

УДК 338.439.5:339.564:656.07
JEL: F14; Q17; R41
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-5-276-285>

АГРОПРОДОВОЛЬЧИЙ РИНОК УКРАЇНИ ТА ЕКСПОРТ АГРОПРОДУКЦІЇ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

©2025 ЯЦЕНКО О. М., ЯЦЕНКО О. М., ЗАВАДСЬКА Ю. С.

УДК 338.439.5:339.564:656.07
JEL: F14; Q17; R41

Яценко О. М., Яценко О. М., Завадська Ю. С. Агропродовольчий ринок України та експорт агропродукції за видами транспорту

Агропродовольчий сектор України залишається ключовим джерелом експортної виручки, незважаючи на суттєві трансформації внаслідок війни, глобальні логістичні збої та зміни ринкових умов. Упродовж 2020–2024 рр. структура агроекспорту зазнала значних змін, що обумовило необхідність переоцінки ефективності існуючих транспортних маршрутів і механізмів логістичного забезпечення. Основними каналами експорту залишаються морський і залізничний транспорт, проте зростає роль автомобільних перевезень у прикордонних регіонах і мультимодальних логістичних рішень. У статті здійснено порівняльний аналіз видів транспорту за обсягами перевезень агропродукції, зокрема зерна, олійних культур, добрив та інших товарів. Визначено ключові проблеми транспортної логістики: зруйнована інфраструктура, обмежена технічна база, регуляторні та безпекові бар'єри. Розглянуто перспективні напрямки розвитку: активізацію дунайських портів, цифровізацію логістичних ланцюгів, міждержавну кооперацію та розвиток державно-приватного партнерства. Матеріал базується на статистичних даних 2020–2024 рр. і висновках вітчизняних дослідників. У висновках наголошується на необхідності посилення адаптивності транспортної системи до кризових умов і формування стратегії сталого логістичного забезпечення експорту агропродукції. Перспективним напрямом подальших досліджень є оцінка економічної доцільності нових експортних маршрутів та підвищення ефективності мультимодальних перевезень в агросекторі.

Ключові слова: аграрний сектор, експорт, транспортна логістика, агропродовольчий ринок, інфраструктура.

Рис.: 5. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 35.

Яценко Ольга Миколаївна – доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародної торгівлі і маркетингу, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана (просп. Берестейський, 54/1, Київ, 03057, Україна)

E-mail: yacenko@kneu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4399-2217>

Яценко Олександр Миколайович – кандидат економічних наук, менеджер ТОВ «ВІЛЛЕ ФОРТЕ Україна» (вул. Мירוносицька, 91, Харків, 61023, Україна)

E-mail: om.iatsenko@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0388-728X>

Завадська Юлія Сергіївна – кандидат економічних наук, аналітик Data Science Team, LoopMe (вул. Старокозацька, 37, 2-й пов., Дніпро, 49131, Україна)

E-mail: juliya.zavadaska@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3424-0873>

UDC 338.439.5:339.564:656.07

JEL: F14; Q17; R41

Yatsenko O. M., Iatsenko O. M., Zavadska Yu. S. Agrifood Market of Ukraine and Exports of Agriproducts by Type of Transport

The agrifood sector of Ukraine remains a key source of export revenue, despite significant transformations due to the war, global logistics disruptions, and changes in market conditions. From 2020 to 2024, the structure of agro-exports has undergone considerable changes, which necessitated a reassessment of the effectiveness of existing transport routes and logistics mechanisms. The primary channels of export continue to be maritime and rail transport; however, the role of road transport in border regions and multimodal logistics solutions is increasing. The article conducts a comparative analysis of transport types based on the volume of agrarian product shipments, including grain, oilseeds, fertilizers, and other goods. Key issues in transport logistics have been identified: damaged infrastructure, limited technical capacity, and regulatory and security barriers. The prospective directions for development are discussed: the activation of Danube ports, the digitalization of logistics chains, interstate cooperation, and the development of public-private partnerships. The material is based on statistical data from 2020–2024 and conclusions drawn by domestic researchers. The conclusions highlight the necessity of enhancing the adaptability of the transport system to crisis conditions and formulating a strategy for sustainable logistical support for agrarian product exports. A promising direction for further research is the assessment of the economic feasibility of new export routes and the improvement of the efficiency of multimodal transport in the agrarian sector.

Keywords: agrarian sector, export, transport logistics, agrifood market, infrastructure.

Fig.: 5. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 35.

Yatsenko Olga M. – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor of the Department of International Trade and Marketing, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman (54/1 Beresteyskyi Ave., Kyiv, 03057, Ukraine)

E-mail: yacenko@kneu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4399-2217>

Iatsenko Oleksandr M. – Candidate of Sciences (Economics), Manager, VILLE FORTE UKRAINE LLC (91 Myronosytska Str., Kharkiv, 61023, Ukraine)

E-mail: om.iatsenko@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0388-728X>

Zavadska Yuliia S. – Candidate of Sciences (Economics), Analyst, Data Science Team, LoopMe (2nd Floor, 37 Starokozatska Str., Dnipro, 49131, Ukraine)

E-mail: juliya.zavadaska@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3424-0873>

Сучасні умови функціонування агропродовольчого ринку України характеризуються складною безпековою ситуацією, руйнуванням інфраструктури та зміною структури зовнішньої торгівлі. Ці фактори спричиняють істотні виклики для логістичного забезпечення експорту агропродукції. Ефективність транспортної системи стає визначальним чинником для стабільного функціонування аграрного сектора, що зберігає провідні позиції в структурі національного експорту. Потреба в аналізі обсягів перевезень різними видами транспорту, оцінці вузьких місць і пошуку альтернативних логістичних рішень зумовлює актуальність обраної теми.

Сучасні дослідження підтверджують зростаюче значення агропродовольчого сектора в умовах геополітичної нестабільності та структурної трансформації ринку. Як зазначають М. Негрей, А. Тараненко, І. Костенко [1], І. Свидрук, О. Клепанчук, Р. Підлипна [2], експортна здатність України значною мірою залежить від ефективності логістичних ланцюгів, де провідну роль відіграють морський і залізничний транспорт. Водночас активізується і автомобільний сегмент, особливо у прикордонних регіонах, попри обмеження у вигляді поганого стану доріг і перевантаженості пунктів пропуску [3; 4]. Підкреслюється, що безпекові ризики та фізичне руйнування інфраструктури значно ускладнюють процес транспортування, особливо через морські порти.

