УДК 339.137
JEL O31, R41
DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-77-88

АНАЛІЗ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА
ЛОГІСТИКИ ЕКСПОРТУ
ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ З УКРАЇНИ

І.О. Майорова
старший викладач
кафедри «Менеджмент і маркетинг»
E-mail: mayorovairina7@gmail.com
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-9286-2665>

Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна

Анотація. У статті проаналізовано сучасні тенденції розвитку експорту зернових вантажів з України. Це можна пояснити декількома факторами: Україна має відмінні географічні умови для вирощування зернових; об'єми виробленої продукції виходять далеко за межі тільки внутрішнього ринку країни; з точки зору логістичної структури, чорноморські порти відмінно підходять для відвантаження зерна в Китай, Єгипет, Таїланд, Ізраїль, Арабські Емірати.

Головною метою роботи є проведення аналізу та виявлення проблемних аспектів конкурентного середовища логістики експорту зернових вантажів з України.

Проведено аналітичний огляд конкурентного середовища логістики експорту зернових вантажів з України. Конкурентне середовище логістики експорту зернових – це результат і умови взаємодії великої кількості суб'єктів (зернотрейдерів, транспортних компаній, портів, портових терміналів), що визначає відповідний рівень економічного суперництва і можливість впливу окремих економічних агентів на загальну ринкову ситуацію. Важливим є те, що конкурентне середовище утворюється не лише і не стільки власне суб'єктами постачання зерна та перевалки зернових вантажів, взаємодія яких викликає суперництво, але в першу чергу – відносинами між ними.

Логістичні схеми доставки зерна в нашої країни потребують часткової модифікації. Поліпшення конкурентного середовища та вирішення проблем постачання зерна на експорт через морські порти України слід шукати у вдосконаленні логістичної інфраструктури шляхом використання внутрішнього водного транспорту з рейдовою перевалкою вантажів, що дасть можливість заходити в українські морські порти великовантажним суднам, що збільшить конкурентоспроможність експорту зерна з України.

Ключові слова: експортери, зернові культури, конкуренти, зернові термінали, транспортування, порти.

УДК 339.137
JEL O31, R41
DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-77-88

АНАЛІЗ КОНКУРЕНТНОЇ СРЕДИ
ЛОГІСТИКИ ЕКСПОРТА
ЗЕРНОВИХ ГРУЗОВ ІЗ УКРАЇНИ

І.А. Майорова
старший преподаватель
кафедры «Менеджмент и маркетинг»
E-mail: mayorovairina7@gmail.com
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-9286-2665>

Одесский национальный
морской университет, Одесса, Украина

Аннотация. В статье проанализированы современные тенденции развития экспорта зерновых грузов из Украины. Это можно объяснить несколькими факторами: Украина имеет отличные географические условия для выращивания зерновых; объемы продукции выходят за рамки только внутреннего рынка страны; с точки зрения логистической структуры, черноморские порты хорошо подходят для отгрузки зерна в Китай, Египет, Таиланд, Израиль, Арабские Эмираты.

Главной целью работы проведение анализа и выявления проблемных аспектов конкурентной среды логистики экспорта зерновых грузов из Украины.

Проведен аналитический обзор конкурентной среды логистики экспорта зерна из Украины. Конкурентная среда логистики экспорта зерновых – результат и условия взаимодействия большого количества субъектов (зернотрейдеров, транспортных компаний, портов, портовых терминалов), что определяет соответствующий уровень экономического соперничества и возможность влияния отдельных экономических агентов на общую рыночную ситуацию. Важно то, что конкурентная среда образуется не только и не столько собственно субъектами поставки зерна и перевалки зерновых грузов, взаимодействие которых вызывает соперничество, но в первую очередь – отношениями между ними.

Логистические схемы доставки зерна в нашей стране нуждаются в частичной модификации. Улучшение конкурентной среды и решение проблем поставки зерна на экспорт, через морские порты Украины, следует искать в совершенствовании логистической инфраструктуры, путем использования внутреннего водного транспорта с рейдовой перевалкой грузов. Использование этого направления позволит заходить в украинские морские порты большегрузным судам, увеличит конкурентоспособность экспорта зерна из Украины.

Ключевые слова: экспортеры, зерновые культуры, конкуренты, зерновые терминалы, транспортировка, порты.

