УДК 33:336.338.4

[https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-2\(8\)-332-342](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-2(8)-332-342)

Ткачев Валерій Анатолійович аспірант кафедри менеджменту і логістики Одеської національної академії харчових технологій, вул. Канатна, 112, м. Одеса, 65039, тел.: (048) 712-41-14, e-mail: valtkachev@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0001-7901-6360>

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЯК ФАКТОР ТРАНСФОРМАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗЕРНОВОГО РИНКУ

Анотація. Україна довела, що готова, незважаючи на кризовий стан в країні, виконувати взяті на себе міжнародні зобов'язання, зокрема, експорту сільськогосподарської продукції. Готовності інфраструктури зернового ринку України забезпечувати зростаючі обсяги експорту сільгосппродукції та викликам сьогодення присвячено дане дослідження. Проведено аналіз експорту та виробництва зерна. Встановлення, що зростання поставок на зовнішній ринок веде до оздоровлення соціально-економічної ситуації в агровиробництві та суміжних галузях. Наголошено, що збільшення виробництва сільгосппродукції, в тому числі зерна, дозволяє створювати нові робочі місця, підвищувати купівельну спроможність усередині країни, розширювати базу оподаткування. Нарощування експортного потенціалу дозволить підвищити роль в загальносвітовому виробництві та експорті зерна.

Запропоновано напрями удосконалення експортної зернової інфраструктури, а саме: активізувати роботу з вдосконалення законодавчої бази експорту зерна; збільшення потужностей діючих зернових терміналів з перевалки; впровадження сучасних цифрових технологій (блокчейн, старт-технологій) відправки зернових вантажів, усунення дефіциту вагонів-зерновозів. Наголошено, що обсяг інвестицій, необхідний для створення сучасної експортної інфраструктури повинен бути забезпечений як власним капіталом Державної Продовольчої Зернової Корпорації, так і за рахунок кредитів банків з державною участю, необхідно активне залучення прямих іноземних інвестицій в виробництво, зберігання, транспортування експортованого зерна, зокрема, за рахунок капіталу з країн імпортерів.

Запропоновано створення ефективної системи державного контролю та нагляду за якістю в сфері обігу зерна, що забезпечить отримання більш достовірної інформації щодо зернових ресурсів країни, їх якості, можливостях експорту шляхом сертифікації якості зерна та декларування його обігу. Розробити

систему пільгового оподаткування підприємств-експортерів, пільгових кредитів, що надаються на розвиток експортного виробництва. Слід посилити державну підтримку страхових компаній, що мають досвід у сфері агрострахування, що дозволить надавати підприємствам-експортерам зернової продукції страхові послуги на пільгових умовах.

Ключові слова: логістика, зерно, експорт, транспорт, потенціал, вантаж.

Tkachev Valeriy Anatoliiovych Graduate student of the Department of Management and Logistics of the Odessa National Academy of Food Technologies, 65039, Odessa, Kanatna St., 112, tel.: (048) 712-41-14, e-mail: valtkachev@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0001-7901-6360>

EXPORT POTENTIAL AS A FACTOR OF GRAIN MARKET INFRASTRUCTURE TRANSFORMATION

Abstract. Ukraine has proved that it is ready to fulfill its international obligations, in particular, the export of agricultural products, despite the crisis in the country. This study is devoted to the readiness of the infrastructure of the grain market of Ukraine to provide growing volumes of agricultural exports and the challenges of today. The analysis of grain export and production is carried out. Establishment that the growth of supplies to the foreign market leads to the improvement of the socio-economic situation in agricultural production and related industries. It is emphasized that increasing the production of agricultural products, including grain, allows to create new jobs, increase purchasing power within the country, expand the tax base. Increasing the export potential will increase the role in world grain production and exports.

