

УДК [338.49:633.1](477)

Конєв Р.Ю.
студентУкраїнської академії банківської справи
Національного банку України**РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ПЕРЕДЕКСПОРТНОГО
ТРАНСПОРТУВАННЯ ЗЕРНА В УКРАЇНІ****DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE
OF PRE-EXPORT GRAIN TRANSPORTATION IN UKRAINE****АНОТАЦІЯ**

У статті з'ясовано, що через незадовільний стан транспортної інфраструктури знижується конкурентоспроможність українського зерна на світовому ринку. Тому проаналізовано основні проблеми транспортування експортного зерна до морських портів. Визначено пріоритетні напрями розвитку, а також заходи щодо покращення інфраструктури транспортування зерна в Україні.

Ключові слова: ринок зерна, транспортна інфраструктура, передекспортне транспортування, логістика, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, вагон-зерновоз, водний транспорт, елеватор, зернотрейдер.

АННОТАЦИЯ

В статье установлено, что из-за неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры снижается конкурентоспособность украинского зерна на мировом рынке. Поэтому проанализированы основные проблемы транспортировки экспортного зерна до морских портов. Определены приоритетные направления развития, а также меры по улучшению инфраструктуры транспортировки зерна в Украине.

Ключевые слова: рынок зерна, транспортная инфраструктура, предэкспортная транспортировка, логистика, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, вагон-зерновоз, водный транспорт, элеватор, зернотрейдер.

ANNOTATION

The paper found that due to unsatisfactory condition of transport infrastructure the competitiveness of Ukrainian grain in the world market reduces. Therefore, the main problems related to the transportation of grain in the country were analyzed. Priority areas of development and actions to improve infrastructure of grain transporting in Ukraine were discovered.

Keywords: grain market, transport infrastructure, pre-export transporting, logistics, road transport, rail transport, covered hopper, ship transport, elevator, grain trader.

Постановка проблеми. Україна має високий експортний потенціал у сільськогосподарській галузі, проте через низку проблем не може його повністю реалізувати. Одним із стримуючих чинників розвитку сільського господарства України є незадовільний стан транспортної інфраструктури. Хоча б часткове вирішення цієї проблеми дозволить збільшити експорт зернових з України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В останні роки доволі багато уваги науковців приділяється питанням розвитку ринку зерна в Україні, інфраструктури його зберігання і перевезення. Зокрема, дану проблематику висвітлювали К. Гребенюк, І. Петренко, А. Стежка, О. Герашенко, А. Товстопят та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Більшість наукових робіт щодо транспортної інфраструктури як правило

фокусують увагу на проблемах, пов'язаних з логістикою всієї економіки, а не певного сектора, або ж детально розглядають лише один вид транспорту. У цій роботі розглядаються шляхи удосконалення транспортної інфраструктури зернового ринку України з погляду якнайповнішої реалізації експортного потенціалу, а також аналізується функціонування ключових видів транспорту, що використовується у передекспортному перевезенні зерна.

Постановка завдання. Метою роботи є оцінка ефективності сучасної інфраструктури транспортування зернових, визначення основних проблем та пошук можливих шляхів покращення системи перевезень зерна в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виробництво продукції сільського господарства в Україні, незважаючи на політичні, фінансові та економічні проблеми, з кожним роком зростає, особливо продукції рослинництва. Разом з тим зростає попит на дану продукцію у світі. За останні 5 років український експорт рослинництва зріс більш ніж у 2 рази і становить 8,7 млрд дол. Таким чином, частка продукції рослинництва у загальному експорті України неухильно зростає і становить 16,2%, хоча у 2010 цей показник був на рівні 8% (рис. 1) [1].

