

**Наталія Ярославівна ПЕТРИШИН**

к.е.н., доцент, Національний університет "Львівська політехніка"

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4642-1778>e-mail: [natalya.petryshyn@gmail.com](mailto:natalya.petryshyn@gmail.com)**Олександр Юрійович ГРИГОР'ЄВ**

старший викладач, Національний університет "Львівська політехніка"

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1374-4450>e-mail: [Gri1970@ukr.net](mailto:Gri1970@ukr.net)**Наталія Олександрівна ТУРИЧ**

студентка, Національний університет "Львівська політехніка"

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1748-8626>e-mail: [natalia.turych.me.2021@lpnu.ua](mailto:natalia.turych.me.2021@lpnu.ua)**ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

У статті проаналізовано логістичні зв'язки та можливості застосування транспорту різного виду для здійснення експорту та імпорту вантажів на зовнішні ринки в умовах воєнного стану; наведено статистичні дані із застосування певних видів транспорту в міжнародній логістиці; розглянуто основні зміни міжнародної логістики, зокрема в Україні; охарактеризовано ключові чинники нормалізації торговельної логістики України у 2024 р.

**Ключові слова:** зовнішньоекономічна діяльність, міжнародна логістика, перевезення, експортно-імпортний потенціал

**ВСТУП**

Міжнародна логістика відіграє ключову роль у сучасній світовій економіці, сприяючи глобалізації та торгівлі. Вона охоплює широкий спектр діяльності, пов'язаної з переміщенням вантажів через кордон, та забезпечує розвиток міжнародних торгових відносин. З початку повномасштабного вторгнення в Україну логістика зазнала значних змін, почала перебудовуватись та адаптуватись до сучасних реалій. Цих змін зазнали як перевезення в Україні, так і в усьому світі.

Дослідження впливу повномасштабного вторгнення в Україну на міжнародну логістику займались також вітчизняні та зарубіжні науковці, зокрема, Н.Т. Гринів і А.А. Равліковська проаналізували як відбувалась перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні [1]. Дослідження ринку вантажних перевезень в Україні здійснили К.В. Гнедінка та П.В. Нагорний, проаналізувавши його сучасний стан, описавши виклики воєнного часу та перспективи його розвитку [2]. А.В. Матвеева досліджувала особливості міжнародних перевезень у умовах війни [3].

Проте, попри всі дослідження, це питання є досі актуальним, адже з кожним днем війни виникають нові проблеми, які провокують нові зміни в міжнародній логістиці. Тому в сучасних умовах воєнного стану проблеми міжнародних перевезень необхідно ще глибше та детальніше досліджувати.

**МЕТА** статті полягає у виявленні змін у міжнародній логістиці, які виникли через повномасштабне вторгнення в Україну, а також виділення основних чинників нормалізації торговельної логістики України в період війни.

Дослідження дасть змогу сформуванню теоретичну основу для розуміння процесів адаптації логістичних систем до екстремальних умов та розробити нові моделі логістичного менеджменту в умовах нестабільності.

**МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Застосовано методику дослідження: структурний аналіз, графічне моделювання, узагальнення, групування.

**РЕЗУЛЬТАТИ**

24 лютого 2022 р. розпочалось повномасштабне вторгнення в Україну, що спричинило значні зміни в бізнесі і, зокрема, в міжнародній логістиці.

В перші дні повномасштабного вторгнення майже всі перевезення зупинились. Від перших годин війни: українське небо заблоковано для літаків, закрито порти, а згодом і державні кордони. Різко зросли ціни на паливо. Все це змусило Україну та весь світ змінити форми діяльності транспортних та логістичних компаній.

У 2021 р. частку видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів розподілено так: залізниця – 51 %, автомобільний – 32 %, водний – 1 %, трубопровідний – 16 %, авіаційний – 0,10 % (рис. 1) [4].

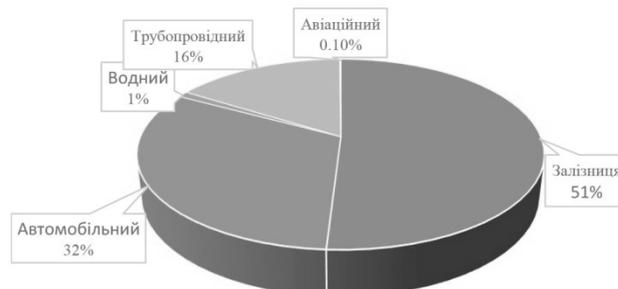


Рис. 1. Частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів у 2021 р. (сформовано авторами на основі джерела [4])

Нині з п'яти основних видів транспорту, які забезпечували всі перевезення держави, залишилося лише три види транспорту, які можуть здійснювати логістичні перевезення, а саме залізничний, трубопровідний та авто-транспортний.