The directions of improvement of the export grain infrastructure are offered, namely: to intensify work on improvement of the legislative base of grain export; increasing the capacity of existing grain terminals for transshipment; introduction of modern digital technologies (block chain, start-technologies) of sending grain cargoes, elimination of deficit of grain trucks. It is emphasized that the amount of investment required to create a modern export infrastructure should be provided both by the State Food Grain Corporation's own capital and by loans from state-owned banks, it is necessary to actively attract foreign direct investment in production, storage, transportation of exported grain. at the expense of capital from importing countries.

It is proposed to create an effective system of state control and quality supervision in the field of grain circulation, which will provide more reliable information on the country's grain resources, their quality, export opportunities through certification of grain quality and declaration of its circulation. To develop a system of preferential taxation of exporting enterprises, preferential loans provided for the development of

export production. State support for insurance companies with experience in the field of agricultural insurance should be strengthened, which will allow grain exporting companies to provide insurance services on preferential terms.

Keywords: logistics, grain, exports, transport, potential, cargo.

Постановка проблеми. Агросектор України з його базовою складовою – сільським господарством – є системоутворюючим в національній економіці, формуючи продовольчу, економічну, екологічну та енергетичну безпеку держави. Україна є лідером в експорті зернових культур і соняшникової олії. Вітчизняний агросектор зі значними експортним потенціалом може стати рушієм розвитку національної економіки, надаючи імпульс інвестиційному, технологічному та соціальному піднесенню України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значним внеском у розробку проблеми формування ефективного зернового ринку є наукові дослідження зарубіжних вчених, зокрема О. Скринік, О. Михайлова, А. Корбута, С. Хасенова, А. Бісенбаєва, У. Дуалета, А. Куришбаєва, яких проведено комплексне дослідження ринку зерна.

Розвиток зернового ринку України є у центрі уваги таких вітчизняних дослідників як М. Присяжнюка, М. Безуглого, С. Кваші, А. Розгона, П. Саблука, О. Нікішиної, І. Савенка, І. Седікової та ін. Фактори формування цінових тенденцій на зерновому ринку України на сучасному етапі, розглядають Ю. Лузан, О. Боднар, О. Шпичак, І. Кобут Ю. Воскобійник та ін. Поряд із цим виникла потреба подальшого аналізу й проведення досліджень у контексті змін експорту зернових вантажів в нових реаліях сьогодення.

Мета статті. Україна довела, що готова, незважаючи на кризовий стан в країні, виконувати взяті на себе міжнародні зобов'язання, зокрема, експорту сільськогосподарської продукції. Готовності інфраструктури зернового ринку України забезпечувати зростаючі обсяги експорту сільгосппродукції та викликам сьогодення присвячено дане дослідження.

Виклад основного матеріалу. Зерно і продукти його переробки складають вагомому частину сировини підприємств переробної промисловості, формуючі галузеві пропорції не тільки в агропромисловому виробництві, а й у всій економіці країни. За останні роки Україна перетворилася в одного з найбільших світових експортерів зерна. За аналітичними даними Держмитслужби за 2019/2020 маркетингового року на зовнішні ринки поставлено 57,2 млн. т зернових, зернобобових та борошна, що на 6,8 млн. т більше 2018/2019 МР (50,4 млн. т.) [1].

*Рис. 1. Еволюція експорту та виробництва зерна
Побудовано автором за даними Держстату України*

Збільшення виробництва зерна в розрахунку на його експорт має важливе економічне та політичне значення. Однак перспективи розвитку постачання на зовнішній ринок українського зерна залежать від ефективності державних механізмів та бізнесу щодо збільшення обсягів внутрішнього виробництва зерна, державної політики в галузі сприяння його експорту, логістичної інфраструктури [2]. При цьому дуже важливим є вивчення та використання досвіду зарубіжних країн, які успішно просувають свою продукцію на зовнішній ринок. Різні механізми підтримки експорту зерна, що застосовуються країнами – провідними постачальниками зерна з урахуванням норм і правил СОТ, можуть бути адаптовані до українських умов, що в перспективі підвищать конкурентоспроможність українського зерна на зовнішніх ринках.

