



Економіка воєнного часу

УДК 339.138:656.073 (477)

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.15458374>

**Вплив війни на обсяги та структуру ринку вантажних перевезень
України**

Миськів Галина Василівна

доктор економічних наук, професор, професор кафедри маркетингу і логістики, Національний університет «Львівська політехніка», вулиця Степана

Бандери, 12, Львів, Україна 79000,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9315-8859>

Біянова Світлана Вікторівна

бакалавр кафедри маркетингу і логістики, Національний університет «Львівська політехніка», вулиця Степана Бандери, 12, Львів, Україна 79000?

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-6285-9675>

Прийнято: 01.05.2025| Опубліковано: 12.05.2025

***Анотація.** Метою статті є аналіз динаміки загальних обсягів перевезень, структурних змін за видами транспорту, дослідження змін у вантажообігу та виявлення особливостей міжнародних вантажних перевезень у розрізі експортно-імпортних операцій в умовах впливу російсько-української війни.*

У процесі дослідження використано комплекс наукових методів, що включають: статистичний аналіз для опрацювання та аналізу офіційних статистичних даних щодо обсягів вантажних перевезень, вантажообігу та міжнародної торгівлі за досліджуваний період; порівняльний аналіз довоєнних



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

та воєнних показників для виявлення динаміки та структурних зрушень під впливом воєнних дій; факторний аналіз для виявлення основних чинників, що спричинили зміни в обсягах та структурі ринку вантажних перевезень; графічний метод для наочної візуалізації динаміки та структурних змін показників ринку вантажних перевезень.

Результати проведеного дослідження демонструють значний негативний вплив повномасштабної війни на ринок вантажних перевезень України. Встановлено різке скорочення загальних обсягів перевезень та вантажообігу у 2022-2023 рр. Проаналізовано суттєві структурні зміни у розподілі вантажопотоків між видами транспорту, зокрема значне зменшення ролі морського та авіаційного транспорту та зростання значення автомобільного та залізничного транспорту, особливо на початковому етапі війни. Досліджено зміни в географії міжнародних вантажних перевезень, переорієнтацію на західні кордони та зміни у обсягах експортно-імпортних операцій. Зафіксовано часткове відновлення обсягів перевезень у 2023-2024 роках, проте структура ринку залишається суттєво відмінною від довоєнної.

Автори дійшли висновку, що війна стала визначальним чинником, що кардинально трансформував ринок вантажних перевезень України та призвів до зміни в логістичних ланцюгах, значного скорочення обсягів перевезень та глибоких структурних змін. Попри часткове відновлення, ринок продовжує функціонувати в умовах високої невизначеності та залежить від подальшого розвитку воєнних дій та відновлення економічної активності.

Ключові слова: вантажні перевезення, ринок, війна, Україна, транспортна логістика, транспорт, структура, обсяги, вплив.



The Impact of War on the Volumes and Structure of Ukraine's Freight Transportation Market

Galyna Myskiv

Doctor of Sciences (Economics), Professor of the Department of Marketing and Logistics, National University «Lviv Polytechnic»,
Stepan Bandera Street, 12, Lviv, Ukraine,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9315-8859>

Svitlana Biyanova

Bachelor of Marketing and Logistics Department, Lviv Polytechnic National University, Stepana Bandera Street, 12, Lviv, Ukraine 79000,
ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-6285-9675>

Abstract. *This article aims to analyze the dynamics of overall freight transportation volumes, structural shifts across various modes of transport, changes in freight turnover, and the specific characteristics of international freight transport concerning export-import operations under the impact of the Russo-Ukrainian War.*

The research employs a comprehensive set of scientific methods, including: statistical analysis for processing and analyzing official statistical data on freight transportation volumes, freight turnover, and international trade for the studied period; comparative analysis of pre-war and wartime indicators to identify trends and structural changes influenced by the hostilities; factor analysis to determine the primary factors driving changes in the volumes and structure of the freight transportation market; and the graphical method for clear visualization of the dynamics and structural transformations within the freight transportation market indicators.