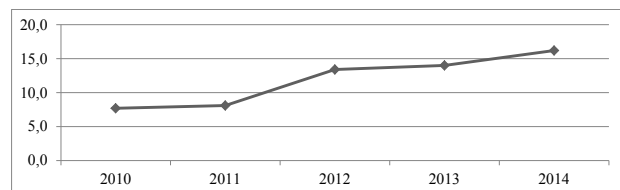


Рис. 1. Частка продукції рослинництва у загальному експорті України у 2010–2013 рр., % [2]

Основу рослинництва України складає зерновий сектор. Сьогодні він є стратегічною галуззю економіки держави, що визначає обсяги пропозиції та вартість основних видів продовольства для населення країни, зокрема продуктів переробки зерна і продукції тваринництва, формує істотну частку доходів сільськогосподарських виробників, визначає стан і тенденції розвитку сільських територій, формує валютні доходи держави за рахунок експорту [2].

Серед зернових культур експортуються в основному три: кукурудза (38,4% від загального обсягу експорту зернових), пшениця (26,2%) та ячмінь (9,6%) [2]. Експортний потенціал цих культур є надзвичайно високим, проте не реалізований повністю. Причиною цього є багато проблем: значна зношеність основних фондів, високі ціни на обігові фонди (мінеральні добрива, пестициди, посівний матеріал, дизельне паливо), неідеальна державна політика у даній сфері, недосконалість законодавча база, значна кількість посередників та інші. Все це негативно вплинуло на рентабельність виробництва зерна в Україні. Цей показник за період 2010–2013 рр. зменшився на 12,6 відсоткових пунктів і становив 1,8%. Така ж негативна тенденція спостерігається і в рослинництві, і в сільськогосподарській галузі загалом (табл. 1) [3]. На думку фахівців, для здійснення ефективного зерновиробництва його мінімальна рентабельність повинна становити 20%, а раціональна (в умовах України) – щонайменше 40% [4].

Таблиця 1
Рентабельність сільськогосподарського виробництва у 2010–2013 рр., % [2]

Рік	Продукція сільського господарства	Продукція рослинництва	Зерно
2010	21,4	27,0	14,4
2011	27,1	32,4	26,2
2012	20,7	22,6	15,7
2013	11,2	11,1	1,8

Окрім зазначених проблем є ще одна, яка з кожним роком стає все більш актуальною і яка може паралізувати весь зерновий ринок України, – проблема логістики. Сьогодні при експорті зернових значну статтю витрат займають транспортні витрати. Натомість не всі виробники мають змогу експортувати зернові через відсутність належної кількості транспорту. Так, Міністерство сільського господарства США (USDA) прогнозує, що у 2014–2015 мар-

кетинговому році загальна пропозиція пшениці в Україні становитиме 28,5 млн т, а експорт і внутрішнє споживання 11 млн т і 12 млн т відповідно. Отже, 5,5 млн т пшениці залишаться на українських складах та елеваторах, хоча для запасів потрібно менше половини цього обсягу. Схожа ситуація з ячменем (1,3 млн т) та кукурудзою (2,4 млн т) [5]. Незважаючи на це, згідно з програмою «Зерно України – 2015», передбачено збільшення виробництва зерна до 71–80 млн т, що є цілком можливим у перспективі. Проте комплексного рішення щодо покращення логістики експорту поки що немає. Ця програма лише передбачає запровадження нової схеми логістики, що являє собою визначення двох зон: експортна – це регіони, наближені до портових елеваторів, і зона внутрішнього споживання – у цих регіонах доцільніше споживати зерно для тваринництва й переробки [6]. Проте реалізація даної схеми є малоімовірною та неефективною. Таким чином, у найближчі роки виробництво зернових збільшиться, а транспортна можливість їх експортувати, навпаки, зменшиться.

Зернові експортуються з України двома видами транспорту: водним та залізничним. Сьогодні в основному зерно експортується з України через морські торговельні порти. Станом на кінець 2014 року в Україні налічувалося 13 таких портів. Майже кожна третя тонна, яку вивезли з країни через морські порти, припадає на зернові. Основними портами з експорту зерна за результатами 2014 року були: «Южний» МП (29% від сумарного показника по всіх портах), Миколаївський МП (21,1%), Одеський МП (20%), Іллічівський МП (14,6%) та СМП «Октябрьський» (7,1%). Дані порти знаходяться у Миколаївській та Одеській областях (табл. 2).