UDC 339.137
JEL O31, R41
DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-77-88

ANALYSIS OF THE COMPETITIVE ENVIRONMENT
FOR GRAIN CARGO EXPORT LOGISTICS FROM UKRAINE

Iryna Mayorova

Senior lecturer, lecturer of the Department of Management and Marketing
E-mail: mayorovairina7@gmail.com
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-9286-26>

Odessa National Marine University, Odessa, Ukraine

Abstract. Modern trends in the development of grain exports from Ukraine are analyzed in the article. This can be explained by several factors. Firstly, our country has excellent geographic conditions for growing cereals. Secondly, the volume of production goes beyond the scope of only the domestic market of the country. Thirdly, from the point of view of the logistic structure, the Black Sea ports are well suited for shipping grain to China, Egypt, Thailand, Israel, and the United Arab Emirates.

The main goal of the work is to analyze and identify problematic aspects of the competitive environment for the logistics of export grain cargo from Ukraine.

An analytical review of the competitive environment for the logistics of exporting grain cargo from Ukraine has been carried out. The competitive environment of grain export logistics is the result and conditions of interaction of a large number of entities (grain traders, transport companies, ports, port terminals), which determines the appropriate level of economic rivalry and the ability of individual economic agents to influence the overall market situation. It is important that the competitive environment is formed not only and not so much by the actual subjects of grain delivery and transshipment of grain cargoes, the interaction of which causes rivalry, but, first of all, by the relations between them.

Ukraine confidently holds key positions in the world grain market. The Ukrainian grain market is export-oriented, which ensures the receipt of foreign exchange earnings into the state treasury. Most of the grain cargo is exported through port terminals, which requires the coordination and efficiency of grain traders, linear elevators, transport and terminals.

However, the logistics schemes for the delivery of grain in our country require partial modification. Improving the competitive environment and solving the problems of supplying grain for export, through the seaports of Ukraine, should be seek in improving the logistics infrastructure, by using inland water transport with road transshipment of goods. The use of this direction will allow supersize vessels to enter the Ukrainian seaports, and will increase the competitiveness of grain exports from Ukraine.

Keywords: exporters, grain crops, competitors, grain terminals, transportation, ports.

Постановка проблеми. Продукцію українського агропромислового сектору оцінили в понад 170 країнах світу, причому географія експорту постійно розширюється. Агропромисловий комплекс приносить

більш ніж 20 % від всього ВВП країни, а тому його розвиток – шлях до економічного зростання. На світовому ринку продовольчих товарів Україна впевнено тримається в першій п'ятірці з експорту зерна. Це

можна пояснити декількома факторами. По-перше, наша країна має відмінні географічні умови для вирощування зернових. По-друге, об'єми виробленої продукції виходять далеко за межі тільки внутрішнього ринку країни. По-третє, з точки зору логістичної структури, чорноморські порти відмінно підходять для відвантаження зерна в Китай, Єгипет, Таїланд, Ізраїль, Арабські Емірати.

Однак існують і проблеми, якщо порівнювати логістику зерна до морських портів у Європі і Україні, то в першій більша частка зерна доставляється в порти річковим транспортом по р. Дунай, а в Україні близько 95 % зернових вантажів доставляється колісним транспортом (автомобільний і залізничний). Враховуючи величезний потенціал у використанні відкритих рейдів Чорного моря, Україна перевалює ними набагато менше, в порівнянні з портами придунайських країн. Організація рейдової перевалки потребує додаткових капіталовкладень, але в результаті це дозволить оптимізувати перевезення зернових вантажів і відчутно знизить логістичні витрати. Все це робить актуальним дослідження конкурентного середовища експорту зернових.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питання конкурентного середовища зернової логістики, перспектив розвитку зернових терміналів, ринку зерна розглядались у публікаціях таких дослідників як Постан М.Я. [1], Москвіченко І.М. [1; 3], Котлубай О.М. [2], Крисюк Л.М. [3], Ширяєва Л.В. [4], Киш Л.М. [5].

Завдання дослідження. Головною метою роботи є проведення аналізу та виявлення проблемних аспек-

тів конкурентного середовища логістики експорту зернових вантажів з України.