The findings of this study demonstrate a significant negative impact of the full-scale war on Ukraine's freight transportation market. A sharp decline in overall transportation volumes and freight turnover was observed in 2022-2023. Substantial structural changes in the distribution of freight flows across different modes of transport were analyzed, notably a significant reduction in the role of maritime and air transport, and an increase in the importance of road and rail transport, particularly during the initial stage of the war. Changes in the geography of international freight transport, a reorientation towards western borders, and alterations in the volumes of export-import operations were also investigated. A partial recovery in transportation volumes was recorded in 2023-2024; however, the market structure remains significantly different from the pre-war period.

The authors conclude that the war has been a defining factor that has fundamentally transformed Ukraine's freight transportation market, leading to alterations in logistics chains, a significant reduction in transportation volumes, and profound structural changes. Despite a partial recovery, the market continues to operate under conditions of high uncertainty and is contingent on the further development of hostilities and the restoration of economic activity.

Keywords: Freight Transportation, Market, War, Ukraine, Transport Logistics, Transport, Structure, Volumes, Impact.

Постановка проблеми. У період із 2022 до 2024 року ринок вантажних перевезень в Україні зазнав значних змін під впливом воєнних дій. Заблоковані морські порти, пошкоджена логістична інфраструктура та розірвані ланцюги постачання спричинили різке падіння обсягів перевезень, особливо у перший рік війни. Загалом на початку повномасштабного вторгнення було пошкоджено 18 аеропортів, понад 350 мостів і естакад, а також понад 25 тисяч кілометрів автомагістралей і доріг [1]. Водночас значну увагу було приділено переорієнтації логістичних потоків на нові маршрути.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Основну роль почали відігравати сухопутні кордони з державами ЄС, а також дунайські річкові порти. Активний розвиток автомобільних перевезень, річкового транспорту та покращення залізничної логістики стали визначальними кроками до подолання транспортної кризи, що дозволило частково відновити внутрішні та міжнародні вантажні перевезення [2].

У результаті цих змін ринок вантажних перевезень зазнав істотної трансформації як у структурному плані, так і в географії маршрутів, що потребує дослідження та аналізу з метою оптимізації логістичних процесів, розробки ефективних стратегій відновлення та подальшого розвитку транспортної галузі в умовах воєнних та післявоєнних реалій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зважаючи на актуальність проблеми вантажних перевезень в умовах війни для розвитку національної економіки та зовнішньоекономічних відносин, значна кількість вчених приділили увагу дослідженню різноманітних аспектів цієї тематики.

Так сутність вантажних перевезень розглянули у своїх працях Н. Болквадзе, О. Мигаль [3], С.Панченко, А. Каграманян, В. Блиндюк [4], Н. Жидовська, А. Кійко, О. Малецька, О. Прокопишин, К. Разумова, Н. Новальська [5], В. Клименко, Т. Чаркіна, В. Задоя, О. Юрчик, Ю. [6], Шкригун [7] та інші.

Панченко С. В., Каграманян А. О. та Блиндюк В. С. [4] вантажні перевезення визначили як складний процес, який охоплює організацію доставки товарів від виробника до споживача і ця діяльність включає розробку маршрутів, підбір відповідного транспорту та контроль за своєчасністю і якістю перевезення.

Вантажні перевезення є життєво необхідними для ефективної роботи сучасного світу, адже саме вони дозволяють отримувати товари з різних куточків світу, доставляти сировину на заводи, а готову продукцію – на полиці



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

магазинів [7]. А логістика вантажних перевезень є однією із ключових чинників, що впливають на економічний розвиток країни [3].

Проблемам автомобільних вантажних перевезень приділили увагу у дослідженнях: В. Македон, О. Дзяд, В. Валіков, З. Двуліт, Г. Заїкіна, І. Лукасевич, М. Крутник, І. Познанська, О. Рудік, Г. Рябик Л. Слюсарева; а перевезенням на залізничному транспорті – В. Задоя, С. Костюк [8], О. Чебан, О.Лаврухін, Г. Бауліна, О. Костенніков, Г. Богомазова, Р. Сірко, А. Калюжний та інші.

