



УДК 656:339.56

INTERNATIONAL TRANSPORT LOGISTICS OF UKRAINE IN THE POSTWAR PERIOD

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

Kuts N.G. / Куць Н.Г.*s.t.s., as.prof. / к.т.н., доц.*

ORCID: 0000-0003-1934-7189

*Lutsk National Technical University, 35, Lvovska St., Lutsk, Ukraine, 65029**Луцький національний технічний університет, Львівська 35, м. Луцьк, 65029*

Анотація. У статті розглядаються основні виклики та перспективи розвитку міжнародної логістики транспорту України в умовах повоєнного відновлення. Ефективне функціонування логістичної системи забезпечує інтеграцію України у світові транспортні мережі, сприяє торгівлі та залученню інвестицій. Впровадження ефективних рішень сприятиме інтеграції в європейський транспортний простір, підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників та забезпеченню стабільності міжнародних торговельних потоків. Проаналізовано поточний стан логістичної системи, основні проблеми та запропоновано стратегічні напрями її оптимізації з урахуванням євроінтеграційних процесів.

Ключові слова: міжнародна логістика, транспорт, Україна, повоєнний період, відновлення, логістичні системи, євроінтеграція.

Вступ

Міжнародна логістика транспорту України відіграє ключову роль у відновленні економіки після війни. Ефективне функціонування логістичної системи є ключовим фактором інтеграції України в глобальні транспортні мережі, сприяючи розвитку міжнародної торгівлі, залученню іноземних інвестицій та підвищенню конкурентоспроможності національної економіки. Оптимізація логістичних процесів дозволяє знизити витрати на транспортування, скоротити час доставки товарів і підвищити рівень сервісу. Важливу роль у цьому відіграє цифровізація логістики, впровадження інтелектуальних транспортних систем, удосконалення митних процедур і розвиток мультимодальних перевезень, що сприяє зміцненню економічних зв'язків України з міжнародними партнерами. Водночас у повоєнний період перед транспортною інфраструктурою постають численні виклики, зокрема руйнування об'єктів, нестача фінансування, зміна торгових маршрутів та необхідність адаптації до стандартів ЄС.



Основний текст.

Міжнародна транспортна логістика України відіграє ключову роль у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності, інтеграції країни в світові та європейські транспортні мережі, а також у формуванні конкурентоспроможної економіки. В умовах глобалізації та військових викликів особливо важливими є ефективність логістичних процесів, надійність транспортної інфраструктури та адаптація до сучасних стандартів.

На сьогоднішній день міжнародна транспортна логістика України перебуває у процесі масштабних змін, пов'язаних із впливом воєнних дій, необхідністю відновлення пошкодженої інфраструктури та адаптацією до нових геополітичних реалій. Основні особливості її розвитку включають адаптацію альтернативних транспортних маршрутів (через блокаду традиційних шляхів) до нових логістичних коридорів, зокрема транзит через країни ЄС, а зростання ролі мультимодальних перевезень дозволяє зменшити залежність від окремих напрямків.

Розширення співпраці з ЄС, тобто, інтеграція в європейський транспортний простір через програми «Зелений коридор», «Європейська транспортна мережа (TEN-T)» і цифровізація та автоматизація процесів сприяє зменшенню часу витрат на логістичні операції. 22 грудня 2023 року підписано Порозуміння високого рівня між Україною та Європейським Союзом про поширення індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі в Україні, що забезпечить включення до TEN-T нових маршрутів, які ведуть до кордонів з країнами-членами Європейського Союзу, а також до Республіки Молдова [1] <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo>

Основні виклики міжнародної транспортної логістики через військові дії, руйнування інфраструктури та перевантаженість транспортних вузлів, через зміну маршрутів пов'язані з затримками на митниці, чергами на кордонах.

Недостатня інтеграція міжнародної транспортної логістики в європейську транспортну систему потребує удосконалення нормативної бази, спрощення митних процедур та розвитку відповідної інфраструктури. Недостатне



інвестування у відновлення транспортної інфраструктури веде до затримки відбудови та модернізації доріг, портів, залізничних шляхів.

Міжнародна транспортна логістика України стикається з серйозними викликами, але має значний потенціал для розвитку завдяки адаптації до нових умов, модернізації інфраструктури та активному співробітництву з міжнародними партнерами. Впровадження сучасних логістичних рішень сприятиме не лише стабільності вантажоперевезень, а й подальшій інтеграції України в європейську транспортну систему, стимулювання розвитку екологічно чистих видів транспорту [2].