У порівнянні з більшістю товарів промислового виробництва та енергетичною сировиною зерно є унікальним товаром, необхідним для задоволення базових людських потреб. У зв'язку з цим його експорт має не тільки економічне, а й політичне значення, від якості та регулярності зернових поставок залежить продовольча безпека країн, які через кліматичні та географічні умови не можуть, за рахунок внутрішніх ресурсів, забезпечити населення [3]. Зерно відноситься до одних з найбільш дешевих товарів на світовому ринку (з точки зору співвідношення обсягу до вартості продукту), тому рентабельність експорту може бути забезпечена за умов великомасштабного постачання. З урахуванням обмежених термінів зберігання зерна, великого значення набуває ефективність його доставки автомобільним, морським, залізничним транспортом.

Характерною особливістю світового ринку зерна є той факт, що в даний час основну частину поставок забезпечують найбільші країни-експортери: США, Канада, Австралія, ЄС і Аргентина. В останні роки в число великих

постачальників увійшли також Росія, Україна і Казахстан. Число країн-експортерів зерна на відміну від експортерів високотехнологічної та іншої промислової продукції жорстко обмежені природними факторами: родючістю ґрантів, наявністю води в достатньому обсязі, сприятливими кліматичними умовами, які не можуть бути перенесені за кордон або запозичені, тому кількість експортерів зерна завжди значно менше числа імпортерів.

Експортери на українському ринку представлені дочірніми структурами міжнародних компаній і компаніями українського походження, як Кернел і Нібулон, а також державною компанією – Державна Продовольча Зернова Корпорація України (ДПЗКУ). Експортери закупають зерно як за форвардними, так і за спотовими контрактами. Не всі трейдери готові працювати на форвардних умовах, але в деяких компаній частка форвардних контрактів сягає 15 % від загального обсягу закупівель. Великі агрохолдинги є лідерами серед експортерів зерна з України [4]

Оскільки зерно належить до стратегічних товарів, найчастіше експортно-економічна вмотивованість постачальників зерна (на відміну, наприклад, від нафти) може не збігатися в повній мірі з інтересами відповідних держав, як з політичних мотивів, так і в разі неврожайів. Основна частина зерна поставляється за прямими контрактами, через біржі реалізується близько 1/3 від всього обсягу світової торгівлі зерном. Основними біржами, де відбувається визначення цін на зерно, є Chicago Board of Trade і Лондонська біржа [4].

Надалі розглянемо логістичну інфраструктуру експорту зернових та окреслимо її проблеми. Транспортна система України поки справляється зі зростаючими врожаєм зерна. Хоча зернова логістика в 2019 році стала значно дорожче [7]. Всі основні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, річковий) за підсумками 2019 показують зростання обсягів перевезення зернових вантажів (див. табл. 1). Однак, на думку учасників ринку, у кожного з видів транспорту є власні причини зростання показників.

Таблиця 1

Обсяги перевезення зернових вантажів за основними видами транспорту, 2019 р.

Вид транспорту	Період, міс. 2019 р.	Обсяги перевезення, млн. т.	Відхилення	
			млн. т	%
Залізничний	8	25,0	+ 4,9	+24,3
Автомобільний	6	7,2	+ 2,28	+46,16
Річковий (Дніпро)	9	3,36	+ 1,67	+100

Побудовано автором за даними Держстату України

За підсумками 2019 року морські порти України збільшили обсяги перевалки вантажів на 18,4 %. Річний обсяг перевалки вантажів 13 діючих портів перевищив 160 млн. т. [5]. Хлібні вантажі та олія склали понад 38 % від загального обсягу вантажопотоку в українських портах. Зростання перевалки у 2019 році спостерігалось за усіма напрямками: експорт, імпорт, транзит, внутрішні перевезення. Але найбільш значущим – на 22 % (121 млн. т) було зростання експорту продукції українських виробників. Імпорт збільшився на 9 % (до 25,8 млн. т). Перевалка транзитних вантажів зросла майже на 8 % [5]. Лідерами за обсягом перевалки вантажів у 2019 році традиційно є чотири порти: Південний – 53,9 млн. тонн (+ 26,1 %), Миколаїв – 33,4 млн. тонн (+14,5 %), Чорноморськ – 26,2 млн. тонн (+21,4 %), Одеса – 25,3 млн. тонн (+16,8 %). У 2019 році кількість перевезених річкою Дніпро вантажів зросла на 19 % до майже 11,8 млн. т. Зокрема, майже на 54 % збільшено перевезення зернових [5].