Вантажні перевезення в умовах війни розглянули: Д. Дмитрів, О.Дмитрів, О. Репак [9], Л. Гнилянська, В. Замостний, С. Петришин [10], Т. Григоращ, І. Давидова, Н.Косар, Н. Кузьо [11], Т. Лучникова, О. Лук'янова, С. Резніченко, К. Сагло, Д. Стебляк [12], О. Томчук, Я. Головченко [13], С. Лихолат, М. Гаврилюк [22] та інші.

Однак дослідження обсягів та структури вантажних транспортних перевезень вимагають опрацювання статистичних даних за тематикою, яка оприлюднена у низці статистичних та аналітичних звітів Державного управління статистики України [14, 15, 16], ДП «Адміністрація морських портів України» [17], Центру транспортних статей [18], Київської школи економіки [1], та інших [19, 20, 21].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Різносторонність проблеми вантажних перевезень України вказує на її актуальність та динамічність в сучасних умовах економічного розвитку та військового стану. Це зумовлює перманентний процес дослідження цього явища, особливо з огляду швидкої зміни аналітико-статистичних даних транспортної галузі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). З метою комплексного дослідження обсягів та структури вантажних перевезень в Україні в умовах війни, у статті поставлено наступні цілі:



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

- оцінити динаміку обсягів вантажних перевезень в Україні до та після початку повномасштабної війни, виявити основні тенденції;
- проаналізувати зміни у структурі вантажних перевезень за основними видами транспорту та визначити зміни в їхній частці та обсягах перевезень;
- дослідити динаміку вантажообігу за видами транспорту;
- проаналізувати вплив війни на обсяги та структуру міжнародних вантажних перевезень України, зокрема в розрізі експортних та імпорتنих операцій, визначити ключових торговельних партнерів та зміни в напрямках вантажопотоків;
- виявити основні чинники впливу, що зумовили зміни в обсягах, структурі та вантажообігу ринку вантажних перевезень та міжнародної торгівлі в умовах повномасштабного вторгнення.

Виклад основного матеріалу дослідження. З метою дослідження структури обсягів перевезень, проаналізуємо довоєнні перевезення вантажів за видами транспорту в Україні та перевезення у перші роки повномасштабного вторгнення (табл. 1).

Таблиця 1

Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні у 2019-2023 рр.,

млн/т

Транспорт	2019	2020	2021	2022	2023	Темп приросту 2023/2019, %
Залізничний	313	306	314	151	149	47,6
Автомобільний	1141	1232	1121	695	677	59,3
Внутрішньо Водний	4	4	3	1	0	0
Морський	2	2	2	1	2	100
Авіаційний	0,1	0,1	3	-	-	0
Трубопровідний	113	97	3	-	-	0
Всього	1573,1	1641,1	1446	848	828	52,6

Джерело: розроблено на основі [16]



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Дані табл. 1 вказують на значне скорочення вантажоперевезень в Україні у період з 2019 по 2023 рр. — з 1573,1 млн тонн до 828 млн тонн, що відображає вплив війни. Скорочення перевезень на залізничному транспорті становило 52,4% за досліджуваний період, а на автомобільному транспорті — 40,7%. Внутрішній водний та трубопровідний транспорт фактично припинили діяльність у 2023 році, що відображає нульовий рівень приросту. А морські перевезення, попри заміноване Чорне море та постійні обстріли портів, у 2023 р. були на рівні 2 млн тонн, що відповідало рівню 2019 р.