Основний матеріал дослідження. Зростаючий попит на зерно стимулює країни-експортери і, зокрема, Україну, більше виробляти і експортувати. За 2019/2020 маркетинговий рік Україна експортувала понад 56,7 млн. тонн зернових проти 50,4 млн. тонн за аналогічний період попереднього сезону. За цей період із зазначеного обсягу експортовано понад 15,4 млн. тонн пшениці, в тому числі 9 млн. тонн продовольчої, і більше 6,4 млн. тонн фуражної, а також 4 млн. тонн ячменю і близько 15 млн. тонн кукурудзи. Також було експортовано понад 4,6 млн. тонн олійних, що перевищує рівень аналогічного періоду сезоном раніше (3,7 млн. тонн). На зовнішні ринки із загального обсягу поставлено 2,1 млн. тонн ріпаку, а також 2,5 млн. тонн – сої [6].

Серед основних країн-покупців пшениці можна назвати Індонезію, Бангладеш, Єгипет, Філіппіни і Республіку Корею. В Індонезію за звітний період було відвантажено 1,8 млн. тонн (16 % від загального обсягу експорту української зернової), що перевищує показник експорту на даний ринок за весь маркетинговий рік в останні кілька сезонів. У Бангладеш відвантажено 1,3 млн. тонн, або 12 % експорту. В Єгипет – 1,2 млн. тонн, (11 % експорту), Філіппіни – 0,87 млн. тонн, (8 % експорту), Республіку Корея – 0,72 млн. тонн, (6 % експорту). Сумарно в зазначені країни відвантажено 5,9 млн. тонн зерна, або 52 % всього експорту [6].

Обсяг відвантаженої на експорт української пшениці може збільшитися приблизно на 5,8 % – до 18 млн. т, кукурудзи – на 10,5 %, до 21 млн. т. У той же час, поставки на зовнішні ринки українського ячменю в 2020/2021 маркетинговому році можуть скоротитися на 6,5 % у порівнянні з рівнем сезону 2018-2019 р. – до 4,3 млн тонн. Зазначений прогноз базується на очікуваному збільшенні валового збору пшениці і кукурудзи в порівнянні з

рівнем 2018 року – на 2,2 % і 9 % відповідно, до 27,1 млн. тонн і 27 млн. тонн. У 2018 р. урожай ячменю в Україні скоротився на 7,8 % – до 7,8 млн. т [6].

У цілому в 2020/2021 (маркетинговий рік) валовий збір зернових культур в Україні може зрости приблизно на 3 % у порівнянні з рівнем попереднього сезону і скласти 61,85 млн. тонн (рис.1).

Рис. 1. Динаміка зміни експорту
в 2018/2019, 2019/2020 маркетинговий році, млн. т

Джерело: розроблено автором на основі [6]

У майбутньому сезоні очікується збереження високих темпів поставок українського зерна в такі країни, як Китай, Туреччина та Ізраїль, які залишатимуться перспективними ринками для України. Дуже перспективними ринками збуту аграрної продукції для України є ринки Індонезії та Китаю – експерти FAO (The Food and Agriculture Organization) прогно-

зують, що споживання рису населенням країни буде рости і далі та збільшиться на 12 %, а пшениці зросте на 11 %. Також істотні перспективи на даному ринку є у сої та кукурудзи [6].

Конкурентне середовище логістики експорту зернових – це результат і умови взаємодії великої кількості суб'єктів (зернотрейдерів, транспортних компаній, портів, портових

терміналів), що визначає відповідний рівень економічного суперництва і можливість впливу окремих економічних агентів на загально ринкову ситуацію. Важливим є те, що конкурентне середовище утворюється не лише і не стільки суб'єктами постачання зерна та перевалки зернових вантажів, взаємодія яких викликає суперництво, але в першу чергу – відносинами між ними.

Розглянемо портові можливості України щодо забезпечення експортних зернових потоків. На сьогоднішній день в Україні функціонує 13 морських портів, з яких 12 портів

здійснює перевалку зернових вантажів.

В українських морських портах переробку хлібних вантажів здійснюють більше 25 терміналів. Більша частка експорту – 33,5 млн. тонн – йде через Миколаївський та Одеський МТП, порти Південний і Чорноморськ. У 2020 році станом на вересень в портах України було перевалено 35268,87 тис. т хлібних вантажів, з них 34620,62 тис. т – зернові (рис. 2) [7].

