуру експорту зерна до країн ЄС.

Частка логістики у собівартості агропродукції досягає 30—50 %, що перевищує показники розвинених країн і вказує на значний резерв для оптимізації. Удосконалення логістичних процесів, зокрема через впровадження аутсорсингу, цифровізації та відповідність міжнародним стандартам, є критично важливим для підвищення конкурентоспроможності української продукції.

Українська логістична система залишається стримуючим чинником експорту: витрати на перевезення зерна в Україні на 66—83 % вищі, ніж у США. Це обумовлює необхідність модернізації транспортних засобів, інфраструктури та логістичних технологій.

Попри всі виклики, український агросектор демонструє здатність до адаптації й збереження експортного потенціалу. Подальший розвиток має базуватись на модернізації виробничої інфраструктури, цифровізації, інтенсифікації виробництва та розширенні зовнішніх ринків.

Література:

- Бондаренко В., Гонтарук Я. Аналіз стану та перспектив розвитку АПК України. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2021. № 2 (26). С. 86—98.
- Фурман І. В. Стан та перспективи розвитку зернопродуктового комплексу Вінницької області. Slovak international scientific journal. 2020. № 43. Vol. 3. Р. 36—45.
- Проблеми експортних перевезень залізничним транспортом України. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzheniya/ekonomika/problemyekspornykh-perevezen-zaliznychnym-transportomukrayiny> (дата звернення: 09.06.2025.).
- Чернова О. О. та ін. Аналіз техніко-технологічних параметрів припортових залізничних станцій України. Транспортні системи та технології перевезень: зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2021. № 22. С. 36—47.
- Проблеми експорту агропродукції залізничним транспортом. Укрінформ: мультимедійна платформа іномовлення України. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3516309-pro-problemi-eksportu-agroprodukcii-zaliznicnim-transportom.html> (дата звернення: 09.06.2025.).
- Державна служба статистики: офіційний сайт URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.06.2025.).
- ТОП-10 виробників борошна в Україні 2024. Latifundist.com. URL: <https://latifundist.com/rating/top-10-virobnikiv-boroshna-v-ukrayini-2024> (дата звернення: 09.06.2025.).

References:

- Bondarenko, V.M. and Hontaruk, Ya.V. (2021), "Analysis of the state and development prospects of the agro-industrial complex of Ukraine", *Problemy i perspektivy ekonomiky ta upravlinnia*, vol. 2 (26), pp. 86—98.
- Furman, I.V. (2020), "State and prospects for the development of the grain complex of Vinnytsia region", *Slovak international scientific journal*, vol. 43, no. 3, pp. 36—45.
- Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen' (2025), "Problems of export transportation by rail in Ukraine", available at: <https://niss.gov.ua/doslidzheniya/ekonomika/problemyekspornykh-perevezen-zaliznychnym-transportomukrayiny> (Accessed 9 June 2025).
- Chernova, O.O. et al. (2021), "Analysis of technical and technological parameters of port railway stations of Ukraine", *Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen: zbirnyk naukovykh prats DNUZT im. akad. V. Lazaryana*, vol. 22, pp. 36—47.
- Ukrinform (2025), "Problems of exporting agricultural products by rail", available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3516309-pro-problemi-eksportu-agroprodukcii-zaliznicnim-transportom.html> (Accessed 9 June 2025).
- Official website of the State Statistics Service of Ukraine (2025), available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 9 June 2025).
- Latifundist.com (2024), "Top 10 flour producers in Ukraine 2024", available at: <https://latifundist.com/rating/top-10-virobnikiv-boroshna-v-ukrayini-2024> (Accessed 9 June 2025).

Стаття надійшла до редакції 10.06.2025 р.

<https://nayka.com.ua>

Електронне фахове видання

Ефективна
ЕКОНОМІКА

Виходить 12 разів на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б») Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292

e-mail: economy_2008@ukr.net

viber: +38 050 3820663