Окрема увага приділяється потребі в модернізації транспорту та впровадженні інновацій, зокрема екологічних логістичних рішень, що відповідають глобальним трендам щодо декарбонізації та «зеленої економіки» [5; 6; 20; 21]. Для забезпечення

конкурентоспроможності української продукції на світових ринках дослідники наголошують на необхідності гармонізації систем сертифікації та впровадження стандартів якості [7; 8; 18]. Водночас обмежений доступ до фінансування в умовах війни ускладнює ці трансформаційні процеси, що вимагає активізації державно-приватного партнерства та залучення зовнішніх інвестицій [9; 10].

Метою статті виступає комплексна оцінка логістичного потенціалу аграрного експорту України за видами транспорту в умовах воєнної турбулентності.

Агропродовольчий ринок України у 2020–2024 рр. функціонував у контексті глибоких структурних зрушень, спричинених війною, глобальними логістичними кризами та змінами у світовій торговельній політиці. Незважаючи на серйозні виклики, агросектор зберіг свою провідну роль в експортній моделі України, а також продемонстрував здатність до відновлення інфраструктурних і логістичних спроможностей.

Показники вантажообігу та обсягів перевезень у 2024 р. свідчать про певне відновлення після глибокого спаду 2022 р. (рис. 1). Так, загальний обсяг перевезених вантажів сягнув 354 млн т, що є найвищим за останні три роки, а вантажообіг зріс до понад 184 млрд т [11]. Це свідчить не лише про активізацію перевезень, а й про зростання дальності транспортування – особливо в експортному сегменті.

У товарній структурі експорту продукції рослинного походження спостерігається стійка домінантність зернових культур – зокрема кукурудзи,

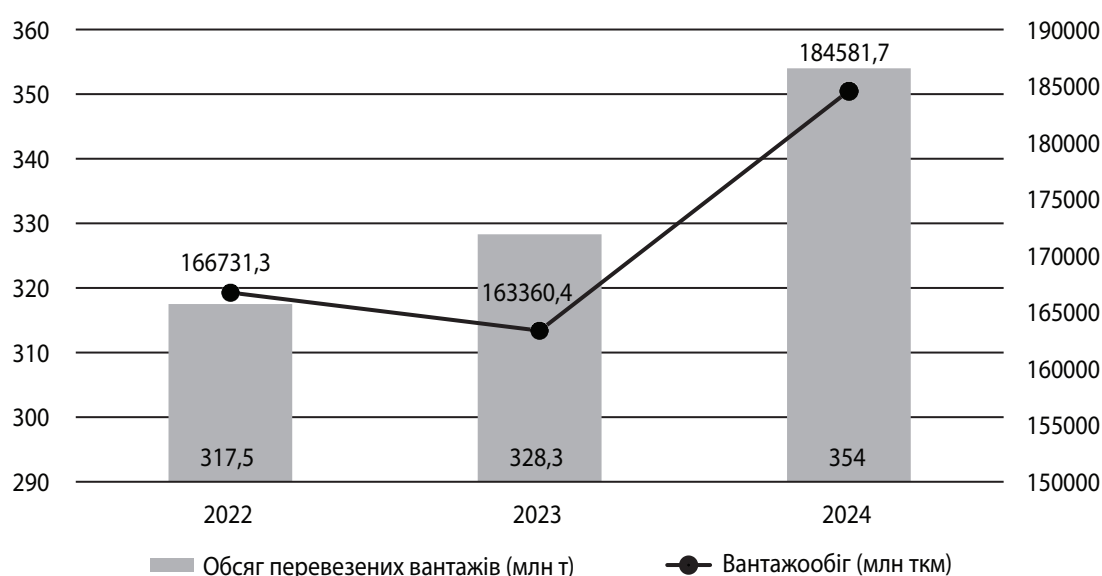


Рис. 1. Перевезено вантажів і вантажообіг протягом 2022–2024 рр.

Джерело: складено авторами на основі даних [11].

пшениці та ячменю (рис. 2). У 2024 р. частка зернових становила близько 9,4 млн тонн, що майже дорівнює довоєнному рівню. Крім того, фіксується зростання експорту олійних культур, що пояснюється стабільним попитом на українську соняшникову та ріпакову продукцію на ринках ЄС, Китаю та Близького Сходу. Варто зазначити позитивну динаміку обсягів експорту овочів і продукції борошномельно-круп'яної промисловості.

структури транспорту, який безпосередньо впливає на можливості експорту сільськогосподарської продукції. Залежно від специфіки продукції різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський та авіаційний) відіграють ключову роль у формуванні логістичних ланцюгів, що забезпечують доступ до міжнародних ринків [1; 2]. Упродовж 2020–2024 рр. структура транспортних перевезень агропродукції зазнала суттєвих змін, обумовлених