Зростання перевезень вантажів Дніпром відбувається на тлі зменшення кількості суднопроходів на 27 %. Це свідчить про збільшення рівня завантаженості суден та покращення умов судноплавства. Це відбувається зокрема й за рахунок днопоглиблення на водосховищах Дніпра, які філія АМПУ здійснила вперше за останні 6 років [5].

За оперативними даними АТ «Укрзалізниця» протягом 2019 р. підприємство перевезло 40,5 млн. т зерна (на 20 % більше відвантажень 2018 р.). На експорт перевезено 35,3 млн. т збіжжя, що на 30 % більше, ніж 2018 р. [6].

Якщо проаналізувати структуру перевезень, то обсяги збільшуються лише за трьома видами вантажів – зернові, хімічні та мінеральні добрива (+31,5 %) і руда (+2,7 %). У 2019 р. близько 180 станцій переорієнтувалися на маршрутні відправки. Окрім того, впроваджено ефективну модель графікових маршрутів, коли вантажний поїзд відправляємо чітко за розкладом. Це дозволило удвічі пришвидшити обіг вагона, до 6-7 діб, і, відповідно, збільшити швидкість доставки зерна на експорт. [6]

Процес «маршрутизації» відвантажень зерна. ініціювали кілька великих українських компаній, що володіють обмеженою кількістю «маршрутних» елеваторів (близько 70, або 10 % всіх наявних лінійних елеваторів. Тепер 70 % лінійних, середніх та малих елеваторів або позбавлені доступу до залізничної інфраструктури, або додатково сплачують за подачу вагонів, отримуючи зростання логістичних витрат [6]. Раніше вантажні потяги відправлялися по мірі формування. Тепер складено графік, а у трейдерів з'явилася можливість підвезти свої вантажі на певну станцію в певний час – відповідно до розкладу.

Однак в ситуації, що склалася, є й позитивні результати. Елеваторна галузь отримала стимул для модернізації застарілої інфраструктури і додаткові

інвестиції у будівництво сучасних складських ємностей. Це змусило власників елеваторів вкладати кошти в їхню модернізацію. Тож тепер маємо 170-190 маршрутних зерноскладів. Нова політика “УЗ” витягла на світло ще одну інфраструктурну проблему аграрної галузі. У зв’язку зі зміною погодних умов і зміщенням кліматичних зон аграрії почали успішно вирощувати зернові та олійні в нетрадиційних для рослинництва західних і північних регіонах України. Сучасних елеваторів там поки недостатньо. «Наразі склалася ситуація, коли «Укрзалізниця» фактично керує інвестиційною привабливістю виробництва зерна в регіональному розрізі. [6] “УЗ”, як держмонополіст, повинна узгоджувати свої дії з Мінекономрозвитку, рівномірно розширюючи інфраструктурні можливості всіх областей України. Крім того, в УЗА покладають надії на державно-приватне партнерство: якщо підприємцям дозволити використовувати локомотивну тягу, проблема з доїздом зерна до магістральних шляхів буде вичерпана. [6]

За оцінками директора з розвитку бізнесу «Укрзалізниці» А. Рязанцева, потужності сертифікованих зерноскладів, з яких можлива подача зерна на залізничні гілки, наразі вистачає приблизно на 50 % врожаїв. У Західній Україні, показник співвідношення сертифікованих складів і врожаю трохи більше 27 %. [6]. Зростання перевезення зерна автотранспортом викликано введенням обмежень Укрзалізницею на відвантаження з малодіяльних станцій, відносно низька вартість перевезення автотранспортом. Однак необхідно зробити роботу автотранспорту більш цивілізованою. Мова про боротьбу з перевантаженнями, приведення в нормальний стан дорожнього покриття, удосконалення логістики: потік автомашин не повинен заважати життю припортових міст. Незважаючи на позитивну динаміку функціонування логістичної інфраструктури, слід окреслити проблемні аспекти. Учасники ринку визначають ряд проблем, пов’язаних із зерновою логістикою в Україні (див. табл. 2).

