

УДК 656.025.4: 339.13.017

Гнедіна К. В.

gky2015oa@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-9471-0932

ResearcherID: AAF-2985-2019

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки, обліку та оподаткування,
Національний університет «Чернігівська політехніка», м. Чернігів*

Нагорний П. В.

inn5665@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-8311-2491

магістрант, Національний університет «Чернігівська політехніка», м. Чернігів

РИНОК ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ, ВИКЛИКИ ВОЄННОГО ЧАСУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

***Анотація.** Стаття присвячена дослідженню сучасного стану, особливостей та перспектив розвитку вітчизняного ринку вантажних перевезень в умовах повномасштабного російського вторгнення на територію України. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю забезпечення стабільного функціонування та розвитку галузі транспорту і логістики в контексті подолання кризового стану української економіки, спричиненого війною. Метою дослідження є визначення ключових особливостей, основних проблем та перспектив подальшого розвитку українського ринку вантажних перевезень, а також розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення надання послуг вантажних перевезень в Україні. Проведене дослідження ґрунтується на використанні таких методів, як: аналіз, синтез, абстрагування та конкретизація, індукція та дедукція, узагальнення, порівняння та співставлення, діалектичний метод, поєднання історичного та логічного тощо. Проведено аналіз загального стану ринку вантажних перевезень до та після початку повномасштабного російського вторгнення на територію України. Ідентифіковано позитивні та негативні тенденції його розвитку. Визначено ключові проблеми та виклики, що постали перед представниками досліджуваного сектору. За результатами проведеного дослідження окреслено основні зміни, що відбулися в галузі вантажних перевезень в умовах воєнного часу. Наведено характеристику динаміки вантажних перевезень за секторами автомобільного, залізничного, морського та авіаційного транспорту. Розглянуто основні фактори впливу на функціонування досліджуваної галузі в умовах воєнного часу. Визначено ключові особливості внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень. Здійснено огляд реалізованих українським урядом заходів та ініціатив з підтримки міжнародних вантажних перевезень. Розроблено низку пропозицій щодо вдосконалення надання послуг вантажних перевезень в Україні в короткостроковій та довгостроковій перспективі. Визначено практичну цінність запропонованих заходів, а також необхідні дії держави та приватного сектору для реалізації відповідних проєктів.*

Ключові слова: ринок вантажних перевезень, логістика, автомобільні перевезення, воєнний час, міжнародні вантажні перевезення.

Hnedina Kateryna

gky2015oa@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-9471-0932

ResearcherID: AAF-2985-2019

*Ph.D., Associate Professor, Associate Professor at the Department of Economics,
Accounting and Taxation, Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv*

Nahorni Pavlo

inn5665@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-8311-2491

Master Student, Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv

FREIGHT TRANSPORTATION MARKET IN UKRAINE: ANALYSIS OF THE CURRENT STATE, CHALLENGES OF WARTIME AND DEVELOPMENT PROSPECTS

Abstract. The article is devoted to the research of the current state, features, and prospects for the development of the national freight transportation market in the conditions of a full-scale russian invasion into the territory of Ukraine. The relevance of the research is due to the need to ensure the stable functioning and development of the transport and logistics industry in the context of overcoming the crisis of the Ukrainian economy, caused by the war. The aim of the research is to determine the key features, main problems, and prospects for the further development of the Ukrainian freight market, as well as the development of practical recommendations for improving the provision of freight transportation services in Ukraine. The research is based on the use of such methods: analysis, synthesis, abstraction and concretization, induction and deduction, generalization, comparison and comparison, dialectical method, combination of historical and logical, etc. The analysis of the general state of the freight transportation market before and after the start of the full-scale russian invasion into Ukraine was carried out. Positive and negative trends in its development have been identified. The key problems and challenges faced by the representatives of the sector are identified. According to the results of the conducted research, the main changes that occurred in the field of freight transportation in a wartime, are described. The dynamics of freight transportation is characterized in the framework of road, rail, sea and air transport sectors. The main factors affecting the functioning of the researched industry in wartime conditions are examined. The key features of national and international freight transportation are determined. A review of the measures and initiatives implemented by the Ukrainian government to support international freight transportation is carried out. A range of proposals are formed to improve the provision of freight transportation services in Ukraine in the short and long term. The practical value of the proposed measures is determined, as well as the necessary actions of the state and the private sector to implement the relevant projects.