Рис. 2. Порти, що перевалили найбільшу кількість експортних зернових вантажів у 2020 р., тис. т

Джерело: розроблено автором на основі [7]

Обсяги перевалки зернових вантажів терміналами наведені в табл.1 [6].

Нові зернові термінали почнуть функціонувати протягом 2021 року в трьох українських портах – проект MV Cargo в порту «Южний», проект зернового терміналу в порту «Бердянськ» і термінал компанії «Євровнешторг» в порту «Миколаїв». Сукупна пропускна здатність цих трьох терміналів становить 9,5 млн. тонн. Ком-

плекс MV Cargo зможе обробляти до 5 млн. тонн на рік, термінал в Бердянську – 0,5 млн. тонн, «Євровнешторг» – 4 млн. тонн. У 2021 почне роботу зерновий термінал у порту Маріуполя на базі ДП «Маріупольський морський торговельний порт».

За даними сайту Latifundist.com, складений рейтинг найбільших зернових трейдерів у 2019-2020 роках (табл. 2) [8].

Таблиця 1

Топ 10 морських зернових терміналів за обсягами перевалки
у 2017/2018 і 2019/2020 роках, тис. т

№	Підприємство	Порт	2017-2018	2019-2020
1	«ТІС-Зерно»	Южний	5863,9	5520,9
2	«Нібулон»	Миколаївський	4850,0	4660,0
3	«Бруклін Київ»	Одеський	4479,0	4856,8
4	«ТрансБалкТермінал»	Чорноморськ	3813,0	1504,9
5	«Іллічівський зерновий термінал»	Чорноморськ	3340,0	2541,7
6	«Грінтур-Екс»	Миколаївський	3286,0	2845,3
7	«МСП Ніка-Тера»	Октябрьськ	3143,3	2127,9
8	«Олимпекс Купе Інт»	Одеський	2521,6	2776,8
9	«Дунайська судоходно-стивідорна компанія»	Миколаївський	2116,6	455,7
10	«ТІС-Міндобрива»	Южний	2022,0	1910,6

Джерело: розроблено автором на основі [7]

Таблиця 2

Рейтинг трейдерів української пшениці за 2019-2020 роки

Номер з/п	Найменування	Експорт, тис. т	Частка експорту з країни, %
1	«НІБУЛОН»	714	13,1%
2	«Каргілл»	609	11,2%
3	«Луї Дрейфус Компані Україна»	481	8,9%
4	Sierentz Global Merchants	471	8,7%
5	«Кернел-Трейд»	338	6,2%
6	Orsett Trading SA	305	5,6%
7	«АДМ Трейдинг Україна»	864	4,8%
8	«Олам Україна»	833	3,8%
9	«Гленкор Агрікалчер Україна»	794	3,4%
10	«Агропросперіс»	570	3,3%
	Всього експортовано з України за рік (звіти USDA)	5400	100%

Джерело: розроблено автором на основі [8]

Лідером рейтингу за експортом пшениці є «Нібулон». Агрохолдинг поставляє продукцію на Близький Схід, до Північної Африки, країни ЄС і продовжує своє становлення як експортера в країнах Південно-Східної Азії і Африки і планує найближчим часом довести обсяги експорту зерна до 8 млн. т за сезон.

На другому місці розташувалася «Каргілл» – материнська компанія «Каргілл» інвестує в харчове виробництво. Компанія працює в 68 країнах світу, займається продажами зерна, олії, цукру та інших продуктів. Також є найбільшим виробником сільськогосподарської продукції. З 2016 року український зернотрейдер експортував пшениці майже на 4 млн. грн. Саме ця культура займала 25 % в структурі експорту [9].

Третє місце посідає «Луї Дрейфус Україна ЛТД». Чистий прибуток Louis Dreyfus за I півріччя 2020 р. склала \$ 160 млн, що на 16 % більше в порівнянні з показниками 2019 року (\$ 135 млн.). Компанія працює в Україні з 1998 р, і має представництва більш, ніж в 100 країнах світу. Луї Дрейфус є одним з найбільших поставальників сільськогосподарської продукції в світі, крім того, займається її торгівлею, виробництвом і переробкою [10].

Четверте місце дісталася компанії Sierentz Global Merchants що була заснована у 2017 р. колишнім керівником зернового напрямку у компанії Louis Dreyfus.