Частку видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів наведено на рис. 2.

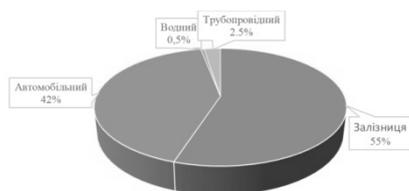


Рис. 2. Частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів в період війни

Українські перевізники, які продовжили роботу під час війни, швидко переорієнтувалися на доставку найнеобхіднішого – гуманітарних вантажів [5].

Перше, з чим зустрілися автомобільні перевізники, – це різкий ріст цін на паливо. Перевезення з кожним днем ставали дорожчі. Вартість відправки вантажівки, яка раніше становила 10 тис. грн, вартувала 50 тис. грн. Другою проблемою постала недосяжність. З'являлось все більше населених пунктів, куди доставляти товар було неможливо.

А ще українські перевізники зустрілися з необхідністю організації співпраці з іноземними контрагентами. Це стосується і роботи митних та інших контролюючих органів, часу роботи терміналів та якості обслуговування. Українські вантажовідправники звикли бути на зв'язку та отримувати інформацію цілодобово, тож вони швидко відчували велику різницю, почавши співпрацювати з логістичними компаніями Румунії, Польщі та Туреччини, які чітко розмежовують час для відпочинку та роботи.

Ще однією з проблем, з якою згодом зустрілися автомобільні перевізники стали блокади на кордоні. Влітку 2022 р. ситуація на кордоні була критичною, особливою на пункті пропуску «Ягодин». Черга з вантажівок сягнула майже 60 км. Тисячі водіїв стояли в чергах по два-три тижні. Ця ситуація завдала великих збитків, адже товар, який в цей час був у вантажівках, псувався. Але згодом ситуація стабілізувалась. Та вже восени 2023 р. автомобільні перевезення зазнали нових блокад. У 2024 р. ситуація покращилась. На сьогодні польсько-український кордон відкритий для українських перевізників.

Ініціаторами страйків 2023 р. були поляки. Вони блокували кордони та не пропускали українські вантажівки, які транспортували зернові культури. Все це аргументують тим, що українські вантажі не відповідають екологічним європейським стандартам, зокрема, стандарту Євро-5. Через протести польських фермерів українські підприємці втрачали 300-400 млн. євро на місяць.

Серед всіх цих проблем, можна виділити одну вагому перевагу, яку досить довго чекали українські автотранспортники. Підписано угоду між ЄС та Україною, на основі якої введено «транспортний безвіз». Тобто скасовано адміністративні бар'єри у вигляді дозволів на автомобільні перевезення, які раніше стримували вільний ринок. І саме цей крок допоміг налагодити експорт аграрної продукції.

З початку повномасштабного вторгнення агресора в Україну залізничний транспорт є основним. За його допомогою перевозиться багато продукції, бойових споряджень, гуманітарної допомоги. Проте, попри максимальне навантаження на вантажоперевезення залізницею, їх обсяги все одно скоротились у 2022 р. на 65,3%.

Всі вантажопотоки перенаправлено тоді переважно

через західні міжнародні залізничні переходи України у країни ЄС. Основними проблемами залізничних перевезень є нестача залізничних переходів та невідповідність українських рейок європейським стандартам, що обмежує обсяги експорту та імпорту. Тобто через технічні бар'єри, через те що українські колії не збігаються з європейськими (а саме українські колії становлять 1520 мм шириною, а європейські – 1435 мм), товар потрібно перевантажувати, а це займає багато часу та ресурсів.

Стосовно суднопереvezень, то до початку війни вони були головним способом транспортування великогабаритних вантажів в українській логістиці. Більше 70% експорту припадало на морські перевезення. Вони були до війни основним способом експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 р. приніс \$27,9 млрд. Крім того, це був основний шлях експорту й для металургії (\$16 млрд), хімічної промисловості (\$2,7 млрд), мінеральних добрив (\$8,42 млрд) та іншої продукції. Тому, як висновок, блокада українських портів через війну завдала значного удару по економіці України. Також морські перевезення забезпечували співпрацю з країнами Азії, адже море – це єдиний легший та економічніший спосіб експорту та імпорту продукції до прикладу з таким вагомим партнером, як Китай. Єдиною операцією-поставкою за весь період війни було вивезення українського зерна судном з Одеського порту.