Взагалі, перевозити зернові до портів можна трьома способами: за допомогою вантажного автотранспорту (36% всіх перевезень зерна до портів), залізничного транспорту (60%) та водним транспортом (4%) [2].

Таблиця 2
Морські торговельні порти (МП), через які здійснюється експорт зерна у 2014 р. [2]

№	Назва	Область, в якій знаходиться МП	Обсяг, тис. т	Частка, %
1	Бердянський МП	Запорізька	1022	3,2
2	Білгород-Дністровський МП	Одеська	0	0,0
3	Ізмаїльський МП	Одеська	64	0,2
4	Іллічівський МП	Одеська	4593	14,6
5	Маріупольський МП	Донецька	478	1,5
6	Миколаївський МП	Миколаївська	6654	21,1
7	Одеський МП	Одеська	6618	21,0
8	Ренійський МП	Одеська	24	0,1
9	Скадовський МП	Херсонська	4	0,0
10	СМП «Октябрьск»	Миколаївська	2242	7,1
11	МП «Усть-Дунайськ»	Одеська	40	0,1
12	Херсонський МП	Херсонська	621	2,0
13	МП «Южний»	Одеська	9140	29,0
	Разом	–	31500	100,0

Вантажівками перевозять зерно в основному на відстані 100-200 км. Цей вид транспорту доставляє новий урожай на елеватори чи зернохосовища. З усіх трьох даних вид транспорту є найбільш затратним, хоча й найбільш мобільним. В основному перевезення здійснюється машинами таких марок, як IVECO, MAN, Renault, Scania, Volvo, КамАЗ, МАЗ, DAF, вантажомісткість яких коливається від 14 до 45 т. Автомобілі українського виробництва у перевезенні зерна практично не використовуються. Це становить значну проблему, адже більшість запчастин і комплектуючих до вантажівок імпортується. Проте такі вітчизняні виробники, як «Українські металічні конструкції» (Миколаїв), «Алеко» (Волноваха, Донецька обл.), «КрАЗ» (Кременчук) та ще деякі інші підприємства випускають автомобільні зернові вагони для всіх популярних вантажних автомобілів [6]. Тому, можливо, є сенс розвивати вітчизняне машинобудування аби зменшити імпорту залежність у цій сфері.

Звичайно, в Україні залишається невирішеною проблема якісного дорожнього покриття, оскільки поля, елеватори та зернохосовища знаходяться на територіях сіл чи селищ міського типу, де як правило дороги перебувають у жахливому стані чи взагалі відсутні (є лише ґрунтові). Вирішити дану проблему можуть Укравтодор та Міністерство інфраструктури України через фінансування спеціальних проектів з покращення логістики у сільській місцевості. Тариф за перевезення однієї тони вантажу в останній час зростає, що цілком природно, зважаючи на імпорту походження більшості автомобілів та паливно-мастильних матеріалів для них на тлі девальвації гривні. Тому тариф на перевезення вантажу у минулому році у лютому був майже у два рази менший, ніж сьогодні [7].

Наступним видом транспорту, що масово перевозить зерно, є залізничний. У 2014 році залізницями перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 325,1 млн т вантажів, що на 12,3% менше, ніж у 2013 році. Проте якщо поглянути на товарну структуру, то обсяги перевезення зерна та продуктів перемелу збільшилися на 13,4%. Особливо великі об'єми перевезень у минулому році спостерігалися на придніпровській залізниці. Протягом 2014 року на цій залізниці навантажили 1,4 млн т зернових [8].