На п'ятому місці – «Кернел-Трейд». У 2019 року в компанії «Кернел-Трейд» загальний експорт зерна було збільшено на 14,8 % до

5,06 млн. т, продаж соняшникової олії наливом збільшилися на 10,1 % до 1,08 млн. т. Але в цілому найбільший український агрохолдинг завершив 2019 фінансовий рік з чистим прибутком в 176,2 млн. дол. США. З 2016 року зернотрейдер відправив на світові ринки пшениці на суму 5154 млн. грн [11].

Розглядаючи транспортне забезпечення експорту зернових вантажів, необхідно враховувати властивості зернових вантажів і в транспортуванні вантажів виділяти дві основні складові: внутрішню (наземну) і зовнішню (морську). Альтернативою залізничним і автомобільним перевезенням на внутрішньому сегменті є річковий транспорт. В європейських країнах популярність використання річкового транспорту обумовлена його відносно низькою собівартістю, більшою ефективністю та екологічністю.

Україна володіє розвинутою річковою інфраструктурою і достатнім вантажним потенціалом для активного використання внутрішніх водних шляхів при перевезеннях зернових. В Україні судноплавними є Дунай, Дніпро і Південний Буг – всі вони мають вихід до Чорного моря, а Дунай і Дніпро входять до п'ятірки найбільших річок Європи. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4400 км [12]. Уздовж річки Дніпро розташовані 13 вантажних терміналів і 10 річкових портів, а її пропускна здатність досягає 70 млн. т на рік. При однаковому показнику витрачання палива, річковим транспортом можна перевезти в 2,5 рази більше вантажу, ніж авто-

мобільним, і на 30 % більше, ніж залізницею [13].

Найбільшу увагу розвитку річкової логістики приділяють в компанії «НІБУЛОН». У рейтингу річкових зернових терміналів за потужностями зберігання десять позицій з п'ятнадцяти зайняті терміналами компанії «НІБУЛОН» (табл. 3). У рамках проекту з відродження річок Дніпро та Південний Буг «НІБУЛОН» створює власну логістичну систему з

метою зменшення залежності від зовнішніх факторів, зниження рівня ризиків у господарській діяльності. «Нібулону» вдалося самостійно відновити судноплавство по річці Південний Буг і вже за перший рік транспортувати по цій річці 500 тис. тонн зерна. «НІБУЛОН» річками України транспортує 2 млн. тонн зерна на рік, а в найближчі роки перевезення по воді становитимуть 4-6 млн. тонн щорічно [14].

Таблиця 3

Топ 15 річкових зернових терміналів за потужностями зберігання, 2019 рік

Номер з/п	Назва терміналу	Потужності зберігання, тис. т
1	Світловодський річковий термінал	94
2	Перевантажувальний термінал Хортиця (НІБУЛОН)	77
3	Голопристанська філія (НІБУЛОН)	77
4	Філія Козацька (НІБУЛОН)	76
5	Вознесенська філія (НІБУЛОН)	76
6	Кременчуцька філія (НІБУЛОН)	75,6
7	Філія Кам'янка-Дніпровська (НІБУЛОН)	75,6
8	Переяславська філія (НІБУЛОН)	75,6
9	Новоодеська філія (НІБУЛОН)	75,6
10	Філія Вітове (НІБУЛОН)	75,2
11	Філія Градизьк (НІБУЛОН)	42,2
12	Благовіщенський - Зернопродукт	42
13	Голопристанський елеватор ДПЗКУ	41,7
14	Рівненський ХПП (Золота Балка)	40
15	Великопетиський елеватор	38,5

Джерело: розроблено автором на основі [10]

На даний момент жоден морський порт України не здатний прийняти судна з дедвейтом 100-150 тис. т, а саме вони є найбільш ефективними вантажоперевізниками зерна. В 2020 році порівняно з 2019 роком попит на судна типу Panamax (DWT 65'000-80'000) збільшився з 12,7 % до 17,1 %, а використання балкерів типу Supramax (DWT 50'000-60'000) знизилося з 14,9 % до 12,9 %. Суднами типу Coaster (DWT 1'000-15'000) було перевезено 5'122'739 тонн або 8,5 % зерна. Судна типу Handy (DWT 15'000-50'000) перевезли 20'142'013 тонн або 33,5 % зерна. Великотоннажним флотом (DWT 50'000-100'000) перевезений найбільший обсяг зернових – 34'822'660 тонн або 58 % від загальної кількості [10]. В українські морські порти можуть заходити судна типів: River type, Coaster, Handymax та Panamax з осадкою до 13 м та DWT до 80 тис.т, в той час як відкриті рейди Чорного моря можуть приймати всі судна. Найближчим часом потреба і популярність такої схеми перевантаження буде тільки рости. І там, де буде можливість відмовитися від перевалки зерна через портовий термінал, від неї відмовлятимуться. Рейдова перевалка не є альтернативою класичній схемі навантаження морських суден, навпаки, вона відкриває нові можливості для збільшення конкурентоспроможності експорту зерна з України. [11].