Разом з тим, в умовах війни суттєво зросла частка вантажних перевезень автомобільним транспортом, яка у 2022-2023 рр. становила 82% від обсягу усіх перевезень проти 72% у 2019 р. Це вказує на високу гнучкість та мобільність доставки автомобілями, зокрема через західні кордони, у порівнянні з іншими видами транспорту. Значна мобільність автотранспорту, відсутність його залежності від електропостачання та наявності залізничних колій, сприяли його активному використанню в умовах війни [11].

Водночас, з початком повномасштабної війни залізничний транспорт набув визначальної ролі у забезпеченні потреб оборонного сектору України. Він став ключовим елементом у перевезенні військових підрозділів, озброєння, техніки та інших стратегічно важливих вантажів, а також забезпечив евакуацію значної кількості цивільного населення [8, 22]. Залізничні перевезення мають значний потенціал для зростання в таких сегментах як перевезення зернових, мінбудматеріалів, вугілля, руди, та критично важливих товарів, що робить їх стратегічно важливими для держави.

Попри випробування перших двох років війни, у 2024 р. вантажні перевезення зросли на 22%, що зумовила низка чинників [19]:

- збільшення використання залізничного транспорту для перевезень на далекі відстані;
- розширення морських перевезень через стратегічні порти;



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

– запровадження нових логістичних маршрутів та інтеграція з міжнародними перевізниками;

– ремонт дорожньої інфраструктури, пошкодженої воєнними діями.

Так, у 2024 році, в умовах триваючого воєнного стану, ефективне управління наявними фінансовими ресурсами дозволило здійснити низку заходів з підтримки та часткового відновлення дорожньої інфраструктури України, що є критично важливим для забезпечення логістичних потреб, зокрема вантажних перевезень. Упродовж року було проведено ремонтні роботи на 64,8 кілометрах автомобільних доріг, що сприяло підтриманню їхньої пропускної здатності та зменшенню негативного впливу руйнувань, спричинених військовими діями. Окрім того, здійснено відновлення 7016 погонних метрів мостових споруд, що є стратегічно важливим для забезпечення безперебійного сполучення між регіонами, та завершено роботи з експлуатаційного утримання 289 штучних споруд, що включають мости, шляхопроводи та естакади, забезпечуючи їхню безпечну та надійну експлуатацію.

Усі ці заходи забезпечили безперебійний рух транспортних засобів, у тому числі вантажних, що є критично важливим для підтримки економічної активності та логістичних ланцюгів в умовах воєнного стану.

Важливим елементом аналізу виступає також вантажообіг. Його структура демонструє розподіл перевезень за видами транспорту, секторами економіки та типами вантажів. Аналіз цих показників дає змогу оцінити поточний стан транспортної системи та визначити ключові чинники, які впливають на обсяги перевезень.

Розподіл вантажообігу за видами транспорту характеризується суттєвими відмінностями у період 2019-2023 рр. (табл. 2.).



Таблиця 2.

Вантажообіг України за видами транспорту у 2019-2023 рр., млрд. ткм

Вид транспорту	2019	2020	2021	2022	2023
Залізничний	181,8	175,6	180,4	94,5	90,6
Автомобільний	65	65,1	61,8	47,4	55,5
Внутрішньо водний	1,6	1,4	1,4	0,5	0,6
Морський	1,8	1,5	1,6	0,5	0,6
Авіаційний	0,3	0,3	0,3	-	-
Трубопровідний	104,5	69,3	59,2	-	-
Всього	355	313,2	304,7	142,9	147,2

Джерело: розроблено на основі [16]

Наведена таблиця відображає динаміку вантажообігу України за основними видами транспорту у період 2019-2023 рр., включаючи роки, що передували повномасштабній війні, та роки активних бойових дій. Аналіз представлених даних дозволяє виявити значні зміни в обсягах та структурі вантажних перевезень та чітко демонструє руйнівний вплив повномасштабної війни на логістичну систему країни.