Якщо ж брати загальні суднопереvezення, то лише порти Дунайського регіону продовжили працювати, не зважаючи на повномасштабне вторгнення. До того ж вони в перший рік військових дій змогли збільшити переробку вантажів втричі (було 5,5 млн т., а стало 16,5 млн т.). Хоча у мирний час на них припадало лише десь 5% експорту. У 2023 р. переправа вантажів Дунайським регіоном збільшилась майже вдвічі порівняно з 2022 р., і сягнула рекордного значення в 29 млн т. вантажів. Цей показник більший у майже 6 разів стосовно показників довоєнного періоду. А також за 2023 р. відкрито 20 нових пунктів перевалки вантажів та плануються інвестиції у ще 15 таких пунктів у портах Ізмаїлу та Рені [11].

Уже в 2024 р. обсяги перевалки Дунайським регіоном знизився. За перше півріччя експортовано лише 11,76 млн т. агропродукції [12].

Зміни обсягів переробки вантажів Дунайського регіону відображено на рис. 3.

Дунайські порти хоч і є перспективними, але не зможуть повноцінно замінити пропускну спроможність, що йшла крізь морські порти. Все тому, що фізично вони можуть обробляти значно менше вантажу, ніж морські порти – до 250 млн т. та у порти на Дунаю можуть заходити невеликі судна та баржі, тобто партії будуть маленькі. Проте у перспективі планується збільшення ефектив-

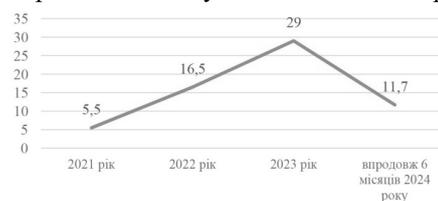


Рис. 3. Зміна обсягів переробки вантажів Дунайського регіону з початком повномасштабного вторгнення, млн т. (сформовано авторами на основі джерел [4, 11, 12])

ності дунайських портів, побудувавши більше складів, причалів та обладнання для перевантаження.

Що стосується авіаперевезень, то ситуація аналогічна до ситуації з судноперебезеннями. Зараз цивільні та комерційні авіаційні перевезення в Україні та за її межами тимчасово зупинено.

Єдиним можливим варіантом швидкої доставки вантажів до США або до інших далеких країн різних континентів, стало мультимодальне перевезення із застосуванням автомобільного транспорту з аеропортів Європи.

Вантажі, які транспортуються авіасполученням, прибувають у країни Європи та чекають на складах тирчасового зберігання. Після перетину державного кордону та процедури розмитнення, ці товари завантажують на автомобільний транспорт і доставляють кінцевому отримувачу. За таким самим ланцюжком працює і експорт з України: товари прибувають на тимчасовий склад в аеропорту і перебувають там до повного формування рейсу.

Зазвичай літаком перевозяться невеликі партії товарів, термінові та цінні вантажі. Тому найпоширенішою практикою в таких перевезеннях є застосування збірної доставки. Однією з найбільших втрат в авіаперевезеннях України стало знищення найбільшого та найпотужнішого літака світу «Мрія».

Крім змін у структурі вантажоперебезень, відбулись також зміни у створенні ланцюга перевезень. Найбільший складський хаб України був у Київській області. Він складав 70-80% усієї професійної складської площі. Проте з початком війни кампанії змушено перевезли свої складські залишки та товари на захід України. Шукали складські приміщення переважно у Львівській, Тернопільській, Івано-Франківській та Закарпатській областях, де такого обсягу складських площ не було.

Аналізуючи ситуацію, яка нині спостерігається в Україні, можна стверджувати, що ситуація є доволі складною і в імпортих, і в експортних операціях.

На рис. 4 наведено зміни обсягів зовнішньої торгівлі України.