Key words: freight transportation market, logistics, automobile transportation, wartime, international freight transportation.

JEL Classification: L91, O10

DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>

Постановка проблеми. Невід'ємною та вагомою складовою вітчизняної економічної системи є галузь транспорту та логістики, на частку якої в 2020 році припадало 6,3% від ВВП [1]. Важливість стабільного функціонування зазначеної галузі, зокрема індустрії вантажних перевезень, обумовлена значенням внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень як транспортних каналів, що забезпечують безперервне постачання товарно-матеріальних цінностей суб'єктам господарювання та кінцевим споживачам в Україні та за кордон. До 24 лютого 2022 року численними дослідженнями обґрунтовувався стабільний розвиток вітчизняного ринку вантажних перевезень, хоча й були визначені певні проблеми даної галузі. Проте після початку повномасштабного російського вторгнення на територію України ситуація на ринку вантажних перевезень кардинально змінилася. Сектори авіаційного та морського транспорту

виявилися повністю заблокованими (зокрема, у перші місяці війни). Частина українських територій була тимчасово окупована, що суттєво ускладнювало організацію вантажних перевезень наземним транспортом. Станом на липень 2023 року стан досліджуваної галузі дещо стабілізувався, однак низка проблем воєнного часу залишається невирішеною для ринку вантажних перевезень, що актуалізує проблематику даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагоме значення галузі вантажних перевезень для української економіки зумовило значну кількість досліджень особливостей, проблем та перспектив розвитку даної галузі. Так, можна відзначити наукові роботи П. Поповича, О. Шевчук, А. Матвіїна, Є. Юденка, М. Бабій, М. Маяка, П. Прогнія, Н. Шраменко, М. Чеховської, О. Артамонової, З. Двудіт, у яких детально досліджується довоєнний стан ринку вантажних перевезень та його окремих

секторів. Наявні також певні дослідження загроз та викликів для даної галузі, зумовлених воєнним часом. Дослідник О. Статюк визначає поточні тенденції розвитку сектора вантажних залізничних перевезень. Вчені О. Чупайленко та А. Козлов досліджують сучасний стан сектора вантажних автомобільних перевезень. Автори С. Ільченко, В. Грищенко та І. Грищенко аналізують можливості післявоєнного розвитку сектора морських вантажних перевезень. Доцільно зазначити, що відсутність окремих даних Державної служби статистики України протягом дії воєнного стану суттєво обмежує можливості ґрунтовних наукових досліджень із зазначеної проблематики. Отже, визначення напрямів та дієвих заходів з розвитку послуг вантажних перевезень в Україні в умовах воєнного часу потребує всебічного аналізу даного ринку, що зумовлює актуальність даного дослідження.

Постановка завдання. Незважаючи на наявність наукових досліджень, присвячених різним аспектам розвитку українського ринку вантажних перевезень в умовах воєнного часу, релевантним та своєчасним є комплексний аналіз сучасного стану галузі вантажних перевезень з метою визначення особливостей, тенденцій, викликів та перспектив розвитку, особливо в контексті необхідності забезпечення стабільного функціонування галузі транспорту та логістики в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. До повномасштабного російського вторгнення на територію України ринок ван-

тажних перевезень характеризувався стабільним функціонуванням, генеруючи суттєву частку ВВП. Значення показників вантажних перевезень станом на 2021 рік, наявні у попередніх дослідженнях [2–3] та даних Державної служби статистики України [4], свідчать про високий рівень розвитку досліджуваної галузі:

- сукупний обсяг вантажних перевезень усіма видами транспорту становив 619,9 млн т;
- загальний вантажообіг – 289635,4 млн т – км;
- середня відстань перевезень наземним транспортом – майже 400 км;
- загальний експорт транспортних послуг – 4657,5 млн дол. США;
- загальний імпорт транспортних послуг – 1777,6 млн дол. США;
- кількість перетинів державного кордону України вантажним транспортом – понад 2,6 млн;
- загальна довжина шляхів сполучення – 181,9 тис км.

