

Лисий В. М.  
студент

Ужгородського національного університету

Стебляк Д. М.

доктор філософії, викладач кафедри міжнародної політики

Ужгородського національного університету

Lysyi Vladyslav

Student

Uzhhorod National University

Steblyak Diana

Doctor of Philosophy, Lecturer of the Department of International Politics

Uzhhorod National University

## ВПЛИВ ВІЙНИ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ

**Анотація.** У статті аналізуються сучасні проблеми і перспективи розвитку міжнародного транспортного перевезення України у період активної фази війни. Події з 24 лютого 2022 року змінили не тільки соціальну сферу життя населення, а й суттєво вплинули на міжнародні економічні зв'язки, що особливо відчутно в сфері міжнародної логістики. Варто відзначити важливе місце України у системі світового господарства. Ключові міжнародні організації в перспективі очікують негативні наслідки в країнах Європи та країнах Африки, через проблеми з поставками зернових, соняшникової олії та інших культур, що є основою харчування людей. Тому в статті ми проаналізували сучасний стан вантажних перевезень в Україні, основні зміни, проблеми та найближчі перспективи розвитку даної галузі.

**Ключові слова:** міжнародна логістика, вантажні перевезення, світове господарство, інфраструктура, міжнародна торгівля, транспортування.

**Вступ і постановка проблеми.** Українська економіка важлива складова світового господарства і військова агресія Російської Федерації на території нашої держави суттєво вплинула на міжнародні економічні відносини.

Транспортний сектор з'єднує різні міста, міські та сільські райони, ринки, виробничі майданчики й експортні порти. Він є локомотивом економіки та її розвитку в умовах виробництва, споживання та торгівлі. На регіональному та міжнародному рівні це пов'язує країну з рештою світу, включаючи зовнішні фінансові ринки, торговельний рух, інвестиційні потоки, рух ланцюгів поставок і ідей, сучасні засоби транспорту та зв'язку.

Для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритетизації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт). Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку.

Війна в Україні вже вплинула на близько 25% світової торгівлі зерновими та призвела до зростання світових цін, продовольчої інфляції та зниження доступу до продуктів харчування у країнах-імпортерах України та Росії.

Перспективи відновлення та переорієнтації транспортних шляхів та видів перевезення є важливою темою для дослідження, адже структурні зміни та пропорційне розвантаження автомобільних доріг та митних постів є важливою складовою експортного зростання для українських виробників.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми вантажоперевезення в період війни надзвичайно актуальна тема. Окремі її аспекти аналізували такі відомі економісти, як: Зайцев Є.І., Кісіль Р., Сухіна Ю.С., Лукинський В.С., Садилов О.Н. та інші.

**Метою дослідження** є розробка теоретичних, методологічних положень і практичних рекомендацій щодо

переорієнтації логістичних перевезень та зміна структури транспортної системи України.

**Результати дослідження.** Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспортної галузі здійснюється відповідно до загальнодержавного плану, на основі досягнень науково-технічного прогресу, що забезпечується державою, у поєднанні з загальнодержавними пріоритетами.

Міжнародний транспорт або міжнародне сполучення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн [7].

Міжнародним перевезенням вважається перевезення між двома або більше державами. Хоча в міжнародно-правовій літературі визначення міжнародного транспорту обговорюється вже давно. Усе це зводиться до того, що під міжнародним транспортом слід розуміти будь-який вид переміщення вантажів або пасажирів, що перевозяться, якщо це переміщення носить міжнародний характер: пункт відправлення та призначення знаходяться в різних країнах [11].

Для аналізу змін, що внесла війна на міжнародні вантажоперевезення в Україні важливо ознайомитись з їх структурою в 2021 році (рис. 1).

З рис. 1. бачимо, що у 2021 році частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів розподіляється так: залізниця – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10% [1].

Оскільки кожен вид транспорту, як правило, обслуговує свій сектор економіки, різкі зміни частки ринку можуть свідчити про формування факторів, які є вкрай шкідливими для розвитку національної економіки, що, у свою чергу, може мати негативний вплив на транспортну галузь – недостатня спроможність залізничного транспорту та дорожньої інфраструктури основні пункти.