Війна завдала значної шкоди транспортній інфраструктурі країни. Основні проблеми, з якими стикається логістична галузь, включають:

- руйнування транспортної інфраструктури (мостів, залізничних колій та портових споруд, прикордонних пунктів пропуску);
- руйнування транспортних коридорів (неможливість використання частини транспортних шляхів через окупацію або активні бойові дії);
- переорієнтацію експортно-імпортних потоків у зв'язку з блокадою традиційних шляхів (закриття або часткове блокування портів Чорного та Азовського морів призвело до зменшення експорту товарів, необхідність переорієнтації вантажопотоків на альтернативні шляхи);
- дефіцит фінансових ресурсів для швидкого відновлення інфраструктури, втрата частини транспортного флоту та нестача кваліфікованого персоналу через мобілізацію та вимушену міграцію;
- необхідність розширення спроможності західних кордонів для зміцнення зв'язків із ЄС, необхідність адаптації митних процедур, зростання витрат на логістику;
- провадження цифрових рішень та оптимізація митних процедур, (відсутність достатньої цифровізації процесів, що збільшує час обробки вантажів);
- зростання ризиків для безпеки вантажів та ймовірність пошкодження або втрати товарів через обстріли та бойові дії, а ще необхідність страхування



вантажів від військових ризиків, що підвищує загальні витрати.

Воєнні дії суттєво ускладнили міжнародну транспортну логістику України, змусивши компанії адаптуватися до нових умов. Основними шляхами вирішення проблем є модернізація інфраструктури, розширення співпраці з країнами ЄС, цифровізація логістичних процесів, а також залучення міжнародних інвестицій для покращення транспортної системи.

Війна в Україні вплинула на функціонування міжнародних транспортних коридорів (МТК), що проходять через її територію. широкомасштабне вторгнення росії в Україну 24 лютого 2022 року внесли свої корективи у функціонування та розвиток МТК. Робота окремих з них, зокрема ЧЕС, є повністю заблокованою з огляду на ведення активних бойових дій та часткову окупацію території проходження коридору. МТК Критський №9 та Європа-Азія у перспективі розвиватимуть нові маршрути проходження в обхід білорусії та російської федерації. Обмеженою є діяльність МТК Євроазіатського, Балтика - Чорне море та Північ-Південь через блокування українських портів у Чорному морі [3]. Значна частина інфраструктури, яка забезпечувала роботу цих коридорів, зазнала руйнувань або пошкоджень. Основні МТК, що проходять через Україну:

1. Критський №3: з'єднує Західну Європу з Києвом.
2. Критський №5: пролягає від Венеції через Люблян, Будапешт до Києва.
3. Критський №9: з'єднує Гельсінкі – Київ - Александрополісом,
4. МТК Балтійське море – Чорне море: з'єднує порти Балтійського та Чорного морів через територію України.

Внаслідок бойових дій, інфраструктура цих коридорів зазнала значних пошкоджень: з 20 цивільних аеропортів України 15 були пошкоджені або зруйновані, що суттєво обмежило можливості авіап перевезень; російські атаки на портову інфраструктуру, особливо в Одеській області, призвели до руйнувань портових споруд та суден, що ускладнило морські перевезення та експорт української продукції; бойові дії призвели до пошкоджень залізничних колій, мостів та автомобільних доріг, що є ключовими елементами МТК. Ці руйнування



значно ускладнили транзитні перевезення між Європою та Азією через Україну, змусивши перевізників шукати альтернативні маршрути. Відновлення та модернізація транспортної інфраструктури є пріоритетними завданнями для України в післявоєнний період. Це необхідно для відновлення повноцінного функціонування міжнародних транспортних коридорів та інтеграції України в європейську та світову транспортну систему.

Логістика є життєво важливою складовою економіки, яка зазнала кардинальних змін через військову агресію росії. Вторгнення фактично зупинило експорт України, а перевезення зернових сухопутним транспортом спричинило серйозні логістичні труднощі. У 2022 році фізичні обсяги експорту знизилися на 38,4%, проте навіть у таких умовах досягнуті результати можна оцінити як позитивні. Розглянемо, яким чином вдалося стабілізувати експорт та яка наразі ситуація з логістичними маршрутами. До початку війни морські перевезення та порти України відігравали ключову роль у зовнішній торгівлі, забезпечуючи основний канал експорту агропромислової продукції, яка у 2021 році принесла \$27,9 млрд. Вони також були критично важливими для експорту металургійної продукції (\$16 млрд), хімічної промисловості (\$2,7 млрд), мінеральних добрив (\$8,42 млрд) та інших товарів [4].