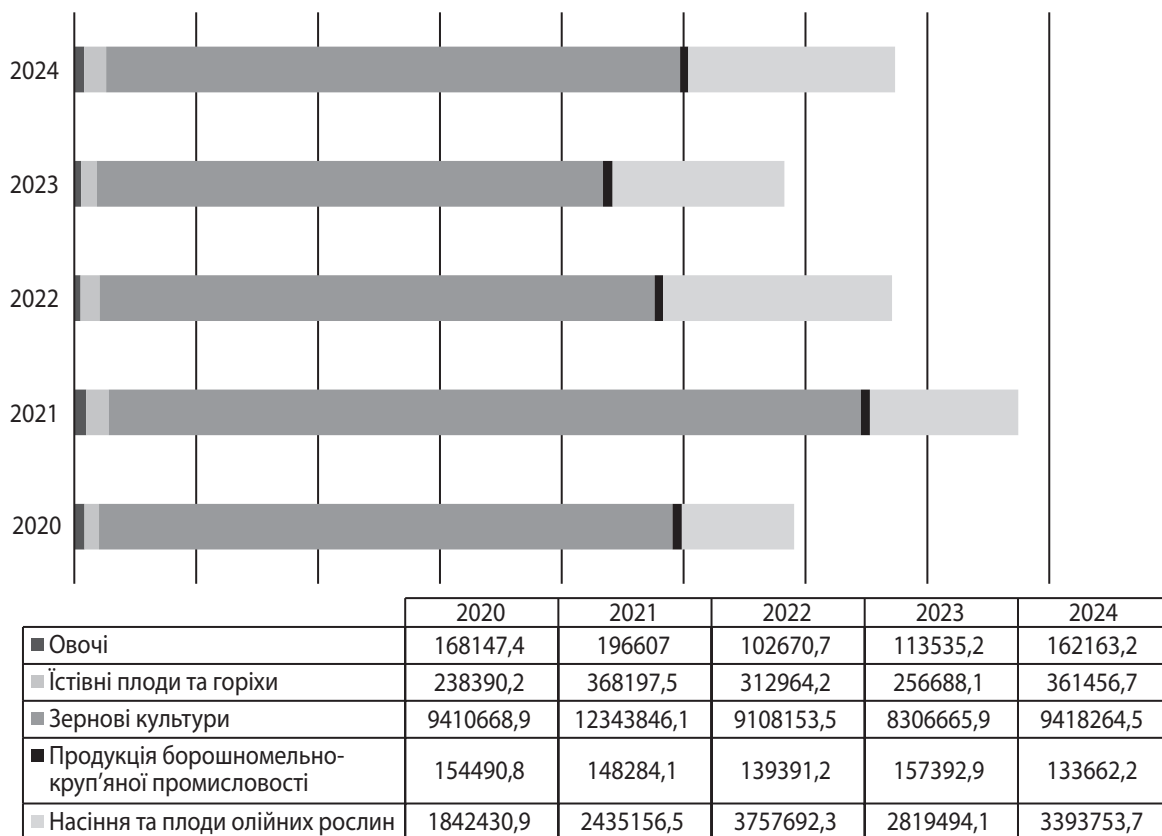


Рис. 2. Товарна структура зовнішньої торгівлі продуктами рослинного походження у 2020–2024 рр. (тис. дол. США)

Джерело: складено авторами на основі даних [11].

Транспорт відіграє критично важливу роль у забезпеченні безперервного експорту української агропродукції. Ефективність транспортування визначає своєчасність виконання контрактів, рівень втрат продукції, логістичні витрати та конкурентоспроможність українського експорту на глобальних ринках. У контексті воєнного стану, коли традиційні маршрути ускладнені або заблоковані, значення транспортної інфраструктури зростає в геометричній прогресії.

Агропродовольчий ринок України, зокрема експорт агропродукції, є важливим сегментом економіки, який зазнає значних змін під впливом внутрішніх та зовнішніх факторів. Однією з основних характеристик ринку є рівень розвитку інфра-

воєнними ризиками, блокадою портів та перебудовою логістичних ланцюгів. Статистичні дані свідчать про відчутну динаміку між видами транспорту залежно від геополітичних умов, технічних можливостей і комерційної доцільності.

В Україні, за даними досліджень, експорт агропродукції формується переважно через морський і залізничний транспорт. Морський транспорт, зокрема, є найефективнішим для перевезень великих обсягів вантажів, таких як зерно, олія та інші сільськогосподарські продукти [2]. Обсяги перевезень залізницею також значні, що зумовлено наявністю розгалуженої мережі залізниць і доступністю до основних портів [4]. Однак морський транспорт зазнає певних труднощів у зв'язку з безпековою

ситуацією в регіоні, що суттєво впливає на обсяги експорту агропродовольчих товарів, особливо під час воєнних дій [1; 2].

Морський транспорт, попри воєнну загрозу, зберігає статус основного каналу для експортного постачання сільськогосподарської продукції. Його головна перевага – низька собівартість доставки при великих обсягах вантажів. Україна традиційно використовує морські порти Чорного та Азовського морів, однак після початку повномасштабної війни значна частина морської інфраструктури виявилася паралізованою. Натомість активізувалися дунайські порти – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, які стали ключовими хабами для експорту в обхід заблокованих глибоководних портів. Обсяги вантажоперевезень через українські порти у 2024 р. зросли до 175 млн т проти 147 млн т у 2023 р., демонструючи позитивну динаміку відновлення (рис. 3). Основним типом вантажу, як і раніше, залишається зерно – 60,3 млн т, або майже третина всіх перевезень здійснюється морем.

Зерно, як і раніше, лишається основним типом вантажу українських портів – його частка в загальному вантажообігу постійно зростає (рис. 4).

Якщо у 2022 р. через порти було перевезено лише 39,7 млн т зерна, то у 2024 р. цей обсяг перевищив 60 млн т [12; 13]. Це свідчить про активне відновлення інфраструктури морського експорту після руйнувань та обмежень першого етапу війни. Водночас знижується роль менш пріоритетних вантажів (нафтопродукти, чорні метали), що також відображає зміну зовнішньоекономічних векторів країни.

Залізничний транспорт відіграє провідну роль у внутрішній логістиці та експорті через сухопутні прикордонні переходи. Його гнучкість і здатність обслуговувати великі вантажопотоки дозволили компенсувати втрати, пов'язані з морськими обмеженнями. У 2024 р. АТ «Укрзалізниця» перевезло 153,3 млн т вантажів – незначне зниження порівняно з 159,1 млн т у 2023 р., проте з високим відсотком експорту – понад 84%. Найбільші обсяги припадають на зернові (39,7 млн т), мінеральні добрива та будівельні матеріали (30,3 млн т), а також руду й вугілля.

У табл. 1 наведено обсяг вантажних перевезень за типами вантажу (2023–2024 рр.), тож відслідковується чітка концентрація обсягів навколо ключових категорій аграрного експорту – зерна,

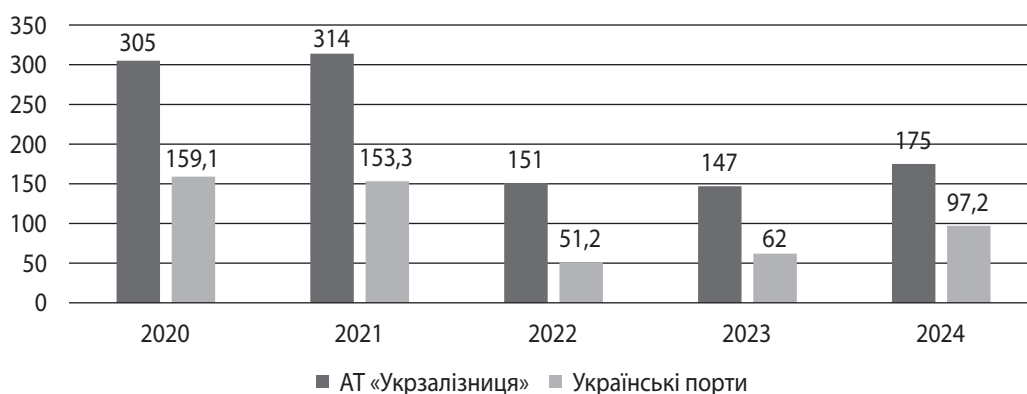


Рис. 3. Вантажні перевезення у 2020–2024 рр. (млн т)

Джерело: складено авторами на основі [11–15].