Головною проблемою залізничного транспорту при перевезенні зерна є хронічна нестача вагонів-зерновозів. Сьогодні за даними Укрзалізниці парк даних типів вагонів нараховує понад 10 тис. одиниць. Проте фахівці агропромислового журналу «Зерно.УА» стверджують, що фактично у 2013 році в Укрзалізниці було не більше 8,7 тис. вагонів-зерновозів. Раніше президент Української зернової асоціації В. Клименко заявляв, що дефіцит зерновозів становить близько 35%, а, для забезпечення експорту при прогнозованому врожаї у 53-55 млн т українським зернотрейдерам необхідно буде

12,5 тис. зерновозів. До цього варто додати, що із наявних хоперів (вагонів-зерновозів) близько 10% відпрацювали свій вік. Ще 60% парку перебуває у віці від 25 до 30 років, тоді як нормативний термін служби даних вагонів складає 30 років. Тобто у найближчі п'ять років з експлуатації буде виведено понад 60% парку, і «на ходу» залишиться не більше 4 тис. вагонів. Хоча вже зараз Укрзалізниця задовольняє заявки зернотрейдерів на вагони-зерновози приблизно на 50-70%. Особливо гостро ця проблема постає щорічно з вересня по грудень, коли обсяги експорту зерна досягають річного максимуму [5; 6; 8].

Незважаючи на це, в інформаційно-аналітичному агентстві «АПК-Інформ» вважають, що зростання експорту насипних сільськогосподарських вантажів до 2025 року складе 83%. При цьому свої очікування щодо ситуації з вагонами аналітики будують виходячи з того, що залізницям вдається поступово скорочувати термін оборотності вагонів. Щоправда, найчастіше це відбувається завдяки заходам, що вживаються самими трейдерами. Приміром, «Нібулон» ввів практику відправлення маршрутних поїздів, що дозволило скоротити термін оборотності вагона із середньостатистичних для Укрзалізниці 10 до 4 днів [5; 6]. Генеральний директор компанії «Нібулон» О. Вадатурский висловив думку, що Україні необхідно близько 12,5 тис. зерновозів. Цієї кількості достатньо, щоб кожен місяць перевозити на експорт мінімум 5 млн т. Потрібно лише створити єдину систему хоперів (Укрзалізниці та інших власників) і цим самим забезпечити їх ефективне використання [9].

Разом з тим цілком логічно, що в найближчий час ситуація з нестачею вагонів-зерновозів лише загостриться. Найближчим часом Укрзалізниця не планує значно збільшувати кількість даних вагонів, натомість державне підприємство пропонує зернотрейдерам самостійно вирішувати проблему дефіциту зерновозів в Україні шляхом використання власного або орендованого рухомого складу [5]. Купити необхідну кількість хоперів навіть провідним зернотрейдерам досить складно з фінансової точки зору, оскільки один такий вагон коштує 80 тис. дол., а термін окупності становить 23 роки. Тому попит на ці вагони в Україні значно знизився. Так, флагман виробництва рухомого складу України – Крюковський вагонобудівний завод, що у Кременчуці, використовує свої потужності лише на 50-60%. У 2013 році його продукцію купували в основному підприємства Росії та Казахстану. Забезпечити себе хоперами планує компанія Ukrlandfarming. Її власник О. Бахматюк планує придбати китайські вагони-зерновози (72 т) у Bachmann China. Основною причиною цього є те, що, на відміну від українських виробників, китайська компанія пропонує свою продукцію за конкурентними цінами і, що важливіше, у кредит. Іноді китайські партнери згодні на бартер на сільгос-

продукцію. Гнучких умов контракту не вистає нашим виробникам зерновозів, щоб бути конкурентоспроможними на місцевому ринку, хоча якість українських хоперів визнається високою [6].

Варто відзначити, що рівень українських тарифів на перевезення зернових вантажів потягом значно нижчий, ніж на залізницях інших країн у 2-4 рази. Наприклад, тариф на перевезення 1 тонни зерна залізницями України у липні 2013 року на відстань 500 км становив 12,77 дол., Білорусі – 13,1 дол., Росії – 17,03 дол., Угорщини – 28,02 дол., Румунії – 50,56 дол., Словаччини – 53 дол., Польщі – 62,52 дол. [10].