Динаміка обсягів вантажних перевезень за 2015 – 2021 роки у розрізі окремих сегментів транспорту представлена на рис. 1.

Український ринок вантажних перевезень до повномасштабного російського вторгнення характеризувався низкою позитивних та негативних тенденцій. Серед позитивних можна виокремити такі тенденції:

- позитивна динаміка обсягів вантажних перевезень за 2015–2021 роки (значне зменшення обсягів відбулося лише в 2020 році,

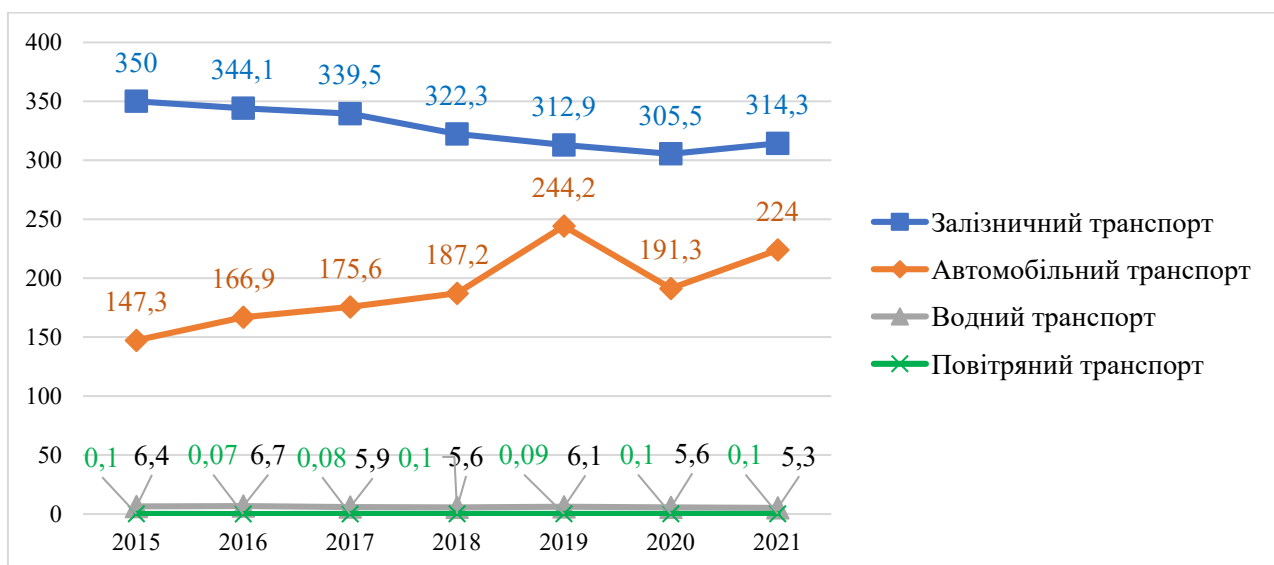


Рис. 1. Динаміка обсягів вантажних перевезень в Україні за 2015–2021 роки, млн т

Джерело: сформовано авторами на основі [3; 4]

що було спричинено карантинними обмеженнями внаслідок пандемії COVID-19);

– поступове зростання відносної частки автомобільного транспорту серед сегментів ринку вантажних перевезень, що загалом наближає структуру української галузі транспорту та логістики до європейської [5];

– впровадження представниками галузі сучасних цифрових технологій та вдосконалених принципів логістичного управління [6].