Таблиця 2

Проблеми зернової логістики в Україні

Залізничний транспорт	
Проблеми	
Обмеження УЗ відвантаження зерна з МЗС і введення додаткової плати за подачу (прибирання) вагонів на МЗС (173,11 грн./км вагон без ПДВ).	Фактично зараз паралізоване відвантаження вантажів з 30 % всіх наявних у державній залізничній компанії вантажних станцій. Питання подальшої долі малодіяльних залізничних станцій знаходиться в стадії активного обговорення.
Погіршення основних виробничих показників Укрзалізниці з перевезення зернових вантажів.	Падіння середньої швидкості руху складів із зерном до 85-90 км на добу (норматив 200-320 км на добу) Погіршення оборотності зерновозів з 12-14 діб до 15-16 діб. Зменшення роботи 1 вагона-зерновоза, т/км.

Профіцит (надлишок) зерновозів.	За останній рік загальний парк таких вагонів в збільшився на 5,5-6 тис. до 27-27,5 тис. зерновозів (місячний приріст 500-800 вагонів). Зростання парку зерновозів на тлі падіння швидкості руху складів призводить до додаткового навантаження на мережу УЗ, зниження загальної пропускної здатності та збільшення кількості «кинутих» складів. Періодично на залізничних коліях Укрзалізниці знаходиться $\approx$ 300-350 складів в «кинутому» стані (15-17 тис. вагонів або 10 % вагонного парку, які стоять без руху).
Обмежена пропускна здатність припортових залізничних станцій.	На даний момент максимальна пропускна здатність припортових залізничних станцій $\approx$ 2000-2100 вагонів із зерном. Фактично обробляється 1400-1800 вагонів на добу.
Крадіжка зернових вантажів, розукомплектування вагонного парку при русі по залізничній мережі.	Збереження вантажів та вагонного парку залишається гострою проблемою Укрзалізниці. Підрозділ ВОХР Укрзалізниці не в змозі забезпечити супровід всіх вантажів та охорону інфраструктури. При цьому на мережі УЗ діють організовані злочинні групи, до складу яких входять, зокрема, співробітники УЗ, ВОХР, місцеві правоохоронці.
Автомобільний транспорт	
Поганий стан автомобільних доріг. Зростання витрат на утримання автотранспорту через позапланових ремонтів. Дефіцит водіїв зерновозів.	За оцінками близько 10 % парку автозерновозів простоє через відсутність професійних водіїв (дефіцит – 3-5 тис. чол.)
Наявність тіньових ринків автопослуг та палива.	1/3 ринку перевезення зерна автотранспортом перебуває в тіні (сплачується за «кеш»). Крім цього, в Україні процвітає чорний та сірий ринок палива, який дозволяє заправляти автомашин дешевше за готівку.
Неефективна дія габаритно-вагового контролю на території України.	Це дозволяє компаніям перевозити вантажі з порушенням норм габаритно-вагового контролю. Корупція в органах.
Низькі тарифи на перевезення зернових вантажів та ціновий демпінг.	Компанії автоперевізники, які працюють в тіньовому режимі, пропонують на ринок низькі тарифи та займаються ціновим демпінгом, що стримує розвиток ринку автомобільних послуг.
Систематичні простої на навантаження і вивантаження, що веде до низького обороту автотранспорту.	Слабка організація автомобільної логістики призводить до простою автозерновозів в очікуванні вантажних операцій.
Річковий транспорт	
Неконтрольований скид води ГЕС, зміна рівня води у водосховищах, зміна глибин судноплавних шляхів.	Загальний флот не перевищує 130-150 судів (дефіцит оцінюється в 80-100 судів).