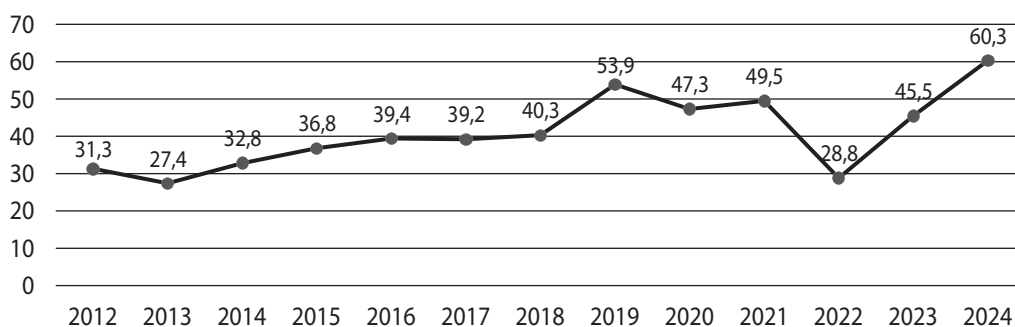


Рис. 4. Частка вантажообігу зерна за 2012–2024 рр. (млн т)

Джерело: складено авторами на основі [11–15].

мінеральних добрив, деревини та нафтопродуктів. Залізничний транспорт має вищу диверсифікацію, тоді як порти спеціалізуються насамперед на зернових вантажах. Водночас обмеження на прикордонних переходах, нестача рухомого складу та вузькі місця в перевантажувальних вузлах знижують ефективність залізничного транспорту.

бути ефективним для доставки особливо цінних або швидкопсувних товарів, таких як ягоди чи овочі [16]. В контексті глобалізації аграрного сектора та збільшення конкуренції важливо адаптувати транспортні стратегії, враховуючи світові практики [7]. Авіаційний транспорт майже не використовується для перевезення агропродукції через її ма-

Таблиця 1

Вантажні перевезення за типами вантажу у 2023–2024 рр.

Тип вантажу (млн т)	АТ «Укрзалізниця»		Українські порти	
	2023	2024	2023	2024
Зерно	30,87	39,7	45,5	60,3
Мінбудматеріали і будматеріали	29,4	30,3	0,5	1,5
Руда	27,93	43,4	1,9	18,5
Вугілля	26,46	23,3	–	–
Чорні метали	8,82	8,9	1,7	4,2
Нафта і нафтопродукти	5,88	4,7	6,3	7,5
Інші вантажі	17,64	24,7	0,677	1,4

Джерело: складено авторами на основі [11–15].

Розглядаючи автомобільний транспорт, важливо зазначити, що він забезпечує гнучкість у логістиці та можливість доставки продукції безпосередньо до підприємств замовників [3]. Відповідно до статистичних даних, частка автомобільного транспорту в загальному обсязі вантажоперевезень агропродовольчої продукції в Україні становить близько 30% [4]. Проте відзначаються й певні проблеми, такі як недостатня якість доріг і перевантаження пунктів пропуску на кордоні, що можуть уповільнювати доставку продукції. Автомобільні перевезення забезпечують гнучкість і швидкість доставки на короткі відстані, зокрема до логістичних хабів, залізничних терміналів або пунктів митного оформлення. Автотранспорт набув особливої популярності для експорту малих і середніх партій продукції через західні кордони – до Польщі, Словаччини, Румунії. Водночас його роль у загальному обсязі агроекспорту залишається допоміжною через обмежені вантажні можливості та високу вартість транспортування. Тож автомобільний транспорт відіграє обмежену роль у загальному обсязі агроперевезень через невелику вантажомісткість і високу вартість доставки, оскільки автомобілями транспортуються переважно невеликі партії зерна, овочів, насіння, а також продукти переробки.

Що стосується повітряного транспорту, то його використання залишається обмеженим через високі витрати, але в окремих випадках він може

совість і чутливість до вартості логістики. Виняток можуть становити лише високовартісні продукти (насіння елітних сортів, живі рослини, зразки для лабораторій), що потребують швидкої доставки.

Аграрні вантажі мають свої особливості – це переважно сипучі, швидкопсувні або чутливі до механічних ушкоджень продукти. Таким чином, транспортування вимагає спеціальних умов: контроль температури та вологості, відповідну упаковку або тип вагонів (хопери, контейнерні системи), а також мінімізацію часу навантаження та розвантаження. Загалом, у структурі експортної логістики простежується стратегічна взаємодія різних видів транспорту. Успішна інтеграція мультимодальних рішень дозволяє забезпечити гнучкість та стійкість агроекспорту навіть за умов воєнної турбулентності.

Оцінка напрямків перевезень у 2024 р. (рис. 5) показує, що близько 88% вантажів через українські порти мали експортну спрямованість, тоді як імпорт і транзит були маргінальними. Аналогічна картина спостерігається й у структурі залізничних перевезень, де експортні вантажі також домінують. Це підтверджує орієнтацію аграрної логістики переважно на зовнішні ринки.