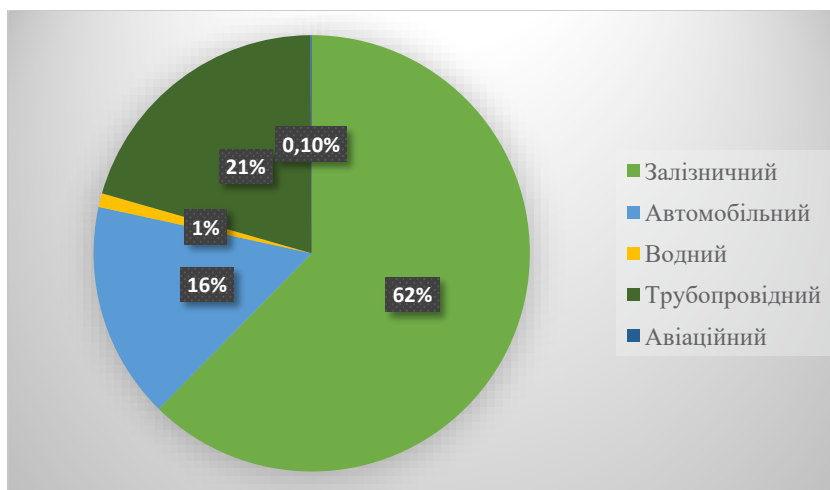


Рис. 1. Структура видів транспорту в загальному вантажному перевезенні в Україні в 2021 році

Джерело: [1]

Загалом можна сказати, що за останні кілька років частка ринку автотранспорту зросла вдвічі (+57%), а водного – навпаки, втратила майже вдвічі (-44%). Залізничний транспорт (-8%).

Підводячи підсумок, можна зробити попередній висновок: експансія автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень України протягом останнього десятиліття проходить досить успішно, тоді як позиції його конкурентів слабшають. Ця тенденція є вкрай загрозливою, оскільки з точки зору завдань і зобов'язань України в ЕЗК перевізник, залізничний і водний транспорт повинні збільшити свою частку ринку.

Війна докорінно змінила структуру міжнародних перевезень. За даними консалтингової компанії McKinsey [1], вторгнення Росії в Україну спричинить 12 глобальних змін у всьому світі.

Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції ризиковані. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Якщо 7 серпня 2022 року на КПВВ «Ягодин» черга з України становила 22 км, на «Рава-Руській» – 29 км, на «Краковці» – 28 км, на «Шегині» – 25 км, то через місяць черга на КПВВ «Ягодин» сягнула 50 км. Якщо на інших пунктах пропуску черги були приблизно такими ж, то на пунктах пропуску «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» Закарпатської області черги зросли в 2-3 рази до 20 км.

Для неприпустимо великих черг на кордоні часто є вагомі причини:

По-перше, після початку повномасштабного вторгнення Росії, через блокаду морських портів, перетікання вантажів з України на інші види транспорту. Якийсь час залізниця трималася, але спочатку її пропускна здатність вичерпалася. Наразі черги вантажів для транзиту залізницею розраховуються щомісячно. Іноді доводиться чекати тижнями, навіть якщо «Укрзалізниця» хоча б приймає замовлення на відправлення. Дві третини залізничних колій України є високонавантаженими, обладнаними сучасними засобами керування, диспетчерської централізації та автоматичного блокування [6]. Українська залізниця має прямі кордони із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини,

Угорщини та обслуговує 40 міжнародних залізничних переїздів і 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (включаючи Крим і Азію). Залізничний транспорт створює велику проблему для вантажних перевезень, яка полягає у пошкодженні вантажних транспортних засобів, коли вони стоять на колії. Подібний випадок був зафіксований після ракетного обстрілу станційного парку Павлоград-2 у Дніпропетровській області 15 березня. Важливою логістичною складовою має бути зміна маршруту через пошкодження залізничних колій та штучних споруд. Свідченням цього є призупинення руху вантажних поїздів на ділянці Помічна-Колосівка-Одеса після демонтажу мостового переходу на ділянці Вознесенськ-Мартинівська в Миколаївській області. Для забезпечення очікуваного руху товарів необхідним чинником залишається дотримання графіку руху в залежності від часу. На жаль, наприкінці квітня – на початку травня 2022 року виникли тимчасові затримки руху через обстріл тягової електростанції. 25 квітня російські війська завдали ракетних ударів по електропідстанціям Жмеринського, Козятинського, Фастівського та Шепетівського вузлів. Подібне повторилося у Львові та на Закарпатті 3 травня, коли вийшли з ладу чотири об'єкти енергопостачання.