Висновки. Підсумовуючи все вищевикладене можливо відзначити ряд ключових факторів, що харак-

теризують конкурентне середовище експорту зернових вантажів з України:

- Україна впевнено утримує ключові позиції на світовому ринку зерна. Ринок українського зерна є експортно-орієнтованим, що забезпечує надходження у казну держави валютної виручки. Експорт агропродукції забезпечує близько 30 % всіх валютних надходжень до України, в структурі якого частка зернових культур досягає близько 50 %;

- більшість зернових вантажів експортується через портові термінали, що вимагає злагодженості та ефективності роботи зернотрейдерів, лінійних елеваторів, транспорту і безпосередньо терміналів;

- логістичні схеми доставки зерна в нашій країні потребують часткової модифікації. Найбільш ефективний вид транспортування зернових вантажів – баржами сплавом по річці, перевалка на рейді [15].

Поліпшення конкурентного середовища та вирішення проблем постачання зерна на експорт через морські порти України слід шукати у вдосконаленні логістичної інфраструктури шляхом використання внутрішнього водного транспорту. Водна логістика найбільш ефективна для регіонів, які знаходяться навколо Дніпра. Використання цього напрямку дозволить заходити в порти великовантажним суднам, що збільшить конкурентоспроможність експорту зерна з України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Postan M., Moskvichenko I., Kurudzhi Yu. Method of finding equilibrium solutions for duopoly of supply chains taking into account the innovative activity of enterprises // *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2017. 3/4 (87). P. 25-30, DOI:10.15587/1729-4061.2017.103989
2. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Одесса: ИПРиЭЭИНАНУ Украины, 2011. 268 с.
3. Крисюк Л.М., Москвіченко І.М. До питання зернової логістики України // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. Вип. 4(61)*. 2017. С. 34-44.
4. Ширяєва Л.В. Роль іноземного капіталу в розвитку зернових перевантажувальних комплексів портової галузі України // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. Вип. 4(61)*. 2017. С. 26-33.
5. Киш Л.М. Сучасний стан та перспективи перевезення зерна різними видами транспорту // *East European Scientific Journal: Зб. наук. праць. Вип. 5 (57)*. 2020.С. 18-24.
6. Офіційна сторінка Українська аграрна конфедерація. URL: <http://agroconf.org/archive/2021-03-10>
7. Офіційна сторінка The Food and Agriculture Organization. URL: <http://www.fao.org/home/ru/>
8. Офіційна сторінка Latifundist.com URL: <https://latifundist.com/>
9. Офіційна сторінка Українська Зернова Асоціація URL: [http:// uga.ua/#undefined](http://uga.ua/#undefined)
10. Зернові термінали: нові проекти, обладнання технології. URL: <http://www.grain.portsukraine.com/ru/node/35>
11. Зерновые терминалы Украины. Ежегодное исследование (сезон 2019-2020). URL: <http://www.starkshipping.net/?fbclid=IwAR3w885GU7D7JXsLSFs7AnlFuWvI5I4MUZMmcTNOMY7wt6VIMc3WiTAImyI>
12. Вадатурский А. В Украине нет проблемы переваливать объем экспорта в 60 млн. тонн // *Порты Украины*, 2019, № 6. С. 9-13.
13. Колегаєв І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса: НУ «ОМУ», 2017. 332 с.
14. Шевченко М. Maersk: логистическое решение «под ключ» // *Порты Украины*, № 6(188), 2019. С. 36-37.
15. Моряков К. Проект для развития морской отрасли // *Порты Украины*, № 1 (173). 2018. С. 32-35.