Блокада українських портів ворогом завдала серйозного удару по економіці країни. До повномасштабного вторгнення морським шляхом здійснювалося близько 70% усього експорту (приблизно на \$47 млрд), а для аграрного сектору цей показник досягав майже 90%. Україна нині контролює ключові порти, які до війни забезпечували понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвію, Одеський, Чорноморський та Південний. Активно функціонують і нарощують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю — Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У довоєнний період на їхню частку припадало менше 5% загального експорту. З огляду на ситуацію з іншими портами, цей напрямок має значний потенціал. До відкриття зернового коридору саме він забезпечував експортну логістику країни. Максимальна потужність дунайських портів — 10 млн тон на рік, тоді як морські могли обробляти до 250



млн тон. Вони приймають лише невеликі судна та баржі, що зменшує розмір партій, обмежує географію перевезень і підвищує вартість логістики.

Пропускна спроможність річкових портів суттєво нижча, що обмежує загальний обсяг вантажопотоку. Попри це Україна має намір підвищити ефективність дунайських портів, розширюючи складські потужності, будуючи нові причали та вдосконалюючи обладнання для перевантаження.

Варто також враховувати значні труднощі з експортом продукції, спричинені перевантаженням залізничних маршрутів та проблемними ділянками. Основними причинами цього стала недостатня пропускна спроможність на прикордонних переходах; обмеження під час проведення перевірок прикордонними, митними та фітосанітарними службами як в Україні, так і в сусідніх країнах; технічні складнощі, пов'язані з необхідністю зміни візків вагонів через різницю в ширині залізничної колії (1520 мм в Україні та 1435 мм у Європі); труднощі у взаємодії різних видів транспорту, оскільки європейські порти не можуть приймати таку кількість зерна у вагонах.

Збитки, яких зазнала "Укрзалізниця" через війну, змусили Міністерство інфраструктури України підвищити тарифи на вантажні залізничні перевезення та супутні послуги на 70%. Згодом ставки знизили до 30%, проте навіть такий рівень є обтяжливим для агропідприємств, що призводить до зменшення прибутків і дефіциту оборотних коштів [5]. Це змушує аграріїв скорочувати витрати, зокрема на добрива та інші агротехнології, що покращують врожайність. Внаслідок цього у 2024 році очікувалося зменшення обсягів урожаю зернових. Фактично перестали існувати транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа.

На даний момент повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації, що не дозволяє діяльності як вітчизняних, так і іноземних авіакомпаній. В Україні налічується 19 цивільних аеропортів, проте внаслідок війни аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі та інша інфраструктура) були зруйновані у 12 з них. Загальні збитки, спричинені пошкодженням аеропортів та аеронавігаційного обладнання, оцінюються



приблизно у 250 млрд грн.

Через обмеження, пов'язані з морськими та залізничними перевезеннями, вітчизняний ринок транспортних послуг змістив акцент на автомобільний транспорт. Це змусило вантажовідправників і перевізників переглянути логістику експортних операцій та спрямувати значні обсяги вантажів на західні прикордонні переходи. Організація автоперевезень виявилася непростим завданням через низьку пропускну здатність пунктів перетину кордону на заході України. Крім того, вартість логістики суттєво зросла, оскільки маршрути до європейських портів стали значно довшими. Українські перевізники зіткнулися з новими викликами, співпрацюючи з логістичними операторами Польщі, Румунії та Туреччини: вантажівки чекали у чергах по 1,5–2 тижні, що призводило до псування товарів і багатомільйонних збитків для експортерів та перевізників. У вересні довжина черги сягнула рекордних 58 км, а кількість вантажівок перевищила 2 600.

В умовах війни в сфері автоперевезень відбулися й позитивні зміни. Було запроваджено так званий "транспортний безвіз" – скасування дозволів на міжнародні автомобільні перевезення, які раніше створювали адміністративні бар'єри та обмежували діяльність ринку. Щороку перевізникам бракувало цих дозволів, що змушувало їх звертатися до державних органів із проханням про їх збільшення [6]. Усунення цього обмеження дало змогу прискорити міжнародні перевезення, що позитивно вплинуло на економічні процеси загалом.