Що ж до третього виду транспорту, то у загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні перевезення становили 59,7%. Річковий транспорт являє собою реальну альтернативу залізниці та автоперевезенням. Основною судноплавною магістраллю країни є Дніпро, на якому судноплавні умови забезпечуються практично на всій протяжності – 934 км. На Дніпрі розташовані 9 річкових портів, 50 терміналів і 6 судноплавних шлюзів. Ще 25 років тому обсяг перевезень вантажів по Дніпру перевищував 60 млн т. Відтоді ці показники впали до нинішніх 3 млн т. Для порівняння: у Німеччині внутрішніми водними шляхами щорічно перевозиться близько 230 млн т, а у Франції – 70 млн т різних вантажів [1; 11].

Внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість перевезень порівняно з іншими видами транспорту. У перерахунку на одну умовну тонну вантажу енергоефективність річкового транспорту в 10 разів вище аналогічного показника автомобільних і в 5 разів залізничних перевезень. За розрахунками Європейської комісії, 5 літрів умовного палива дозволяють перевезти одну тонну вантажу річковим транспортом на 500 км, залізничним – на 330 км, автомобільним – на 100 км. При цьому із цих видів транспорту водний найменш негативно впливає на стан екології [12].

Незважаючи на велику кількість переваг річкового транспорту, сьогодні в Україні він залишається недостатньо розвинутим і має низку різних проблем. Однією із таких проблем є існування порогів (скельних утворень) у руслі Дніпра вище Дніпропетровська, а глибина русла там не більше 2,9 метри при мінімально необхідній глибині 3,65 метра. Тому у цій місцевості потрібно провести днопоглиблювальні роботи. Дана проблема давно вже актуальна, і тому «Нібулон» ще три роки тому розробив план днопоглиблення Дніпра. Компанія навіть готова організувати роботи за свій рахунок (вартість проекту становить 2 млн дол.) за умови, що кошти будуть повернені протягом трьох років, оскільки інші компанії будуть також користуватися річкою. Проте держава в особі Міністерства інфраструктури України

поки що не погоджується з даним проектом і умовами його фінансування [13].

Великою проблемою при перевезенні вантажів Дніпром також є нестача кораблів. Так, у 2000 році Україна володіла 1670 суднами, в 2013 – 635 суден, включаючи буксири, тягачі та інші допоміжні плавзасоби. Через це зернотрейдери, навіть маючі термінали на річках, не можуть їх повною мірою ефективно використовувати. Так «Гермес-Треїдинг», збудувавши перевантажувальний термінал на Дніпрі, за два роки зміг перевезти лише 50 тис. т з 250 тис. т річковим транспортом, а решту в основному залізницею, хоча потенційно міг майже весь обсяг перевезти Дніпром, що було б дешевше [14].

Основними власниками кораблів в Україні є: ДП «Укррічфлот» (27 суден), філія АСК «ЗРП» (5), ДП «Адміністрація річпортів» (5), ДП «Укрводошлях» (5) та СП «Нібулон» (9). Зазначені підприємства, крім останнього, є державними [15]. Таким чином, держава є монополістом у цій галузі, як і в сфері залізничних перевезень. Можливим виходом з цього становища є залучення до роботи на внутрішніх водних шляхах малотоннажного флоту під прапором країн ближнього Причорномор'я. Для цього необхідно якщо не зрівняти, то максимально наблизити правовий статус та економічні умови експлуатації суден під українським прапором та прапорами інших країн при роботі на внутрішніх водних шляхах, скасувати процедуру отримання одноразового дозволу. Скасування Наказу Міністерства інфраструктури України від 09.11.2012 року № 665 «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах» може частково вирішити це питання. Як зазначає Ю. Скічко, генеральний директор «Гермес-Треїдинг», це задовольнить внутрішній попит на такі перевезення та створить конкуренцію на ринку [14].

