

Аспекти удосконалення управління логістичною діяльністю підприємств. *Приазовський економічний вісник*. 2020. № 1 (18). С. 78–82. URL: <http://pev.kpu.zp.ua/vypusk-1-18>.

5. Мельникова К. В. Логістичний менеджмент як основа управління ефективністю логістичних процесів. *Бізнес Інформ*. 2024. №11. С. 317–322. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-11-317-322>.

6. Сохецька А. В. Логістичний менеджмент як інструмент забезпечення ефективної діяльності підприємства. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського*. 2020. Т. 31. № 2. С. 8–13. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/70-2-2>.

М. Гардус, студент факультету менеджменту,
Т. Іваненко, к.е.н., доцент кафедри готельно-ресторанної
справи та організації бізнесу
*Миколаївський національний аграрний університет,
м. Миколаїв, Україна*

АДАПТАЦІЯ ЛОГІСТИКИ ЗЕРНА ДО ВИКЛИКІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Україна традиційно посідає провідні позиції у світі за експортом зернових культур, забезпечуючи стабільність глобальних ринків продовольства. Повномасштабна війна Росії призвела до блокади чорноморських портів, руйнування інфраструктури та різкого зростання транспортних ризиків. Внаслідок цього на перший план вийшли альтернативні логістичні маршрути - через Дунайські порти, сухопутні коридори до країн ЄС та Балтики, а також ініціативи міжнародних партнерів у межах Solidarity Lanes [1]. Війна стала не лише загрозою, а й чинником перебудови всієї системи експорту зерна, створивши нові виклики та можливості для подальшої відбудови і трансформації логістичної архітектури України.

До початку повномасштабного вторгнення понад 90% українського експорту зернових проходило через чорноморські порти Великої Одеси - Одесу, Чорноморськ та Південний. У 2022–2023 роках блокада та постійні атаки перетворили морську логістику на найбільш вразливу ланку, а «зернова угода» лише

частково забезпечувала доступ до світових ринків [2]. У середині 2023 року Україна відкрила власний гуманітарний коридор, що дозволив поступово наростити обсяги. Уже в 2024 році через одеські порти проходило близько 85% морського експорту зернових та олійних культур, тоді як у 2023 цей показник не перевищував 52% [3]. Попри зростання ролі альтернативних маршрутів, Одеса зберігає ключове значення завдяки глибоководним терміналам та високій пропускній спроможності.

Після блокади Чорного моря у 2022–2023 роках саме Дунайські порти - Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ - стали критичним каналом для українського експорту зернових. У 2023 році їхня частка сягнула майже 45% усього морського експорту, компенсуючи втрату одеського напрямку [5]. Однак відновлення українського чорноморського коридору в другій половині 2023 року різко знизило значення Дунаю: у 2024 році на нього припадало лише близько 13% вантажопотоку [1]. Потужності дунайських портів обмежені, що проявляється у чергах та високих логістичних витратах. Крім того, вони неодноразово зазнавали ракетних і дронівих атак з боку Росії. Попри це, дунайський маршрут зберігає роль «страхової подушки», яка гарантує мінімальний рівень експорту навіть у разі загострення ситуації на Чорному морі.

Паралельно з розширенням дунайських маршрутів Україна активізувала транзит зернових через країни ЄС у межах ініціативи Solidarity Lanes, започаткованої Єврокомісією у 2022 році. Вона дозволила перевезти понад 87 млн тонн зернових та олійних культур до кінця 2024 року. Важливим прикладом стала угода з Литвою та Польщею про перенесення частини прикордонних контролів безпосередньо до порту Клайпеда, що скоротило час транзиту [7]. Водночас у 2025 році обсяги перевалки через Балтику помітно знизилися: перевезення продуктів переробки зерна через Клайпеду скоротилися майже удвічі [8]. Це свідчить, що «балтійський вектор» виступає насамперед як резервний канал, важливий для інтеграції українського експорту до європейських ринків, але поступається за ефективністю та масштабами чорноморським портам.

Перебудова логістики зернових відкриває простір для стратегічної відбудови української аграрної інфраструктури.

Війна продемонструвала необхідність диверсифікації маршрутів, інвестицій у портові та залізничні вузли, а також розвитку локальної логістики для аграрних громад.

Війна радикально змінила логістичну карту українського зернового експорту. Чорне море зберігає провідне значення, Дунай і Балтика відіграють роль страхових каналів, а відбудова відкриває можливості для зеленої трансформації транспортної інфраструктури та глибшої інтеграції в європейський простір.

Список використаних джерел:

1. European Commission. Solidarity Lanes – one year on: 189 million tonnes of Ukrainian goods exported. Updated 2024. (https://transport.ec.europa.eu/solidarity-lanes_en)
2. USDA Agricultural Marketing Service. Ukraine Grain Transportation Report 2025. June 2025. (<https://www.ams.usda.gov/market-news/ukraine-grain-transportation-report>)
3. USDA Agricultural Marketing Service. Ukraine Grain Transportation Report 2024. June 2024. (<https://www.ams.usda.gov/market-news/ukraine-grain-transportation-report>)
4. Reuters. Ukraine's Black Sea farm exports slip to 6.11 mln tonnes in March. April 2024. (<https://www.reuters.com/world/europe/ukraines-black-sea-farm-exports-slip-march-2024-04-05>)
5. Ports Europe. Danube ports cargo turnover shrinks 45.9% in 2024 after Black Sea corridor reopening. February 2025. (<https://www.portseurope.com/danube-ports-cargo-2024>)
6. VoxUkraine. Дунайські порти: страховка, але не альтернатива Великій Одесі. March 2025. (<https://voxukraine.org/dundunajski-porty-2025>)
7. AP News. Ukraine, Poland, Lithuania agree to speed grain transit via Klaipeda. October 2023. (<https://apnews.com/article/ukraine-poland-lithuania-klaipeda-grain-transit-2023>)
8. Odessa Journal. Ukrainian grain transit via Klaipeda falls by half. April 2025. (<https://odessa-journal.com/ukrainian-grain-transit-via-klaipeda-falls-by-half>)

Т. Дем'яненко, к.е.н., доцент,