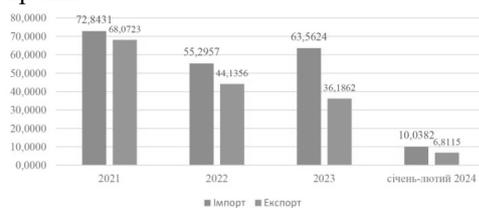


Рис. 4. Зміна обсягів зовнішньої торгівлі товарами загалом в Україні, млрд дол. США (сформовано авторами на основі джерела [10])

Нормалізувати торговельну логістику змогли такі фактори:

1. Підписання угоди про «Зернову ініціативу» між ООН та Туреччиною. Саме ця угода дала змогу у складний для України час відновити експорт українського зерна через Чорне море, який заблоковано через військові дії. Як наслідок, стабілізовано українську економіку, знижено ризик продовольчої кризи, оскільки велика кіль-

кість країн є залежною від українського продовольства, а також стабілізовано світові ціни на продовольство.

2. Розвиток та збільшення обсягів переправи вантажів Дунайським регіоном. Враховуючи ситуацію, яка склалась в Україні, а саме повне зупинення судноперевезень в морських портах, можна сказати що цей фактор є дуже позитивним. Розширення переправи вантажів Дунайським регіоном викликало низку економічних переваг:

- збільшення експортно-імпоротної спроможності країни;
- розвиток інфраструктури та логістичних центрів, тим самим забезпечуючи нові робочі місця;
- залучення інвестицій;
- оптимізація маршрутів, яка відбувається за допомогою застосування водного транспорту, що дає змогу знизити логістичні витрати;
- зниження залежності від інших транспортних коридорів.

3. Послаблення обмежень міжнародних автомобільних перевезень з ЄС [9]. Спрощення перевезень дало змогу: скоротити час на різні митні формальності, що дає змогу прискорити доставку товарів, знизити вартість логістичних послуг, отримати доступ до нових ринків збуту в Європі, що, зі свого боку, знижує залежність від окремих ринків.

Загалом всі три фактори однозначно позитивно вплинули на певні аспекти логістики та економіки України, і є важливим кроком для забезпечення її підтримки та сталого розвитку.

## ВИСНОВКИ

Війна в Україні значно вплинула на міжнародну логістику. Ці зміни негативно відобразились на світовій економіці та ланцюгах постачання. Це призвело до зростання цін на транспортні послуги, збоїв у ланцюгах поставок, збільшення ризиків, перенаправлення вантажів, зростання бюрократії та негативного впливу на економіку. Авіатранспорт та водний морський транспорт припинив функціонувати. Тому весь удар на себе приймають авто- та залізничний транспорт.

Наслідки війни для міжнародної логістики ймовірно зберігатимуться до її закінчення. Після закінчення війни Україні та іншим країнам знадобиться допомога у відновленні логістичної інфраструктури. Світова економіка буде адаптуватися до нових геополітичних обставин.

На сьогодні бізнес адаптувався, переорієнтувався й почав розвивати нові експортні шляхи сухопутними коридорами через країни Європи. Їх умовно можна розділити на два глобальних напрями: західний транспортний коридор на Польщу, Німеччину та Балтійські країни, і південний транспортний коридор здебільшого на Румунію.

Попри великий шок, який українська транспортно-логістична система пережила на початку війни, вона намагається забезпечити транспортування необхідних товарів до та з України.

### Список використаних джерел

1. Гринів Н.Т., Равліковська А.А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. № 13. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/84>
2. Гнедіна К.В., Нагорний П.В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємство і торгівля*. 2023 № 38. С. 19-28.
3. Матвєєва А.В. Особливості міжнародних перевезень у умовах російсько-української війни. *Збірник матеріалів Науково-практичної*

конференції «Захист прав людини в умовах воєнного стану». 2023. С. 56-61.

4. «Європейський зелений курс». URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
5. Як війна вплинула на перевезення вантажів. URL: <https://mind.ua/openmind/20238259-z-tochki-a-do-tochki-b-yak-vijna-vplinula-na-perevezennya-vantazhiv>
6. Як логістика адаптувалась до війни. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>
7. Property Times. URL: [https://propertytimes.com.ua/industrialnaya\\_nedvizhymost/logistika\\_v\\_ukrayini\\_zmina\\_fokusa\\_ta\\_perspektivi\\_vidnovlennya](https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhymost/logistika_v_ukrayini_zmina_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya)
8. Лисий В.М., Стебляк Д.М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. № 43. С. 92-95.
9. Транспортний сектор Європи. URL: <https://trans.info/ua/rik-viyny-yak-konflikt-v-ukrayini-vplynuv-na-transportnyi-sektor-yevropy-328130>
10. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Вантажообіг Дунаю. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35124.html>
12. Порт Констанца та перевалка зерна. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-pershij-polovyni-2024-roku-port-konstancza-znyzyv-obsyagy-perevalky-zerna/>