Таким чином, порівняльний аналіз демонструє, що в умовах кризи найбільш стійкими та адаптивними видами транспорту стали залізничний і дунайський морський транспорт. Їх поєднання дозволяє забезпечити гнучкість, масштабова-

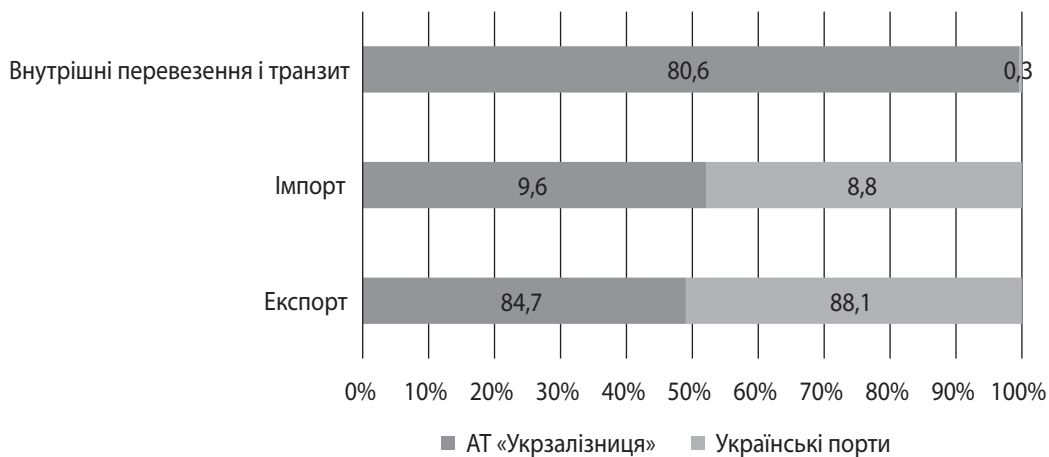


Рис. 5. Напрямки вантажних перевезень у 2024 р. (млн т)

Джерело: складено авторами на основі [11–15].

ність і стійкість експортних потоків навіть за умов військової турбулентності.

Функціонування транспортної інфраструктури в умовах війни виявило низку системних проблем, які суттєво впливають на ефективність експорту агропродовольчої продукції. Незважаючи на адаптивність галузі, зберігається низка критичних бар'єрів, які потребують комплексного вирішення (табл. 2).

В умовах затяжної війни Україна змушена переосмислювати логістичну архітектуру агроекспорту. Одним із перспективних напрямів є подальший розвиток дунайських портів, які вже показали свою ефективність як альтернатива заблокованим морським маршрутам. Паралельно триває розширення залізничної інфраструктури на

західних кордонах (Польща, Словаччина, Румунія), із залученням інтермодальних терміналів та контейнерних рішень.

Важливу роль відіграє також мультимодальна логістика, що поєднує залізницю, автомобільний транспорт і річкові перевезення. Такий підхід дозволяє зменшити навантаження на критичні вузли, підвищити гнучкість постачань і забезпечити стійкість експортного каналу навіть за умов воєнного ризику. У перспективі ключовими напрямками розвитку залишаються цифровізація транспортної логістики, залучення приватних інвестицій у модернізацію маршрутів і розширення міжнародного співробітництва для підтримки експорту.

Незважаючи на повномасштабну війну, український агропродовольчий експорт залишається значущим для світового ринку. У 2023 р. його вар-

Таблиця 2

Ключові проблеми та обмеження аграрної логістики України

Категорія проблеми	Суть виклику
Інфраструктурні	Руйнування портів, залізничних вузлів, елеваторів; нестача перевантажувальних терміналів
Технічні	Різна ширина колій з ЄС, обмежена кількість вагонів-зерновозів, застарілий рухомий склад
Логістичні	Вузькі місця на кордонах, перевантаження логістичних маршрутів, недостатній рівень координації
Регуляторні / митні	Повільні процедури оформлення на кордоні, недосконалість цифрових сервісів, відсутність синхронізації з ЄС
Безпекові	Ризик атак на інфраструктуру, мінування шляхів, нестабільність маршрутів постачання
Економічні	Зростання логістичних витрат, підвищення вартості страхування, обмежений доступ до фінансування
Міжнародно-політичні	Блокади, нестабільність коридорів (зерновий коридор), залежність від позиції третіх країн

Джерело: удосконалено авторами.

тість становила 21,8 млрд дол. США, а у 2024 р. зросла приблизно на 3% (22,5 млрд дол. США) [19; 22; 26–28]. Понад дві третини експортної виручки й досі забезпечують зернові та олійні культури разом із продуктами їх первинної переробки. Така сировинна домінація приносить швидкий приплив валюти, але залишає країну в низькомаржинальному сегменті та підвищує чутливість до цінових коливань. Після 2020 р. географія збуту різко змінилася: частка постачань до ЄС зросла з $\approx 29\%$ до $\approx 57\%$ у 2023 р., тоді як азійський напрям скоротився майже удвічі [17; 24; 29]. Зміщення зумовили тимчасове скасування тарифів і квот у межах підтримки ЄС, обмеження пропускної спроможності чорноморських портів та наявність наземних коридорів до європейських сусідів.

Локалізація бойових дій на узбережжі Чорного моря породила нові логістичні виклики. Хоча запуском у 2022 р. «Black Sea Grain Initiative» (ООН, Туреччина, Україна) дозволив до кінця 2023 р. вивезти близько 27 млн т зерна [25; 30], повторні обстріли портової інфраструктури знову звузили морське «вікно». У підсумку обсяги перевалки у морському кластері Великої Одеси за 2022–2023 рр. скоротилися приблизно на 33% [23; 31]. Одночасно активізація дунайських портів і запуск сухопутних «Solidarity Lanes» частково компенсували втрати, сформувавши нову, більш диверсифіковану конфігурацію експортних маршрутів. Це спричинило переорієнтацію трафіку на Дунайські порти (Ізмаїл, Рені), а також на «сухі» коридори до Польщі, Румунії та Словаччини. Запуск цифрових сервісів – електронної черги *e-Cherha* та GPS-моніторингу *Dozorro Transit* – дав змогу синхронізувати прикордонне оформлення та скоротити час простою вантажів на 25–30%. У результаті морський сегмент зберіг лідерство за тоннажем, а сухопутні маршрути виступили «буфером стійкості». Проекти, що забезпечили таку трансформацію, узагальнено в табл. 3.

Систематизовані ініціативи засвідчують зсув від суто кризового реагування до довгострокової модернізації транспортної системи. Подальший

розвиток логістики варто спрямувати на нарощування експорту продукції глибокої переробки (борошно, крупи, фасована олія), розширення цифрових сервісів – від електронної черги до повного онлайн-документообігу, неухильне дотримання екологічних і соціальних стандартів через підтримку органічного сегмента, а також поглиблення інтеграції з мережею ЄС шляхом розвитку сухопутних коридорів і гармонізації процедур. Саме логістична інфраструктура стала головним чинником збереження й активізації експорту агропродовольчої продукції в умовах воєнної турбулентності; її послідовна модернізація створює умови для нарощування постачань агропродовольчих товарів із вищою доданою вартістю та зміцнення конкурентних позицій України на європейському ринку.