На даний час почали активно розвиватися альтернативні експортні маршрути через Європу. Всі сухопутні транспортні коридори умовно можна поділити на два основні напрями: західний, що проходить через Польщу, Німеччину та країни Балтії, і південний, який веде переважно через територію Румунії. На західному кордоні головними викликами залишаються затори на автомобільних дорогах, низька пропускну здатність пунктів перетину, відмінності у ширині залізничної колії та інші логістичні проблеми. У свою чергу, південний напрям має свої специфічні труднощі. Попри всі перешкоди, українські перевізники отримали значну підтримку від міжнародних



експедиторських спільнот. Від початку війни практичну допомогу надавали асоціації перевізників і логістів з Туреччини, Румунії, Болгарії, Польщі та Словаччини, а також Угорщини.

Завдяки співпраці з міжнародними партнерами вдалося вирішити низку критичних питань, зокрема щодо організації контейнерних перевезень у портах Туреччини та Румунії, врегулювання процедур на турецькій митниці, допуску українських автоперевізників до роботи в Туреччині, також було врегульовано низку митних питань у Польщі та Румунії.

Гнучкість і здатність до адаптації є ключовими принципами логістики, адже будь-яка затримка в перевезеннях загрожує зупинкою торгівлі, скороченням товарообігу і, зрештою, економічним занепадом. Попри величезний стрес, який пережила транспортно-логістична система України в перші місяці війни, вона змогла пристосуватися до нових реалій та забезпечити постачання критично важливих товарів як всередині країни, так і на експорт. Важливу роль у цих змінах відіграють адаптація перевізників до міжнародних стандартів, впровадження інноваційних технологій та розширення логістичних мереж.

Згідно з інформацією Міністерства інфраструктури України, у липні 2022 року Європейський Союз інтегрував українські транспортні маршрути до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Транс'європейська транспортна мережа створюється Європейським Союзом для об'єднання Європи у напрямках захід–схід та північ–південь за допомогою мережі автошляхів, залізниць, аеропортів і водних маршрутів. Розвиток цієї транспортної системи передбачає два етапи: до 2030 року має бути завершене формування «основної» мережі, а до 2050 року – «загальної». Україна приєдналася до TEN-T у 2017 році. Відповідно до Індикативного Інвестиційного Плану Європейської Комісії щодо розвитку TEN-T коридорів, у нашій країні до 2030 року заплановано реалізацію проєктів на суму 4,45 млрд євро, що є найвищим показником серед усіх країн «Східного партнерства» ЄС. [7]. Це рішення значно спростило виконання транспортних операцій у таких сферах, як авіаційні, автомобільні та морські перевезення. Окрім цього, розширення співпраці з ЄС сприяє залученню



додаткових інвестицій та комплексній модернізації галузі.

Транспортно-логістичний сектор відіграє ключову роль в економіці України, забезпечуючи значну частину ВВП, створюючи робочі місця та стимулюючи розвиток інфраструктури. Вигідне географічне розташування дозволяє Україні стати стратегічним логістичним вузлом між Європою та Азією, сприяючи інтеграції у глобальні транспортні коридори. Процеси євроінтеграції продовжують стимулювати розвиток міжнародних перевезень, відкриваючи нові можливості для співпраці на світовому ринку.

За 2024р. експорт товарів становив 41733,1 млн.дол. США, або 115,3% порівняно із 2023р., імпорт – 70751,2 млн.дол., або 111,3%. Негативне сальдо склало 29018,1 млн.дол. (за 2023р. також негативне – 27384,1 млн.дол.). Коефіцієнт покриття експортом імпорту становив 0,59 (за 2023р. – 0,57). Зовнішньоторговельні операції проводились із партнерами із 230 країн світу [8].

Для підвищення ефективності міжнародної транспортної логістики в повоєнний період необхідно реалізувати Стратегії відновлення та розвитку:

1. Інтеграція до європейської логістичної мережі.
2. Гармонізація нормативно-правової бази відповідно до вимог ЄС.
3. Розвиток міжнародних транспортних коридорів TEN-T.
4. Підписання нових угод про транзитні перевезення.
5. Залучення інвестицій та міжнародної допомоги.
6. Співпраця з міжнародними фінансовими організаціями (Світовий банк, ЄБРР, ЄІБ).
7. Запровадження державно-приватного партнерства у сфері транспорту.
8. Використання фондів відновлення ЄС.
9. Цифровізація логістичних процесів.
10. Впровадження системи «єдиного вікна» для митного оформлення.
11. Розвиток цифрових платформ для моніторингу та управління перевезеннями.
12. Використання інтелектуальних транспортних систем (ITS).



Сьогодні, попри всі складнощі та підвищені ризики, існує безліч перспектив для розвитку напряму міжнародних перевезень, тому підприємці та експерти оптимістично дивляться в майбутнє української міжнародної транспортної логістики.