Найбільших втрат зазнали залізничний, морський та трубопровідний транспорт. Вантажообіг за усіма видами транспорту в Україні у періоді 2019–2023 рр. демонструє тенденцію до зменшення обсягів перевезень. При тому, якщо у довоєнний період обсяги вантажообігу коливалися у межах 305-355 млрд. ткм, то у 2022-2023 рр. різко впали до 143-147 млрд. ткм. Загальне скорочення вантажообігу у 2019-2023 рр. становило 207,8 млрд. ткм або 58,5%.

Залізничний транспорт традиційно займав провідну та стратегічну позицію у вантажообігу України, частка якого складала 51,2% у 2019 р. та 61,5% - у 2023 р. Водночас, обсяг вантажообігу залізниці під час війни значно скоротився – майже вдвічі, та становив у 2023 р. лише 90,6 млрд. ткм проти 181,8 млрд. ткм у 2019 р.

Вантажообіг автомобільного транспорту посідав друге місце, після залізничного транспорту, та теж зазнав суттєвого зменшення в умовах війни.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Якщо у 2019 р. показник складав 65,0 млрд ткм, то у 2022 р. він знизився до мінімуму — 47,4 млрд ткм. Однак вже у 2023 р. відбулося незначне зростання до обсягу 55,5 млрд ткм, що, ймовірно, свідчить про поступове пристосування автоперевезень до змінених військових, геополітичних та економічних умов. Також зростання вантажообороту було зумовлено переорієнтацією логістики на автомобільний транспорт у зв'язку з проблемами на інших видах транспорту, а також активізацією внутрішніх перевезень та експортно-імпортних перевезень через західні кордони.

Завдяки вдалому географічному розташуванню Україна мала можливість транспортувати вантажі морськими шляхами до 120 країн світу, забезпечуючи високу економічну ефективність для перевезень будь-яких типів товарів. До початку війни близько 75% зовнішнього вантажообігу здійснювалося саме через морські порти. Однак вторгнення країни-агресора та блокада портів суттєво зменшили обсяги торгівлі в цій сфері. З початком війни у 2022 році відбулося катастрофічне падіння обсягів вантажообігу внутрішнім водним та морським транспортом до 0,5 млрд. ткм та 0,5 млрд. ткм відповідно, що стало наслідком блокування морських портів та бойових дій у прибережних зонах. У 2023 р. спостерігається незначне зростання обсягів вантажообороту за двома видами транспорту - до 0,6 млрд. ткм.

Разом з тим, за даними ДП «Адміністрація портів України», за підсумками 2023 р. вантажооборот морських портів України становив 61 935 тис. т вантажів, що склало 127 % до планового показника (план 2023 року – 48 598 тис. т) та 105 % до аналогічного періоду минулого року (факт 2022 рік – 59 252 тис. т.) [17]. Тобто загальний прогноз вантажообороту морських портів України досить оптимістичний та перевершує планові показники.

Вантажообіг портів України у 2020-2024 рр. наведено у табл. 3.



Таблиця 3

Вантажообіг портів України у 2020-2024 рр., млн т

Порти	2020	2021	2022	2023	2024
Ізмаїл	3,2	3,9	8,89	20,26	13,4
Одеса	23,2	22,55	7,69	8,41	18,3
Південний	61,6	29,14	15,28	10,08	35,55
Рені	0,8	1,37	6,82	10,07	3,43
Усть-Дунайськ	0,02	0,06	0,78	1,68	0,51
Чорноморськ	23,8	25,63	11,76	11,41	26,04
Всього	112,62	82,65	51,22	61,91	97,23

Джерело: розроблено на основі [18, 20]

Війна росії проти України виявила безпосередньо негативний вплив на діяльність чорноморських портів України та загальний обсяг вантажних морських перевезень через бойові дії, мінування акваторії та блокаду. Це призвело до значного перерозподілу вантажопотоків у бік річкових портів: роль дунайських портів зросла в рази, тоді як значення основних чорноморських портів тимчасово суттєво зменшилося.