ВИСНОВКИ

Агропродовольчий ринок України зберігає стратегічне значення для національної економіки та залишається одним із найбільш динамічних експортних сегментів, навіть в умовах воєнної нестабільності. Аналіз свідчить, що ключовими логістичними опорами залишаються морський і залізничний транспорт, які забезпечують основні обсяги агроекспорту. Разом із тим, спостерігається поступове зростання ролі альтернативних маршрутів, зокрема дунайських портів, прикордонних залізничних терміналів і мультимодальних логістичних схем. Серед основних викликів – руйнування транспортної інфраструктури, проблеми координації між видами транспорту, нестача технічних ресурсів і складна безпекова ситуація в регіоні. Ці обмеження вимагають цілеспрямованої державної політики, зокрема у сфері розвитку логістичних хабів, цифровізації перевезень, залучення інвестицій та адаптації до нових умов міжнародної торгівлі.

У майбутніх дослідженнях варто звернути увагу на розробку сценаріїв адаптації транспортної системи до довгострокових ризиків (зокрема, кліматичних і геополітичних); оцінку економічної доцільності різних моделей мультимодального експорту. ■

Таблиця 3

Інфраструктурні ініціативи для підтримки агроекспорту України (2023–2024 рр.)

Ініціатива	Коротка характеристика	Очікуваний ефект	Статус
eCherha – електронна прикордонна черга (Мінвідновлення, USAID)	Онлайн-реєстрація, резервування слотів, GPS-відстеження рейсів	25–30% часу простою вантажівок	Запущено у 2023 р.
Solidarity Lanes (Дунай, залізниця, авто)	Розбудова та субсидування маршрутів ЄС-UA	Потужність зростає до 30 млн т/р	Реалізується

Джерело: складено авторами на основі [32–35].

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Негрей М. В., Тараненко А. А., Костенко І. С. Аграрний сектор України в умовах війни: проблеми та перспективи. *Економіка та суспільство*. 2022. № 40.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-38>
2. Свидрук І. І., Клепанчук О. Ю., Підлипна Р. П. Забезпечення продовольчої безпеки засобами відновлення агропромислового ринку України. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2023. № 69. С. 106–114.
DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2022-69-14>
3. Поліщук А. С. Основні фактори впливу на зростання вартості земельних ділянок власників земельних часток (паїв) в Україні. *Агросвіт*. 2021. № 17. С. 57–66.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2021.17.57>
4. Круглов В. В., Терещенко Д. А. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства в аграрному секторі. *Public Administration and Regional Development*. 2021. № 3. С. 675–698.
DOI: <https://doi.org/10.34132/pard2021.13.06>
5. Ковтун Т. Інструменти забезпечення стійкості аграрного сектору у воєнний час. *Scientific Collection «InterConf»*. 2023. № 29. С. 68–77.
DOI: <https://doi.org/10.51582/interconf.19-20.01.2023.006>
6. Дмитренко Р. М. Державне регулювання процесу декарбонізації агробізнесу в умовах трансформації України до низьковуглецевої моделі економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 6. С. 234–240.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.6.234>
7. Патики Н. Пріоритети забезпечення конкурентоспроможності сільського господарства України на світових ринках. *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*. 2018. Т. 4. № 4. С. 130–145.
DOI: <https://doi.org/10.51599/are.2018.04.04.10>
8. Залізнюк В. П. Оцінка індикаторів продовольчої безпеки України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 2. С. 128–133.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2019.2.128>
9. Агрес О., Марків Г., Томашевський Ю. Кредитна підтримка сільськогосподарських підприємств в умовах війни. *Вісник Львівського національного університету природокористування. Серія «Економіка АПК»*. 2023. № 30. С. 59–64.
DOI: <https://doi.org/10.31734/economics2023.30.059>
10. Ігнатушенко О. С. Особливості інвестиційного забезпечення функціонування аграрного сектору України в умовах глобального економічного середовища. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Серія «Економічні науки»*. 2024. № 1. С. 16–21.
DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/73-3>
11. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
12. Адміністрація морських портів України. АМПУ. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>
13. Європейська Бізнес-Асоціація. URL: <https://eba.com.ua/>
14. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/>
15. Центр транспортних стратегій. URL: <https://cfts.org.ua/>
16. Перспективи розвитку аграрного страхування в Україні / С. А. Власюк та ін. *Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва*. 2023. Т. 2. № 103. С. 63–72.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8240-2023-103-2-63-72>
17. Яценко О. М., Яценко О. М. Таксономія складових елементів логістичної системи агротрейдингу в умовах трансформації міжнародної торгівлі. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 74–80.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-14>
18. Bazaluk O., Yatsenko O., Zakharchuk O. et al. Dynamic Development of the Global Organic Food Market and Opportunities for Ukraine. *Sustainability*. 2020. Vol. 12. Iss. 17. Art. 6963.
DOI: <https://doi.org/10.3390/su12176963>
19. Яценко О. М., Завадська Ю. С., Яценко О. М. Агротрейдинг на глобальному ринку органічної продукції та перспективи для України. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. 2024. Вип. 2. С. 20–27.
DOI: <https://doi.org/10.32782/bsnau.2024.2.4>
20. Osaulenko O., Yatsenko O., Reznikova N. et al. The productive capacity of countries through the prism of sustainable development goals: challenges to international economic security and to competitiveness. *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*. 2020. Vol. 2. No. 33. P. 492–499.
DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i33.207214>
21. Yatsenko O., Zavadskaya Y., Khrystenko O. et al. Innovative transformations of the agricultural complex in the context of global challenges of sustainable development. *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*. 2021. Vol. 5. No. 40. P. 216–224.
DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v5i40.244989>
22. Hrynychak N., Yatsenko O., Bulatova O., Ptashchenko O. Problems relating to the statistical research of the national market of logistics services in war conditions. *Statistics in Transition New Series*. 2023. Vol. 24. P. 13–28.
DOI: <https://doi.org/10.59170/stattrans-2023-002>
23. Яценко О. М., Яценко О. М., Осадчук В. Є. Підвищення конкурентоспроможності міжнародних агротрейдерів на основі впровадження технологічних інновацій. *Наукові праці міжрегіональної академії управління персоналом. Серія «Економічні науки»*. 2024. Вип. 2. С. 92–99.
DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/74-12>
24. Mykhailova M., Yatsenko O., Zavadskaya Y. et al. The War in Ukraine and its Impact on Global Agricultural Trade (Auswirkungen des Ukrainekriegs auf den