Висновки

Відновлення та модернізація міжнародної транспортної логістики України в повоєнний період є стратегічним завданням для економічного зростання країни. Реалізація сучасних логістичних рішень сприятиме глибшій інтеграції України в європейський транспортний простір, зміцненню позицій українських перевізників на міжнародному ринку та забезпеченню безперервності глобальних торговельних потоків. Впровадження цифрових технологій, автоматизація митних процедур, розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень і гармонізація нормативно-правової бази з європейськими стандартами дозволять знизити операційні витрати, підвищити ефективність логістичних ланцюгів і розширити можливості для транзиту вантажів через територію України, роблячи її стратегічним логістичним хабом у Східній Європі. Успішна реалізація запропонованих заходів вимагатиме тісної співпраці держави, бізнесу та міжнародних партнерів.

Найбільш перспективним напрямком у сучасних умовах є розвиток логістичної інфраструктури в західних регіонах України, що дозволяє розширити можливості транспортної мережі. Навіть у період воєнних дій доцільно проводити модернізацію залізничної інфраструктури та максимально адаптувати її для ефективного сполучення між Україною та Європейським Союзом. Крім того, важливим кроком є створення сухих портів у різних регіонах країни для оптимізації логістичних процесів. Окрім цього, першочерговим завданням є відновлення та модернізація інфраструктури, що зазнала руйнувань унаслідок бойових дій. При цьому необхідно враховувати досвід європейських логістичних систем та ключові аспекти інтеграції України до ЄС.



Література:

1. Допомога Європейського Союзу Україні з 24 лютого 2022 року - [Електронний ресурс]. – URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo> /(Дата звернення 20.03.2025).
2. Міжнародна логістика: особливості і нюанси (2024) - [Електронний ресурс]. – URL: <https://online.novaposhta.education/blog/mizhnarodna-logistika-osoblivosti-i-nyuansi> /(Дата звернення 20.03.2025).
3. Розвиток зон впливу міжнародних транспортних коридорів: аналіз проблем та перспектив (науково-аналітична записка) Національна академія наук України ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України» -- Львів 2022 - [Електронний ресурс]. – URL: <https://ird.gov.ua/irdp/e20220401.pdf> / (Дата звернення 20.03.2025).
4. С. Деркач (2024) "Транспортний безвіз" за оновленими правилами: про що домовились Україна та ЄС, Європейська правда -[Електронний ресурс]. – URL: https://epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/?utm_source=chatgpt.c / (Дата звернення 20.03.2025).
5. Світовий банк. Аналітичні матеріали щодо відновлення логістики в Україні.-[Електронний ресурс].–URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2024/06/24/7188731/> (Дата звернення 20.03.2025).
6. Міністерство інфраструктури України. План відновлення транспортної галузі після війни. - [Електронний ресурс]. – URL: <https://blog.youcontrol.market/rinok-mizhnarodnikh-pierieviezien/> (Дата звернення 20.03.2025).
7. ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі (2022) - [Електронний ресурс]. – URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/news/yes-vklyuchyv-ukrayinski-logistychni-shlyahy-do-trans-uevropejskoyi-transportnoyi-merezhi> /(Дата звернення 20.03.2025).
8. Державна служба статистики України (2025). Зовнішня торгівля України товарами за 2024 рік (експрес-випуск) – [Електронний ресурс]. – URL: <https://stat.gov.ua/uk/publications/zovnishnya-torhivlya-ukrayiny-tovaramy-> /(Дата звернення 20.03.2025).



Abstract. *The article discusses the main challenges and prospects for the development of international transport logistics in Ukraine in the context of post-war recovery. The efficient functioning of the logistics system ensures Ukraine's integration into global transport networks, facilitates trade and investment. The implementation of effective solutions will facilitate integration into the European transport space, increase the competitiveness of Ukrainian carriers and ensure the stability of international trade flows. The article analyzes the current state of the logistics system, the main problems and suggests strategic directions for its optimization with due regard for European integration processes. Restoration and modernization of Ukraine's international transport logistics in the postwar period is a strategic task for the country's economic growth. The implementation of modern logistics solutions will help Ukraine integrate deeper into the European transport space, strengthen the position of Ukrainian carriers in the international market and ensure the smooth flow of global trade. Today, despite all the difficulties and increased risks, there are many prospects for the development of international transportation, so entrepreneurs and experts are optimistic about the future of Ukrainian logistics.*

Key words: *international logistics, transport, Ukraine, post-war period, recovery, logistics systems, European integration.*