Вантажообіг українських портів у період 2020–2024 рр. характеризується значними коливаннями, що відображають вплив економічних та геополітичних змін. У довоєнному 2020 р. загальний обсяг вантажообігу становив 112,62 млн тонн, та характеризувався стабільною роботою ключових портів: Одеса, Південний і Чорноморськ, частка яких у загальному вантажообороті становила 96,4%. Проте вже у 2021 р. показник помітно знизився до 82,65 млн тонн, що свідчило про негативний вплив зовнішніх чинників та економічних викликів. Ситуація продовжила погіршуватись у 2022 р., коли обсяг вантажообігу скоротився до 51,22 млн тонн, із суттєвим зменшенням активності в портах Одеса, Південний та Чорноморськ, а частка морських перевезень скоротилася до 67,8%. Падіння активності морських портів продовжилося і у 2023 р., а частка їх вантажообороту впала до критичних 48,3%.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Активізація політичних зусиль щодо розблокування морських шляхів та безперешкодного судноплавства посприяли зростанню обсягів морського вантажообігу у 2024 р. до 97,23 млн тонн, що свідчило про значне покращення їх діяльності. Найбільш помітний приріст відзначено у портах Одеса, Південний та Чорноморськ – у 2,67 раз порівняно із 2023 р. Водночас порти Рені та Усть-Дунайськ продовжили протистояння певним труднощам та нестабільності, а падіння обсягів вантажообороту цих внутрішньоводних портів у 2024 р. склало 1,84 рази, порівняно з обсягом 2023 р.

Тенденція до зниження вантажообігу за усіма видами транспорту у роки повномасштабного вторгнення наочно демонструє наслідки порушення логістичних шляхів, руйнування транспортної інфраструктури, унеможливлення перевезень через замінування та обстріли. Однак попри значні ризики, виклики та втрати, ринок вантажних перевезень демонструє здатність до адаптації та часткового відновлення, про що свідчить незначне зростання обсягів у 2024 р. Проте структура ринку залишається відмінною від довоєнної.

У контексті дослідження ринку вантажних перевезень України важливо звернути увагу на обсяги, структуру та динаміку міжнародних вантажних перевезень, які допомагають виконати зобов'язання держави та суб'єктів господарювання по зовнішньо-торгівельним угодам.

Міжнародні вантажні перевезення є критично важливими для ефективного виконання експортно-імпортних операцій. В умовах поточного військового стану вони набувають особливого значення, забезпечуючи безперебійне постачання необхідних вантажів для потреб населення та військових, а також сприяють значному наповненню державного бюджету за рахунок валютних надходжень [9]. З огляду на це, важливо проаналізувати сучасний стан ринку міжнародних перевезень і визначити основні чинники, що впливають на його розвиток.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Що до географії експорту українських товарів, то Європейський Союз є головним торговим партнером, на якого у 2024 р. припадало 60% всього експорту. Це зумовлює високу залежність від кон'юнктури ринків ЄС. Другу позицію в експорті займав Китай із 15%, що вказує на зростаюче значення цього напрямку [15]. Інші країни, такі як Туреччина, Єгипет, Індія, США та Велика Британія, мають відносно незначні частки в українському експорті, забезпечуючи диверсифікацію у загальній структурі.

У географії імпорту товарів теж основним постачальником є країни ЄС, на які припадає 51% загального обсягу імпорту [15]. Це вказує на значну залежність українського ринку від європейських виробників та залежність формування цін на імпортні товари від коливання валютного курсу євро. Як і у експорті, другу позицію у імпорті займає Китай із часткою 21%, що підкреслює його роль як важливого торгівельного партнера. Частка імпорту США становить 4,9% та є доволі незначною. Індія та Велика Британія, мають ще менші частки, але все їх внесок у структуру імпорту досить вагомий.

Зважаючи на територіальну близькість основного експортно-імпортного партнера – ЄС, левову частку міжнародних вантажних перевезень складають наземні сухопутні перевезення автомобільним та залізничним транспортом.