- globalen Agrarhandel). *Die Bodenkultur: Journal of Land Management, Food and Environment*. 2023. Vol. 74. Iss. 2. P. 91–105.
DOI: <https://doi.org/10.2478/boku-2023-0008>
25. Yatsenko O., Iatsenko O., Khmara P. Commercial diplomacy as a tool for promoting business opportunities for national agricultural traders. *Collection of Scientific Papers "Scientific Notes"*, 2024. Vol. 35. Iss. 2. P. 233–247.
DOI: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.35.24.02.20.138.144
 26. У 2023 р. частка агропродукції в експорті зросла до 62%. *Скільки-скільки?* 06.02.2024. URL: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-chastka-ahroproduksii-v-eksporti-zroslo-do-62/>
 27. Аграрний експорт 2023: скільки і куди продали зерна та олії. *Elevatorist.com*. 29.01.2024. URL: <https://elevatorist.com/spetsproekt/210-agrarniy-eksport-2023-skilki-i-kudi-prodali-zerna-ta-oliyi>
 28. Україна вже експортувала 5,14 млн т соняшникової олії у сезоні 2023/24. *GrainTrade*. 12.06.2024. URL: <https://graintrade.com.ua/novosti/ukraina-vzhe-eksportovala-514-mln-tonn-sonyashnikovoi-olii-u-sezoni-202324.html>
 29. Яценко О. М. Стан агропродовольчого ринку України та тенденції експорту агропродукції за видами транспорту. *Бізнес-Навігатор*. 2024. Вип. 2. С. 339–343.
DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.75-59>
 30. United Nations & IMO. 2023. Black Sea Grain Initiative – Progress Report. URL: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>
 31. Агрологістика до портів Великої Одеси за 2023 рік зменшилась на третину – дослідження. *AgroPolit.com*. 08.03.2024. URL: <https://agropolit.com/news/27799-agrologistika-do-portiv-velikoyi-odesi-za-2023-rik-zmenshilas-na-tretinu--doslidjennya>
 32. Ukraine expands eCherha. *Trans.INFO*. 12.03.2025. URL: <https://trans.info/en/ukraine-border-queue-406478>
 33. Є-Чепра. Офіційний сайт. URL: <https://echerha.gov.ua/>
 34. The Danube as a key element for the EU–UA Solidarity Lanes. *Danube Commission*. 2024. URL: https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2024/DSL_EUSDR_AF_20_June_2024_MS_final.pdf
 35. Solidarity Lanes: One-Year Progress Report. *European Commission*. 2024. URL: https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en
- REFERENCES**
- “Ahrarnyi eksport 2023: skilky i kudy prodaly zerna ta olii” [Agricultural Exports 2023: How Much and Where Were Grains and Oils Sold]. *Elevatorist.com*. January 29, 2024. <https://elevatorist.com/spetsproekt/210-agrarniy-eksport-2023-skilki-i-kudi-prodali-zerna-ta-oliyi>
- “Ahrolohistyka do portiv Velykoi Odesy za 2023 rik zmenshylyas na tretynu – doslidzhennia” [Agrologistics to the Ports of Greater Odesa Decreased by a Third in 2023 – Study]. *AgroPolit.com*. March 08, 2024. <https://agropolit.com/news/27799-agrologistika-do-portiv-velikoyi-odesi-za-2023-rik-zmenshilas-na-tretinu--doslidjennya>
- Administratsiia morskikh portiv Ukrainy. AMPU. <https://www.uspa.gov.ua/>
- Ahres, O., Markiv, H., and Tomashevskiy, Yu. “Kredyt na pidtrymka silskohospodarskykh pidpriemstv v umovakh viiny” [Credit Support of Agricultural Enterprises in War Conditions]. *Visnyk Lvivskoho natsionalnoho universytetu pryrodokorystuvannia. Seriya «Ekonomika APK»*, no. 30 (2023): 59–64.
DOI: <https://doi.org/10.31734/economics2023.30.059>
- Bazaluk, O. et al. “Dynamic Development of the Global Organic Food Market and Opportunities for Ukraine”. *Sustainability*, art. 6963, vol. 12, no. 17 (2020).
DOI: <https://doi.org/10.3390/su12176963>
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <https://www.ukrstat.gov.ua/>
- Dmytrenko, R. M. “Derzhavne rehuliuвання protsesu dekarbonizatsii ahrobiznesu v umovakh transformatsii Ukrainy do nyzkovuhletsevoi modeli ekonomiky” [State Regulation of the Decarbonization Process of Agribusiness in the Conditions of Ukraine's Transformation to a Low-Carbon Economy Model]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 6 (2024): 234–240.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.6.234>
- Hrynchak, N. et al. “Problems relating to the statistical research of the national market of logistics services in war conditions”. *Statistics in Transition New Series*, vol. 24 (2023): 13–28.
DOI: <https://doi.org/10.59170/stattrans-2023-002>
- Ihnatushenko, O. S. “Osoblyvosti investytsiinoho zabezpechennia funktsionuvannia ahrarnoho sektoru Ukrainy v umovakh hlobalnoho ekonomichnoho seredovyshcha” [Features of Investment Ensuring the Functioning of the Agricultural Sector of Ukraine in the Global Economic Environment]. *Naukovi pratsi Mizhrehionalnoi Akademii upravlinnia personalom. Seriya «Ekonomichni nauky»*, no. 1 (2024): 16–21.
DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/73-3>
- Kovtun, T. “Instrumenty zabezpechennia stiikosti ahrarnoho sektoru u voiennyi chas” [Tools for Ensuring the Sustainability of the Agricultural Sector in Wartime]. *Scientific Collection «InterConf»*, no. 29 (2023): 68–77.
DOI: <https://doi.org/10.51582/interconf.19-20.01.2023.006>
- Kruhlov, V. V., and Tereshchenko, D. A. “Realizatsiia proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva v ahrarnomu sektori” [Implementation of Public-Private Partnership Projects in the Agricultural Sector]. *Public Administration and Regional Development*, no. 3 (2021): 675–698.
DOI: <https://doi.org/10.34132/pard2021.13.06>
- Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy. ev.gov.ua/
- Mykhailova, M. et al. “The War in Ukraine and its Impact on Global Agricultural Trade (Auswirkungen des