Залізничний рухомий склад також використовувався для доставки гуманітарної допомоги під час війни. Станом на 12 квітня 2022 року з початку бойових дій перевезено 2533 вантажівки та 8812 тон легкового транспорту суто гуманітарних вантажів (рис. 2) [3; 4].

У перевезенні гуманітарних вантажів за березень цього року здебільшого були задіяні вантажні вагони (62%). Третину вантажного рухомого складу становили контейнери (рис. 2).

Друге – анулювати ліцензію на автомобільні перевезення. Спочатку Україна домовляється про скасування з кожним із сусідів окремо, а потім підтверджує згоду на рівні ЄС. 28 квітня було підписано Угоду про вантажні автомобільні перевезення, яка надає українським автоперевізникам право тимчасово перевозити вантажі до ЄС без спеціального дозволу на перевезення. Анулювання ліцензії діє до 30 червня наступного року, а переговори про продовження угоди почнуться в грудні цього року, і продовження угоди дуже ймовірно – як жест підтримки України, яка чинить озброєний опір агресії та намагається захистити існуючий експорт виробника [13].

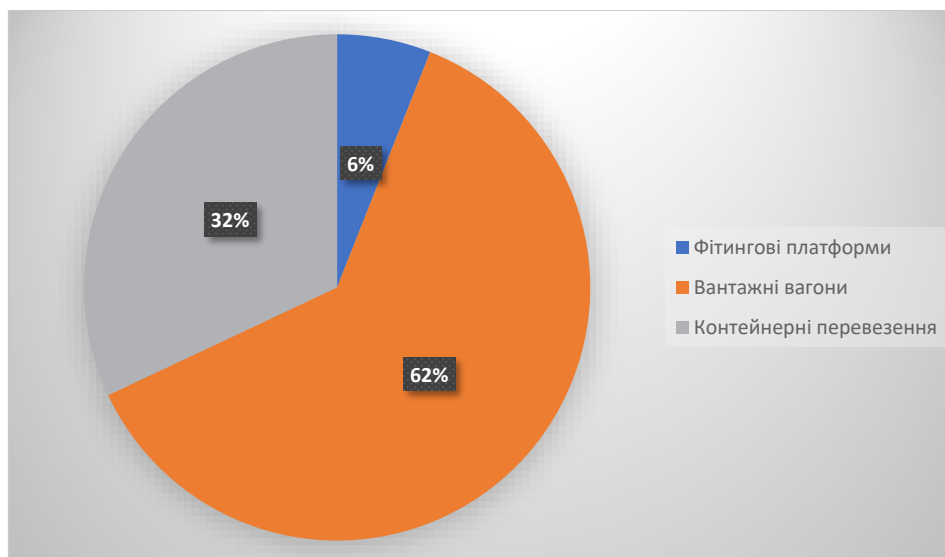


Рис. 2. Частка вагонів, що задіяні в перевезенні гуманітарної допомоги за березень 2022 року

Джерело: [8]

Третя причина – в Україні спростили вимоги для отримання ліцензії перевізника. Зараз практично кожен, хто хоче займатися перевезеннями і має водійське посвідчення відповідної категорії, може легко отримати відповідні документи. Через це кількість перевізників в Україні значно зросла.

Спрощення цієї вимоги для подолання дефіциту палива в країні та загальної нестачі водіїв дійсно відбулося після початку вторгнення, і це цілком виправдано. Адже частина водіїв мобілізується до лав збройних сил і захищає нашу країну на передовій, а попит на перевезення зріс, оскільки за кордон тепер все везуть автотранспортом. В Україну відправляються гуманітарні вантажі, зброя, пальне тощо, а також усі експортні товари, такі як ліс, насіння соняшнику, зерно, м'ясо, олія тощо. Крім того, транзит більшості відправлень ускладнився через появу «пільгових» відправлень, які обґрунтовано дозволені поза чергами.