У 2023 р. автомобільні вантажні перевезення склали 50,4% у загальній структурі імпортних перевезень, на другому місці був залізничний транспорт з часткою 27,3%, іншу третину перевезень займали водний, мультимодальний та повітряний види транспорту [21].

Згідно з даними Державної служби статистики України [14], порівняно з 2022 р. у 2023 р. відбулося зростання розриву між імпортом та експортом у 2,4 рази з 11,2 млн до 27,4 млн доларів США, що є наслідком скорочення експорту та збільшення імпорту у зв'язку з руйнуваннями, спричиненими російсько-українською війною. На додаток до цього слід зауважити, що у 2019 – 2021 рр. цей розрив скоротився до 4,8 млн доларів США у 2021 р. та міг, за стабільних



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

геополітичних умов, перейти у розрив між більшим експортом та меншим імпортом, що, сприятливо відобразилося б на обсягу зростання ВВП.

У 2023 р. Україною було експортовано товарів на загальну суму 36,18 млрд. дол. США. Найбільш популярними категоріями експортованих товарів були [15]:

1. Продукти рослинного походження.
2. Жири та олії тваринного або рослинного походження.
3. Недорогоцінні метали та вироби з них.
4. Готові харчові продукти.
5. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання.
6. Мінеральні продукти.

Варто зазначити, що обсяг експорту 2023 р. становив 82% порівняно із обсягом 2022 р., тобто зазнав значного скорочення, зумовленого воєнними діями, обмеженнями в міжнародній торгівлі та зниженням обсягів виробництва через масштабні руйнування інфраструктури. Зокрема, зовнішньоторговельні поставки продовольства та сільськогосподарської продукції скоротилися майже на 43%. Це свідчить про серйозні виклики, з якими зіткнувся ринок міжнародних вантажних перевезень через бойові дії, що ускладнило логістику та знизило попит на окремі категорії продукції.

Обсяг імпорту 2023 р. становив 63,56 млрд. дол. США., або 114,9% до обсягу попереднього року [15].

Перелік найбільших товарних категорій імпорту у 2023 р. за вагою представлено на рис. 1. Звісно, що воєнна продукція для ЗСУ у цей перелік не потрапила.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ



Рис. 1. Перелік найбільших товарних категорій імпорту у 2023 р. за вагою, %

Джерело: [21]

Війна зумовила дефіцит багатьох товарів через руйнування виробничих підприємств, що спонукало зростання їх імпорту. Лівову частку імпорту 2023 р. становило дизельне паливо, виробництво якого майже цілковито цілеспрямовано було зруйноване агресивними ракетними обстрілами. Також збільшення імпорту зафіксовано у секторі машин, устаткування та транспорту, що вказує на нагальну потребу в сучасній техніці для підтримки розвитку ключових галузей національної економіки. Крім того, помітно зріс імпорт хімічної продукції, що є показником дефіциту її виробництва всередині держави.

Для перевезення зазначеного обсягу експортно-імпоротної продукції, у 2023 р. відбулася така кількість міжнародних вантажних рейсів [21]:

- 607 тисяч перевезень автомобільним транспортом;
- 2,5 тисячі рейсів залізничним транспортом;
- 4,1 тисяч рейсів водним (морським) транспортом;
- близько 100 вантажних рейсів повітряним транспортом.



ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

У першому півріччі 2024 р. було експортовано товарів на суму 16,8 млрд грн, що склало 46% від експорту 2023 р. Для перевезення зазначеного обсягу товарів, у першій половині 2024 р. було здійснено 249 тисяч рейсів автомобільним транспортом, тисячу рейсів залізничним транспортом, 1,7 тисяч рейсів водним транспортом та кілька десятків рейсів повітряним вантажним транспортом [21].

Зусилля, які прикладені представниками транспортної галузі в Україні, а також її партнерами і донорами, допомагають реконструювати пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури та відновлювати ті потужності, які були в довоєнний час [2]. Це значно стимулює та активізує транспортні вантажні перевезення як в межах держави, так і за кордон, попри виклики та ризики воєнного часу.