- Ukrainekriegs auf den globalen Agrarhandel". *Die Bodenkultur: Journal of Land Management, Food and Environment*, vol. 74, no. 2 (2023): 91-105.
DOI: <https://doi.org/10.2478/boku-2023-0008>
- Nehrei, M. V., Taranenko, A. A., and Kostenko, I. S. "Ahrarnyi sektor Ukrainy v umovakh viiny: problemy ta perspektyvy" [Ukrainian Agricultural Sector in War Time: Problems and Prospects]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 40 (2022).
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-38>
- Osaulenko, O. et al. "The productive capacity of countries through the prism of sustainable development goals: challenges to international economic security and to competitiveness". *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*, vol. 2, no. 33 (2020): 492-499.
DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i33.207214>
- Patyka, N. "Priorytety zabezpechennia konkurentospromozhnosti silskoho hospodarstva Ukrainy na svitovykh rynkakh" [Priorities Ensuring of the Ukraine's Agriculture Competitiveness in the World Markets]. *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*, vol. 4, no. 4 (2018): 130-145.
DOI: <https://doi.org/10.51599/are.2018.04.04.10>
- Polishchuk, A. S. "Osnovni faktory vplyvu na zrostannia vartosti zemelnykh dilianok vlasnykiv zemelnykh chastok (paiv) v Ukraini" [The Main Factors Influencing the Growth of the Value of Land Plots of Land Share Owners in Ukraine]. *Ahrosvit*, no. 17 (2021): 57-66.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2021.17.57>
- "Solidarity Lanes: One-Year Progress Report". *European Commission*. 2024. https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en
- Svydruk, I. I., Klepanchuk, O. Yu., and Pidlypna, R. P. "Zabezpechennia prodovolchoi bezpeky zasobamy vidnovlennia ahropromyslovoho rynku Ukrainy" [Ensuring Food Security by Means of Recovery of the Agricultural Market of Ukraine]. *Visnyk Lvivskoho torhovelno-ekonomichnoho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky»*, no. 69 (2023): 106-114.
DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2022-69-14>
- "The Danube as a key element for the EU-UA Solidarity Lanes". *Danube Commission*. 2024. https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2024/DSL_EUSDR_AF_20_June_2024_MS_final.pdf
- Tsentr transportnykh stratehii. <https://cfts.org.ua/>
- "U 2023 r. chastka ahroproduksii v eksporti zrosla do 62%" [In 2023, the Share of Agricultural Products in Exports Increased to 62%]. *Skilky-skilky?* February 06, 2024. <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-chastka-ahroproduksii-v-eksporti-zrosla-do-62/>
- "Ukraina vzhe eksportovala 5,14 mln t soniashnykovoii olii u sezoni 2023/24" [Ukraine Has Already Exported 5.14 Million Tons of Sunflower Oil in the 2023/24 Season]. *GrainTrade*. June 12, 2024. <https://graintrade.com.ua/novosti/ukraina-vzhe-eksportovala-514-mln-tonn-sonyashnikovoi-olii-u-sezoni-202324.html>
- "Ukraine expands eCherha". *Trans.INFO*. March 12, 2025. <https://trans.info/en/ukraine-border-queue-406478>
- "United Nations & IMO. 2023. Black Sea Grain Initiative – Progress Report". <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>
- Vlasiuk, S. A. et al. "Perspektyvy rozvytku ahrarnoho strakhuvannia v Ukraini" [The Prospects of Agricultural Insurance Development in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Umanskoho natsionalnoho universytetu sadivnytstva*, vol. 2, no. 103 (2023): 63-72.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8240-2023-103-2-63-72>
- Yatsenko, O. et al. "Innovative transformations of the agricultural complex in the context of global challenges of sustainable development". *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*, vol. 5, no. 40 (2021): 216-224.
DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v5i40.244989>
- Yatsenko, O. M. "Stan ahroprodovolchoho rynku Ukrainy ta tendentsii eksportu ahroproduksii za vydamy transportu" [The State of Ukraine's Agri-Food Market and Trends in the Export of Agricultural Products by Types of Transport]. *Biznes-Navigator*, no. 2 (2024): 339-343.
DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.75-59>
- Yatsenko, O. M., and Yatsenko, O. M. "Taksonomiia skladovykh elementiv lohistychnoi systemy ahrotreidynhu v umovakh transformatsii mizhnarodnoi torhivli" [Taxonomy of Constituent Elements of the Logistics System of Agrotreating in the Context of International Trade Transformation]. *Ekonomichniy prostir*, no. 191 (2024): 74-80.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-14>
- Yatsenko, O. M., Yatsenko, O. M., and Osadchuk, V. Ye. "Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti mizhnarodnykh ahrotreideriv na osnovi vprovadzhenia tekhnolohichnykh innovatsii" [Enhancing the Competitiveness of International Agro-Traders through Technological Innovation Implementation]. *Naukovi pratsi mizhrehionalnoi akademii upravlinnia personalom. Seriya «Ekonomichni nauky»*, no. 2 (2024): 92-99.
DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/74-12>
- Yatsenko, O. M., Zavadzka, Yu. S., and Yatsenko, O. M. "Ahrotreidynh na hlobalnomu rynku orhanichnoi produktsii ta perspektyvy dlia Ukrainy" [Agrotrading in the Global Organic Market and Prospects for Ukraine]. *Visnyk Sumskoho natsionalnoho ahrarnoho universytetu, Seriya «Ekonomika i menedzhment»*, no. 2 (2024): 20-27.
DOI: <https://doi.org/10.32782/bsnau.2024.2.4>
- Yatsenko, O., Yatsenko, O., and Khmara, P. "Commercial diplomacy as a tool for promoting business opportunities for national agricultural traders". *Collection of Scientific Papers "Scientific Notes"*, vol. 35, no. 2 (2024): 233-247.
DOI: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.35.24.02.20.138.144
- Ye-Cherha. Ofitsiynyi sait. <https://echerha.gov.ua/>
- Yevropeiska Biznes-Asotsiatsiia. <https://eba.com.ua/>
- Zalizniuk, V. P. "Otsinka indykatoriv prodovolchoi bezpeky Ukrainy" [Assessment of the Indicators of Food Security of Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 2 (2019): 128-133.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2019.2.128>