Окрему проблему становлять тарифи за додаткові послуги суднам. Навіть якщо вантажні кораблі під іноземним прапором будуть транспортувати зернові українськими річками, їм доведеться платити податки і збори до бюджету, яких доволі багато (табл. 3).

Таблиця 3
Кошти, які судно під іноземним прапором повинне сплатити при виконанні закордонного рейсу, дол./т [14]

Стаття витрат	Сума до сплати
Лоцманське проведення	3,28
Перевалка на рейді	близько 11
Одноразові дозволи	300-500 (за весь вантаж)
Портові збори	1,36
Шлюзування	0,89
Розведення мостів	0,33-0,64

Як бачимо, основною статтею витрат є лоцманське проведення суден. Сьогодні обов'язковість лоцманської проводки на внутрішніх водних шляхах та монополія ДП «Дельта-Лоцман» встановлені на законодавчому рівні. У той же час необґрунтовано високі тарифи на дані послуги є стримуючим фактором відновлення судноплавства по Дніпру. Тому фахівці стверджують, що лоцманський збір повинен бути якщо не повністю ліквідований, то зведений до мінімуму. Слід скасувати обов'язковість даних послуг на всій протяжності Дніпра, окрім тих ділянок, де дійсно існує небезпека руху, а саме на ділянках від Дніпропетровська до Кременчука до закінчення днопоглиблювальних робіт [14].

Сьогодні у поверненні Дніпрові статусу повноцінної судноплавної ріки зацікавлені й іноземці. Зокрема, Польща та Білорусь ініціювали відродження річкової магістралі Е-40. Е-40 – це річкова магістраль, що становить близько 2000 км і проходить по Віслі, Західному Бугу, Прип'яті та Дніпрі. Ключовим об'єктом коридору є Дніпровсько-Бузький канал, розташований на території Білорусі. Зараз річковий шлях не діє, оскільки ділянка Західного Бугу від Варшави до Бреста не є судноплавною, проте роботи вже розпочалися. Таким чином, завдяки даній магістралі Україна матиме змогу через річки доправляти товари у Центральну та Західну Європу, а також матиме вихід у Балтійське море [16]. залучення коштів закордонних інвесторів, банків чи інших фінансових установ до вирішення проблеми транспортування зернових значно поліпшить ситуацію. Особливо цікавою видається співпраця з Європейським банком реконструкції і розвитку та Європейським інвестиційним банком, оскільки вони дають кредити під низькі відсотки: ЄБРР – 1%, ЄІБ – 0,75% [16].

Прогноз участі ЄІБ в пакеті ЄС з підтримки України – це довгострокові кредити на суму 3 млрд євро до 2016 року. Зокрема, на реконструкцію Бескидського залізничного тунелю цей банк вже надав 55 млн євро. Загальна вартість проекту, в якому також бере участь ЄБРР, – 163 млн євро. Наприкінці липня 2014 року ЄБРР підписав договір про надання кредиту на 60 млн євро компанії «Бруклін-Київ», яка будує в Одеському порту зерноперевалочний термінал потужністю до 4 млн т зерна на рік [16].

Експортери зерна можуть самі покращити транспортну та інфраструктурну ситуацію. Наприклад, не продавати значну кількість зерна у пікові періоди, тобто коли найбільша пропозиція на ринку (з вересня по грудень), до того ж у цей період найнижча ціна за рік. Можливо, є сенс зберігати певний період зерно на елеваторах. У 2014 році сумарна потужність українських елеваторів становила 31,4 млн т сертифікованих та 10-12 млн т несертифікованих. Всього понад 760 елеваторів в Україні. За оцінками експертів центру транспортних стратегій,

приріст зерна до 2017 року становитиме 20 млн т, що викличе дефіцит потужності зберігання близько 18 млн т. Особливо у таких областях: Чернігівська, Київська, Черкаська, Вінницька та Хмельницька [17]. Вирішити проблему елеваторів можуть зернотрейдери, що кожен рік будують нові сучасні елеватори. Але варто відзначити, що для деяких підприємств продаж зерна у вересні-грудні є обов'язковим, оскільки вони мають фінансові зобов'язання перед банками, постачальниками, персоналом тощо.