Так, щоб подолати паливну кризу, була запроваджена система пільгового транзиту. Натомість зерновозам дозволили виїхати з України в прискореному порядку. В результаті транскордонне пропускання решти вантажу скорочується.

Треба підкреслити, що влада Польщі працює над вирішенням питання та введе заходів для покращення нашої експортної ситуації. З початком війни на вимогу Києва було зменшено рух легкових і вантажних автомобілів, виділено окремі смуги для автобусів, поляки підписали меморандум про збільшення автотранспорту з кількісними показниками тощо [13].

Наразі ведуться переговори з польською стороною щодо створення чотирибальної пілотної системи, в рамках якої меморандум буде реалізовуватися без урахування порожніх вантажівок. Таким чином сподіваються пришвидшити проїзд завантаженого транспорту.

Президент Володимир Зеленський схвалив угоду між Україною та ЄС про вантажні автомобільні перевезення – так званий «безвіз» [5].

Угода позбавляє українських перевізників необхідності отримувати відповідні ліцензії на двосторонній та транзитній перевезення до країн ЄС, а також дозволяє уникнути зупинки експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску.

Угода також передбачає заходи щодо спрощення процедури визнання водійських посвідчень. Відтепер Україна та ЄС звільняють власників посвідчення водія, виданого однією стороною, від обов'язковості наявності міжнародного посвідчення водія.

Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі. Але основний логістичний шлях продукту – Чорне море – через агресію Росії було перекрито. Експерти та міжнародні організації вважають, що неможливість доставки українських продуктів може загострити продовольчу кризу в десятках країн, особливо в Африці та Азії. Проблема стала не локальним логістичним викликом, а прецедентом для світового ринку. Проблема в тому, що на даний момент немає альтернатив морським перевезенням. Українські колії ширші за європейські, тому перевезення залізницею видається проблематичним. Пункти на кордоні між Україною та ЄС називають вузькими, тому що швидкість і кількість зерна, яке можна провезти через них, занадто малі. Вони намагаються оригінально вирішувати завдання логістичної галузі. Деякі європейські країни, такі як Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися надати власні порти для перевезення зерна морем. Однак це не вирішує проблему в масштабі [9].

**Висновки.** У період економічної рецесії спричиненої широкомасштабними військовими діями в Україні з втраченою контролю за морськими портами в Маріуполі, Бердянську та інших містах важливою стала швидка переорієнтація на інші види транспорту.

Аналіз дослідження показав, що найбільш незбалансоване в системі перевезень стало залізничне сполучення, що за роки незалежності так і не переорієнтувалось на європейські стандарти, через що наразі маємо черги довжиною в місяці та неефективне використання ресурсів.

Великий тягар впав на автомобільне вантажопереваження та митні пропускні пункти. Акцент влади на трансформації обох сфер інфраструктури поступово дає свої результати.

Перспективами подальших наукових досліджень у цьому напрямі може бути аналіз проблем, пов'язаних з перепрофілюванням транспортних перевезень та вступ у дію нормативних документів, що полегшують перевезення.

Список використаних джерел:

1. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим” – Офіс ефективного регулювання. *Офіс ефективного регулювання*. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (дата звернення: 17.09.2022).
2. Довідка щодо виконання заявок на перевезення зернових вантажів (перевезення в зерновозах інвентарного парку ПАТ “Укрзалізниця” та ЦТЛ). URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/zerno\\_zayavka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/) (дата звернення: 18.09.2022).
3. Довідка щодо виконання заявок на перевезення клінкеру та цементу (перевезення в вагонах інвентарного парку ПАТ “Укрзалізниця” та ЦТЛ). URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/dovidka\\_pro\\_vykonannia\\_zayavok\\_klinkeru\\_cementu/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/dovidka_pro_vykonannia_zayavok_klinkeru_cementu/) (дата звернення: 18.09.2022).
4. Довідка щодо виконання заявок на перевезення руди, будматеріалів та вугілля (перевезення в напіввагонах інвентарного парку ПАТ “Укрзалізниця” та ЦТЛ). URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/ruda\\_ug\\_bud\\_zayavka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/ruda_ug_bud_zayavka/) (дата звернення: 18.09.2022).
5. Зеленський затвердив угоду з ЄС про “транспортний безвіз”. *Європейська правда*. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/09/16/7146915/> (дата звернення: 17.09.2022).
6. Криза на польському кордоні: як страйк та 50-кілометрова черга створюють загрозу для України. *Європейська правда*. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/09/8/7146427/> (дата звернення: 17.09.2022).
7. Зайцев Є.І. Все для перевезень вантажів. СПб. : Закон і бізнес, 1998. 94 с.
8. Залізнична статистика. Дані про відправлені гуманітарні вантажі за весь період. URL: <https://zalizna-dopomoga.info/statistics-ua/> (дата звернення: 18.09.2022).
9. Кісіль Р. Як війна в Україні змінює світову логістику. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/> (дата звернення: 17.09.2022).
10. Логістика війни. Як змінилися вантажні перевезення в Україні. *Новости бизнеса, экономики, финансов, рынков и компаний – НВ Бизнес*. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html> (дата звернення: 18.09.2022).
11. Міжнародні автомобільні перевезення. Ч. I. Організаційні та правові аспекти : навч. посібник / Зад ред. Ю.С. Сухіна, В.С. Лукинський. СПб. : СПбГІЕА, 2000. 170 с.
12. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва : Юрид. лит., 1981. С. 6–7.
13. Якими будуть наслідки для залізничної галузі після війни в Україні? *PolskieRadio.pl*. URL: <https://www.polskieradio.pl/398/7858/Artykul/3028822,Якими-будуть-наслідки-для-залізничної-галузі-після-війни-в-Україні> (дата звернення: 17.09.2022).

References:

1. “Yevropeys'kyu zelenyy kurs” ta zaliznytsya: yak zrobyty rynek vantazhnykh perevezen' Ukrayiny bil'sh “zelenym” – Ofis efektyvnoho rehulyuvannya. *Ofis efektyvnoho rehulyuvannya* [“European Green Course” and the railway: how to make the cargo transportation market of Ukraine more “green” – Office of effective regulation. Office of Effective Regulation]. Available at: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (accessed September 17, 2022).
2. Dovidka shchodo vykonannya zayavok na perevezennya zernovykh vantazhiv (perevezennya v zernovozakh inventarnoho parku PAT “Ukrzaliznytsya” ta TSTL) [Certificate regarding the execution of applications for the transportation of grain cargoes (transportation in grain trucks of the inventory park of PJSC “Ukrzaliznytsia” and CTL)]. Available at: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/zerno\\_zayavka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/) (accessed September 18, 2022).
3. Dovidka shchodo vykonannya zayavok na perevezennya klinkeru ta tseменту (perevezennya v vahonakh inventarnoho parku PAT “Ukrzaliznytsya” ta TSTL) [Certificate regarding the execution of applications for the transportation of clinker and cement (transportation in wagons of the inventory fleet of PJSC “Ukrzaliznytsia” and CTL)]. Available at: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/dovidka\\_pro\\_vykonannia\\_zayavok\\_klinkeru\\_cementu/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/dovidka_pro_vykonannia_zayavok_klinkeru_cementu/) (accessed September 18, 2022).
4. Dovidka shchodo vykonannya zayavok na perevezennya rudy, budmaterialiv ta vuhillya (perevezennya v napivvahonakh inventarnoho parku PAT “Ukrzaliznytsya” ta TSTL) [Certificate regarding the execution of applications for the transportation of ore, building materials and coal (transportation in semi-wagons of the inventory fleet of PJSC “Ukrzaliznytsia” and CTL)]. Available at: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/ruda\\_ug\\_bud\\_zayavka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/ruda_ug_bud_zayavka/) (accessed September 18, 2022).
5. Zelens'kyu zatverdyyv ugodu z YES pro “transportnyy bezviz”. *Yevropeys'ka pravda* [European truth. Zelensky approved the agreement with the EU on “transport visa-free travel”. European truth]. Available at: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/09/16/7146915/> (accessed September 17, 2022).
6. Kryza na pol's'komu kordoni: yak strayk ta 50-kilometrova cherna stvoryuyut' zahrozu dlya Ukrayiny. *Yevropeys'ka pravda* [European truth. The crisis on the Polish border: how a strike and a 50-kilometer queue pose a threat to Ukraine. European truth]. Available at: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/09/8/7146427/> (accessed September 17, 2022).
7. Zaytsev Ye.I. (1998) Vse dlya perevezen' vantazhiv [Everything for cargo transportation]. SPb.: Zakon i biznes, 94 p.
8. Zalizna statystyka. Dani pro vidpravleni humanitarni vantazhi za ves' period [Iron statistics. Data on sent humanitarian goods for the entire period]. Available at: <https://zalizna-dopomoga.info/statistics-ua/> (accessed September 18, 2022).
9. Kisil' R. Yak viyna v Ukrayini zminyuye svitovu lohistyku [How the war in Ukraine is changing global logistics]. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/> (accessed September 17, 2022).
10. Lohistyka viyny. Yak zminylys' vantazhni perevezennya v Ukrayini. *Novosti byznesa, ekonomyky, fynansov, rynkov y kompanyy – NV Byznes* [Logistics of war. How freight transportation in Ukraine has changed. News of business, economy, finance, markets and companies – NV Business]. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html> (accessed September 18, 2022).
11. Mizhnarodni avtomobil'ni perevezennya. Ch. I. Orhanizatsiyni ta pravovi aspekty (2000) [International road transport. Part I. Organizational and legal aspects: Textbook] / Zad red. Yu.S. Sukhina, V.S. Lukyns'kyu. SPb.: SPbHIEA, 170 p.
12. Sadikov O.N. (1981) Pravovoye regulirovaniye mezhdunarodnykh perevozok [Legal regulation of international transportation]. Moscow: Yurid. lit., pp. 6–7.
13. Yakymy budut' naslidky dlya zaliznychnoyi haluzi pislya viyny v Ukrayini? *PolskieRadio.pl*. [What will be the consequences for the railway industry after the war in Ukraine? PolskieRadio.pl]. Available at: <https://www.polskieradio.pl/398/7858/Artykul/3028822,What-will-be-the-consequences-for-the-railway-industry-after-the-war-in-Ukraine> (accessed September 17, 2022).

## IMPACT OF THE WAR ON TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

**Summary.** The modern problems and prospects for the development of international transportation in our country during the period of active war are analyzed in the article. The events of February 24, 2022 changed not only the social sphere of the population's life, but also significantly affected international economic relations, which is especially felt in the field of international logistics. An analysis of the concept of "international transportation" as the transportation of goods or passengers between several countries, characterized by the forced crossing of the borders of at least two neighboring countries, was made. It is worth noting the important place of Ukraine in the system of the world economy. Key international organizations expect negative consequences in Europe and Africa in the future due to problems with the supply of grain, sunflower oil and other crops that are the basis of human nutrition. Important attention in the article is given to problematic logistical issues – in particular, rail, sea and cargo transportation. The closure of the sea coast led to a temporary collapse and delay in freight transport and the authorities took important steps to resolve the collapse in favor of using and simplifying the land transport system. This, in particular, concerns the simplification of the system of obtaining transport licenses. Therefore, in the article we analyzed the current state of freight transportation in Ukraine, the main changes, problems and the nearest prospects for the development of this industry. The article contains important remarks and the current state of the logistics industry in a country where there is a war. Information was provided on the current state of negotiations between Ukraine and the Republic of Poland, regarding the expansion of the ability to cross the border by freight transport and the simplification of obtaining permits for logistics services. The prospects for the development of such negotiation processes with other countries of Eastern Europe have been assessed. Ukraine is an important supplier of many grain crops, on which the countries of Africa, Europe and other continents depend. Therefore, the G7 states provide comprehensive support to the logistics transportation of Ukraine in order to preserve peace and provide food to some countries.

**Key words:** international logistics, freight transportation, world economy, infrastructure, international trade, transportation.