REFERENCES

1. Postan, M., Moskvichenko, I. & Kurudzhi, Yu. (2017). Method of finding equilibrium solutions for duopoly of supply chains taking into account the innovative activity of enterprises. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 3/4 (87). P. 25-30, DOI:10.15587/1729-4061.2017.103989.
2. Kotlubay, A. M. (2011). *Problemy teoryy y praktyky razvytyya morskoho transporta Ukrainy [Problems of theory and practice of development of maritime transport of Ukraine]*. Odessa: YPRyÉÉY NAN Ukrainy, 268 [in Russian].
3. Krysiuk, L.M. (2017). Do pytannia zernovoi lohistyky Ukrainy [On the issue of grain logistics of Ukraine] *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of management and entrepreneurship methods in transport*. Vyp. 4 (61), 34-44 [in Ukrainian]
4. Shyriaieva, L.V. (2017). Rol inozemnoho kapitalu v rozvytku zernovykh perevantazhuvalnykh kompleksiv portovoi haluzi Ukrainy [The role of foreign capital in the development of grain transshipment complexes in the port industry of Ukraine] *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti– Development of management and entrepreneurship methods in transport*. Vyp. 4 (61), 26-33 [in Ukrainian]
5. Kysh, L.M. (2020). Suchasnyi stan ta perspektyvy perevezennia zerna riznymi vydamy transportu [Current state and prospects of grain transportation by different types of transport] *Skhidnoevropeyskyi naukovyi zhurnal – East European Scientific Journal*. Vyp. 5 (57), 18-24 [in Ukrainian]
6. Ofitsiina storinka Ukrainska ahrarna konfederatsiia [Official page of the Ukrainian Agrarian Confederation]. Retrieved from <http://agroconf.org/archive/2021-03-10>.
7. Ofitsiina storinka The Food and Agriculture Organization [Official page of The Food and Agriculture Organization]. Retrieved from <http://www.fao.org/home/ru>.
8. Ofitsiina storinka Latifundist.com [Official page of Latifundist.com]. Retrieved from <https://latifundist.com>.
9. Ofitsiina storinka Ukrainska Zernova Asotsiatsiia [Official page of the Ukrainian Grain Association]. Retrieved from <http://uga.ua/#undefined>.
10. Zernovi terminaly: novi proekty, obladnannia tekhnolohii [Grain terminals: new projects, technology equipment]. Retrieved from <http://www.grain.portsukraine.com/ru/node/35> [in Ukrainian].
11. Zernovyye terminaly Ukraini. Ezhehodnoe yssledovanye (sezon 2019-2020) [Grain terminals of Ukraine. Annual survey (season 2019-2020)]. Retrieved from <http://www.starkshipping.net/?fbclid=IwAR3w885GU7D7JXsLSFs7AnlFuWvI514MUZMmcTNOMY7wt6VIMc3WiTAlmyI> [in Ukrainian].

12. Vadaturskiy, A.V. (2019). *Ukraine net problemy perevalivat' ob'yem eksporta v 60 mln. ton [In Ukraine there is no problem to transship the export volume of 60 million tons]. Porty Ukrainy – Ukrainian ports, № 6, 9-13 [in Russian].*
13. Kolehayev, I.M. (2017). *Pryntsypy konkurentnoho rozvytku spetsializovanoho sudno-plavstva hlobal'noyi mors'koyi industriyi [Principles of competitive development of specialized shipping of the global maritime industry]. Odessa: NU «OMU», 332 [in Ukrainian].*
14. Shevchenko, M. (2019). *Maersk: lohystycheskoe reshenye «pod klyuch» [Maersk: turnkey logistics solution]. Porty Ukrainy – Ukrainian ports, № 6 (188), 36-37 [in Russian].*
15. Moryakov, K. (2018). *Proekt dlya razvytyya morskoy otrasly [Project for the development of the maritime industry]. Porty Ukrainy – Ukrainian ports, № 1 (173), 32-35 [in Russian]*

Стаття надійшла 11.05.2021

Посилання на статтю: Майорова І. О. Аналіз конкурентного середовища логістики експорту зернових вантажів з України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 2 (75). С. 77-88. DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-77-88.

Article received 11.05.2021

Reference a JournalArtic: Mayorova, Iryna (2021). Analysis of the competitive environment for grain cargo export logistics from Ukraine. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2 (75), 77-88. DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-77-88.