Взагалі, логістична ситуація в Україні в останні роки дещо покращилася. Якщо у 2010 році Індекс ефективності логістики (LPI) України становив 2,57 і це був 102-й результат у світі, то у 2014 році даний показник підвищився до 2,98 (61-ша сходинка серед усіх країн світу за рівнем ефективності логістики) [18].

Висновки. Цілком ймовірно, Україна у найближчі роки буде збільшувати виробництво зернових культур. Саме у цій сфері наша країна має найбільші конкурентні переваги. Проте існує великий ризик, що, значно збільшивши виробництво, Україна не збільшить в тому ж обсязі експорт. Однією із причин цього є проблеми, пов'язані з пропускну здатністю транспортної інфраструктури. Вирішити їх цілком можливо у найближчі роки завдяки прийняттю цільових програм, законодавчих змін та належного фінансування транспортної галузі як з боку держави, так і з боку приватного сектора. Особливо перспективним видом транспорту, враховуючи природно-географічну специфіку нашої країни, є річковий транспорт.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/> – Заголовок з екрана.
2. Державна цільова програма розвитку зернового сектора «Зерно України – 2008–2015 // Проект Міністерства аграрної політики України, 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minagro.gov.ua>.
3. United State Department of Agriculture [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.usda.gov/wps/portal/usda/usdahome>.
4. Програма «Зерно України – 2015» Міністерство аграрної політики та продовольства України, Національна академія аграрних наук України. – К. : ДІА, 2011. – 48 с.
5. Гребенюк К. Миллиард на зерновозы: что сдерживает амбиции Украины на рынке экспорта зерна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://cfts.org.ua/articles/milliard_na_zernovozy_cho_sderzhivaet_ambitsii_ukrainy_na_rynke_eksporta_zerna_381 – Заголовок з екрана.
6. Петренко І. Зерно е! Чим перевозити? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.agro-business.com.ua/2010-06-11-12-53-22/1748-2013-09-11-10-03-57.html> – Заголовок з екрана.
7. Динаміка зміни цін на перевезення вантажів по Україні, тент 20 тонн/ DELLA. Ціни на перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://della.com.ua/price/local/> – Заголовок з екрана.

8. У лютому 2015 року Придніпровська магістраль збільшила експортне перевезення руди, чорних металів та зерна / Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/398312/ – Заголовок з екрана.
9. Стежка А. Речные грузоперевозки в Украине: проблемы и стратегия развития [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1039445#.VOnv9vmsVaG> – Заголовок з екрана.
10. Укрзалізниця забезпечує максимально ефективно відправлення зернових вантажів // Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=246554094&cat_id=244277212 – Заголовок з екрана.
11. Герашенко О. Речные перевозки зерновых [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2664> – Заголовок з екрана.
12. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/en/news/print/33388.html> – Заголовок з екрана.
13. Гребеник К. Рідкісний птах «Нібулон» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1384156-ridkisnij-ptah-nibulon> – Заголовок з екрана.
14. Гошовська З. Інтерв'ю с главой «Гермес-Трейдінг»: Днепр принесет миллиарды доходов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://cfts.org.ua/articles/intervyu_s_glavoy_germes_treyding_dnepr_prineset_milliardy_dokhodov_723/68666 – Заголовок з екрана.
15. Центнер транспортних стратегій. Звіт річкової інформаційної служби за навігацію 2014 в порівнянні з 2013 роком. – Київ, 2014.
16. Семерия Б. ЕС и Украина: сотрудничество в сфере транспорта [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=3235> – Заголовок з екрана.
17. Товстопят А. Производство зерна в Украине, сопутствующая инфраструктура экспорта зерна: среднесрочная перспектива развития. – Киев, 2013.
18. The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy, Washington DC, 2014. – 72 p.