Загальний дефіцит каботажного флоту в Україні. Обмежена кількість учасників ринку перевезень зернових вантажів річковим транспортом.	
Орендна плата.	При заході іноземного судна в територіальні води України орендна плата не стягується;
Акцизний збір на паливо.	Іноземні судна, що заходять в територіальні і внутрішні води, не платять даний акцизний збір, що дозволяє купувати їм паливо значно дешевше, ніж українському флоту.
Необхідність проведення днопоглиблювальних робіт на деяких ділянках судноплавних шляхів, збільшення загальної протяжності судноплавних шляхів України.	За час незалежності України загальна протяжність судноплавних шляхів скоротилася з 4,6 тис. км до 1,8 тис. км. На деяких ділянках Дніпра глибина судноплавних шляхів зменшилася з 3,6 м до 2,5 м.

Побудовано автором

Зростання поставок на зовнішній ринок веде до оздоровлення соціально-економічної ситуації в агровиробництві та суміжних галузях. Збільшення виробництва сільгосппродукції, в тому числі зерна, дозволяє створювати нові робочі місця, підвищувати купівельну спроможність усередині країни, розширювати базу оподаткування. Нарощування експортного потенціалу дозволить підвищити роль в загальносвітовому виробництві та експорті зерна. Дієва система заходів підтримки експорту зерна в Україні ще не розроблена. Несьогоднішній час жодне з відомств, пов'язаних з питаннями експорту, не займається предметно стимулюванням поставок зерна.

Висновки. Удосконалення експортної зернової інфраструктури, на наш погляд слід здійснювати за такими напрямками:

1. Активізувати роботу з вдосконалення законодавчої бази експорту зерна (із зазначенням цільових індикаторів, обсягу бюджетних асигнувань та очікуваних результатів);
2. Посилання роботу з розширення та модернізації експортно-орієнтованих транспортних каналів збуту зерна (збільшення потужностей діючих зернових терміналів з перевалки);
3. Вузьким місцем розвитку експорту є внутрішні перевезення залізничним транспортом. На наш погляд, вкрай необхідно впровадження сучасних цифрових технологій (блокчейн, старт-технологій) відправки зернових вантажів.
4. Для усунення дефіциту вагонів-зерновозів здійснювати стимулюванням вітчизняних підприємств-виробників. Іншим оперативним варіантом вирішення цієї проблеми може стати лізинг вагонів-зерновозів в зарубіжних країнах.
5. Обсяг інвестицій, необхідний для створення сучасної експортної інфраструктури повинен бути забезпечений як власним капіталом Державної

Продовольчої Зернової Корпорації, так і за рахунок кредитів банків з державною участю. Крім того, до реалізації зазначених заходів можливо залучити в якості інвесторів транснаціональні компанії («Луїс Дрейфус», «Каргілл», «Нібулон»).

6. На нашу думку, необхідно більш активне залучення прямих іноземних інвестицій в виробництво, зберігання, транспортування експортованого зерна, зокрема, за рахунок капіталу з країн імпортерів.

7. Створення ефективної системи державного контролю та нагляду за якістю в сфері обігу зерна, що забезпечить отримання більш достовірної інформації щодо зернових ресурсів країни, їх якості, можливостях експорту шляхом сертифікації якості зерна та декларування його обігу.

8. Необхідно розробити систему пільгового оподаткування підприємств-експортерів, пільгових кредитів, що надаються на розвиток експортного виробництва. Слід посилити державну підтримку страхових компаній, що мають досвід у сфері агрострахування, що дозволить надавати підприємствам-експортерам зернової продукції страхові послуги на пільгових умовах, це підвищить конкурентоспроможність українського зерна на зовнішніх ринках.