### References

1. Hryniy N.T., Ravlikovska A.A. Reconstruction of logistics in the conditions of martial law in Ukraine. *Academic visions*. 2022. № 13. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/84> [In Ukrainian].
2. Hnedina K.V., Nahomyi P.V. The cargo transportation market in Ukraine: analysis of the current state, challenges of wartime and development prospects. *Entrepreneurship and trade*. 2023 № 38. pp. 19-28. [In Ukrainian].
3. Matvieieva A.V. Peculiarities of international transportation in the conditions of the Russian-Ukrainian war: *Proceedings of the Scientific and Practical Conference "Protection of Human Rights in the Conditions of Martial Law"*. 2023. pp. 56-61. [In Ukrainian].
4. "European Green Course". URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> [In Ukrainian].
5. How the war affected the transportation of goods. URL: <https://mind.ua/openmind/20238259-z-tochki-a-do-tochki-b-yak-vijna-vplinula-na-perevezennya-vantazhiv> [In Ukrainian].
6. How logistics adapted to the war. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> [In Ukrainian].
7. Property Times. URL: [https://propertytimes.com.ua/industrialnaya\\_nedvizhymost/logistika\\_v\\_ukrayini\\_zmina\\_fokusa\\_ta\\_perspektivi\\_vidnovlennya](https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhymost/logistika_v_ukrayini_zmina_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya) [In Ukrainian].
8. Lysyi V.M., Steblyak D.M. The impact of the war on the development of transportation in Ukraine: *Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*. 2022. № 43. pp. 92-95. [In Ukrainian].
9. Transport sector of Europe. URL: <https://trans.info/ua/rik-viyny-yak-konflikt-v-ukrayini-vplynuv-na-transportnyi-sektor-yevropy-328130> [In Ukrainian].
10. State Statistics Service of Ukraine. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> [In Ukrainian].
11. Danube freight traffic. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35124.html> [In Ukrainian].
12. Port of Constanta and transshipment of grain. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-pershij-polovyni-2024-roku-port-konstancza-znyzyv-obsyagy-perevalky-zerna/> [In Ukrainian].

### Nataliia PETRYSHYN

PhD in Economics, Associate Professor, Lviv Polytechnic National University  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4642-1778>  
e-mail: [natalya.petryshyn@gmail.com](mailto:natalya.petryshyn@gmail.com)

### Oleksandr HRYHORIEV

Senior Lecturer, Lviv Polytechnic National University  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1374-4450>  
e-mail: [Gri1970@ukr.net](mailto:Gri1970@ukr.net)

### Natalia TURYCH

student, Lviv Polytechnic National University  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1748-8626>  
e-mail: [a.todoschuk@gmail.com](mailto:a.todoschuk@gmail.com)

## FEATURES OF INTERNATIONAL LOGISTICS UNDER THE CONDITIONS OF MARTIAL STATE IN UKRAINE

**Introduction.** International logistics plays a key role in the modern world economy, contributing to globalization and trade. Since the beginning of the full-scale invasion of Ukraine, logistics has undergone significant changes, began to restructure and adapt to modern realities. These changes have affected both transportation in Ukraine and around the world.

**The purpose of the paper is** to identify changes in international logistics that occurred due to the full-scale invasion of Ukraine, as well as to identify the main factors of the normalization of trade logistics in Ukraine.

**Results.** At present, of the five main modes of transport that provided all transportation of the state, only three types of transport remain that can carry out logistics transportation, namely railway, pipeline and road transport. The following factors were able to normalize trade logistics: the signing of the agreement on the "Grain Initiative" between the UN and Turkey; the development and increase in the volume of cargo transportation through the Danube region; the easing of restrictions on international road transportation with the EU. In general, all three factors have had a positive impact on certain aspects of logistics and the economy of Ukraine, and are an important step to ensure its support and sustainable development.

**Conclusion.** The war in Ukraine had a significant impact on international logistics. These changes have had a negative impact on the global economy and supply chains. However, now the business has adapted, reoriented and started to develop new expert ways, through land corridors, through European countries. They can be conditionally divided into two global directions: the western transport corridor to Poland, Germany and the Baltic countries and the southern transport corridor mostly to Romania. Despite the great shock that the Ukrainian transport and logistics system experienced at the beginning of the war, it is trying to ensure the transportation of necessary goods to and from Ukraine.

**Keywords:** foreign economic activity, international logistics, transportation, export-import potential