Висновки. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні в умовах війни демонструє, що ця сфера стала стратегічним компонентом національної економіки.

Воєнні дії, постійне руйнування та пошкодження обстрілами транспортної інфраструктури, ризики втрати транспортних засобів та вантажів, блокування портів та мінування моря, тощо, призвели до критичного скорочення обсягів вантажних перевезень у перші роки війни. Однак вимоги воєнного часу, необхідність забезпечення економіки та перевезення гуманітарних вантажів й експортних товарів зумовили швидку адаптацію до нових реалій та змінили структуру вантажних перевезень, яка переорієнтувалась на автомобільний та залізничний транспорт, а також частково на річковий, оскільки морські та повітряні перевезення були недоступними

Міжнародні вантажні перевезення теж зазнали негативного впливу війни: експортні перевезення значно скоротилися, натомість імпортні – зросли. За видами транспорту ситуація у цих перевезеннях склалася



аналогічна внутрішньому ринку перевезень – значні обсяги перевезень припали на наземні сухопутні маршрути автомобільного та залізничного транспорту. Попри це, відновлення морських портів і зростання обсягів морських перевезень у 2023-2024 рр. свідчать про позитивні тенденції у відродженні морської логістичної інфраструктури та про зростання обсягів експорту.

Список використаних джерел

1. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. KSE. 2024. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
2. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. (70). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>
3. Болквадзе, Н., Мигаль, О. (2022). Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*, (46). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20>
4. Панченко С. В., Каграманян А. О., Блиндюк В. С. *Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник*. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 478 с.
5. Разумова К. М., Новальська Н. І., Клименко В. В. Особливості сучасного транспортно-експедиторського бізнесу. *Системи та технології*. 2023. Вип. 1 (65). С. 124-130.
6. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Агросвіт*. 2024. Випуск № 6. С. 103-112.
7. Шкригун Ю.О. Генезис поняття «логістична діяльність підприємства». *Економіка промисловості*. 2021. Випуск № 2. С. 183–190.



8. Задоя В. О., Костюк С. А. Сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень України. *Агросвіт*. 2024. № 18. С. 84-91. DOI: 10.32702/2306-6792.2024.18.84
9. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. Вип. 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>
10. Гнилянська Л., Замостний В., Петришин С. Організування міжнародних вантажних перевезень в екстремальних умовах сьогодення: проблеми та тенденції. *Економіка та суспільство*. 2024. (66). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-3>
11. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Вип. 65. С. 14-23.
12. Лисий В. М., Стебляк Д. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Випуск 43. С.92-96.
13. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. (53). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>
14. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
15. Зовнішня торгівля України товарами за 2023 рік. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2024/02/04.pdf>
16. Транспорт України 2023. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf



17. Звіт про управління за 2023 рік. ДП «Адміністрація морських портів України»
URL: https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2024/04/zvit_2023-%E2%80%9315.04.2024.pdf.
18. Порти України за підсумками 2022 р. Центр транспортних статей. URL: https://cfts.org.ua/news/2023/01/31/porti_ukrani_perevantazhili_ponad_59 mln_to_nn_vantazhiv_za_pidsumkami_2022_roku_73569
19. Аналітичний огляд транспортної галузі за 2024 рік. Neolit Logistics. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/analitichnyj-oglyad-transportnoyi-galuzi-za-2024-rik/>
20. Вантажообіг морських портів України за 2021 рік. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vantazhoobig-morskyh-portiv-ukrayiny-za-2021-rik-stanovyv-153-mln-t/6>
21. Моніторингове дослідження ринку вантажних перевезень України та Польщі. 2024 рік. Pro-consulting. URL: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/monitoringovoe-issledovanie-rynka-gruzovyh-perevozok-ukrainy-i-polshi-2024-god>
22. Лихолат С., Гаврилюк М. Аналіз ринку логістичних послуг в умовах війни. *Ефективна економіка*. 2024. URL: №5. <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/3824/3859>