Література:

1. Оценка экспортного потенциала украинского зерна в 2020/21 МГ снижена. ИА «АПК-Информ». URL: <https://www.apk-inform.com/ru/news/main/1514864> (дата звернення 12.01.2021).
2. Савенко І. І. Логістичний підхід в управлінні потоками зернозберігаючих підприємств. Теоретико-правовий та методологічний аспекти. Одеса: Євротойз, 2008. 272 с.
3. Нікішина О. В. Стратегічні орієнтири розвитку зернового ринку України. URL: <http://www.confcontact.com> (дата звернення 12.12.2020).
4. Перспективи використання деривативів на зерновому ринку України дослідження зернового ринку. URL: http://www.fst-ua.info/wp-content/uploads/2020/04/Grain-Market-Research_27.4.2020.ukr_.pdf (дата звернення 12.01.2021).
5. Морські порти досягли історичного рекорду перевалки. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17413-ukrajinski-morski-porti-dosyagli-istorichnogo-rekordu-perevalki-ponad-160-mln-tonn> (дата звернення 12.01.2021).
6. Рекордні обсяги експорту в 2020 р. відвантажили, переважно, «Укрзалізниця» та морські торговельні порти. URL: <https://www.business.ua/uk/rekordni-obsyagi-eksportu-v-2020-r-vidvantazhili-perevazhno-ukrzhaliznitsya-ta-morski-torgovelni-porti> (дата звернення 10.01.2021).
7. Sedikova I. Analysis of legal forms structural elements of grain logistics. Економіка харчової промисловості. 2017. № 2, Т. 9. С. 54-60.

References:

1. Nikishina O. Strategichni orientiri rozvitku grain market analysis Ukraine [Strategic guidelines for the development of the grain market of Ukraine]. confcontact.com. Retrieved from: www.confcontact.com. [in Ukrainian].
2. Ocenka eksportnogo potencyala ukaynskogo zerna v 2020/21 MG snyzhena. YA «APK-Ynform» [The assessment of the export potential of Ukrainian grain in 2020/21 MY has been

reduced]. apk-inform.com. Retrieved from: <https://www.apk-inform.com/ru/news/main/1514864> [in Russian].

3. Savenko I. I. (2008). Logistichny pidhid in upravlinni flows zernozberigayuchih pidpriemstv. Theoretical and legal aspects that metodologichny [Logistic approach in the management of flows of grain-saving enterprises. Theoretical, legal and methodological aspects]. Odesa : Evrotoyz. 272 p. [in Ukrainian].

4. Nikishyna O. V. Stratehichni oriientyry rozvytku zernovoho rynku Ukrainy [Strategic guidelines for the development of the grain market of Ukraine]. Retrieved from : <http://www.confcontact.com>. [in Ukrainian].

5. Perspektyvy vykorystannya deryvatyviv na zernovomu rynku ukrayiny doslidzhennya zernovogo rynku. [Prospects for the use of derivatives in the grain market of Ukraine grain market research.] fst-ua.info. Retrieved from: http://www.fst-ua.info/wp-content/uploads/2020/04/Grain-Market-Research_27.4.2020.ukr_.pdf. [in Ukrainian].

6. Morski porty dosyagly istorychnogo rekordu perevalky [Sea ports reached the historic record of transshipment]. uspa.gov.ua. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17413-ukrajinski-morski-porti-dosyagli-istorichnogo-rekordu-perevalki-ponad-160-mln-tonn>. [in Ukrainian].

7. Rekordni obsyagy eksportu v 2020 r. vidvantazhyly, perevazhno, «Ukrzaliznytsya» ta morski torgovelni porty [Record volumes of exports in 2020 were shipped mainly by Ukrzaliznytsia and sea trade ports]. business.ua. Retrieved from: <https://www.business.ua/uk/rekordni-obsyagi-eksportu-v-2020-r-vidvantazhili-perevazhno-ukrzaliznitsya-ta-morski-torgovelni-porti>. [in Ukrainian].

8. Sedikova I. (2017). Analysis of legal forms structural elements of grain logistics. Economics of the food industry. Vol. 2. Is. 9.p. 54-60. [in English].