Водночас для галузі були характерні також певні негативні особливості, серед яких: недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури в Україні, неефективна робота пунктів пропуску на кордоні, обтяжлива система дозволів для перевезення вантажу в європейські країни тощо [7-8]. Проте, незважаючи на зазначені проблемні питання, галузь мала значний потенціал для подальшого розвитку.

Після початку повномасштабного російського вторгнення на територію України стан ринку вантажних перевезень виявився майже катастрофічним. Із чотирьох традиційних сегментів ринку (авіаційного, морського, залізничного та автомобільного) діяльність перших двох була фактично призупинена, адже повітряний простір та більшість морських портів України були закриті відразу після запровадження режиму воєнного стану. Відповідно, саме на залізничний та автомобільний транспорт було покладено завдання компенсувати втрачені ресурси галузі. Проте функціонування зазначених сегментів в умовах воєнного стану було пов'язано з низкою негативних чинників, серед них:

– тимчасова окупація певних регіонів України та, як наслідок, недоступність окремих маршрутів перевезень;

– нестача необхідних факторів виробництва: людського капіталу (частина працівників транспортної та логістичної галузей пішли на фронт/ опинилися на непідконтрольних територіях/загинули); капітальних ресурсів (певне транспортне обладнання зазнало руйнувань); матеріально-технічних ресурсів (стратегічно важливі для ефективної обороноздатності країни ресурси були спрямовані на першочергові потреби фронту);

– значне падіння оплачуваного попиту на послуги компаній вантажних перевезень (наприклад, споживчий сегмент вантажних перевезень перші півтора місяці повномасштабної війни майже взагалі не функціонував [9]; крім того, були втрачені такі важливі

замовники послуг, як ПрАТ «Металургійний комбінат «Азовсталь» та ПрАТ «Маріупольський металургійний комбінат імені Ілліча»);

– зміна характеру діяльності: від комерційного до соціального. Зокрема, роль комерційних операцій стала другорядною у порівнянні з актуальними потребами виконання компаніями певних соціальних функцій (наприклад, перевезення «Укрзалізницею» мільйонів громадян України, перевезення гуманітарного вантажу автомобільними перевізниками тощо) [10–11].

Вищенаведені обставини зумовили значне зменшення обсягів перевезень в українській галузі транспорту та логістики. За аналітичними даними щодо тенденцій розвитку ринку вантажних перевезень у 2022 році [5], війна призвела до зниження обсягів автомобільних перевезень на 22%, залізничних – на 48%, морських – на 85%, авіаційних – майже на 100%. Зниження обсягів вантажних перевезень у розрізі окремих сегментів відповідного ринку представлено на рис. 2.

При цьому вагому роль у вантажних перевезеннях відіграли саме міжнародні перевезення, адже в умовах обмеження експорту основних статей аграрної промисловості України (таких, як пшениця, кукурудза, ячмінь тощо) виникла гостра потреба у забезпеченні зовнішньоторговельного обороту, що є необхідним для притоку іноземної валюти до України і певної стабілізації економічного стану. Завдяки зусиллям державних структур та приватного бізнес-сектору обсяг вантажообороту в міжнародному сполученні в 2022 році вдалося підтримати на рівні 91,2 млн т, серед яких 59,5% (54,2 млн т) забезпечив наземний транспорт, а 38,6% (35,2 млн т) – морський [12]. При цьому, показники динаміки міжнародних вантажних перевезень у 2022 році свідчать про неоднорідний характер відповідних часових рядів (рис. 3).

Суттєве зниження обсягів міжнародних вантажних перевезень наземним транспортом відбулося лише в березні 2022 року (-33,9% у порівнянні з попереднім місяцем). Але вже у квітні, після звільнення багатьох українських територій, відповідний показник зріс на 40% і надалі протягом 2022 року залишався порівняно стабільним, хоча довоєнного рівня (6,4 млн т за січень 2022) так і не досяг.

Деякі іншими були тенденції розвитку морського транспорту в 2022 році. Показник обсягу міжнародних вантажних перевезень

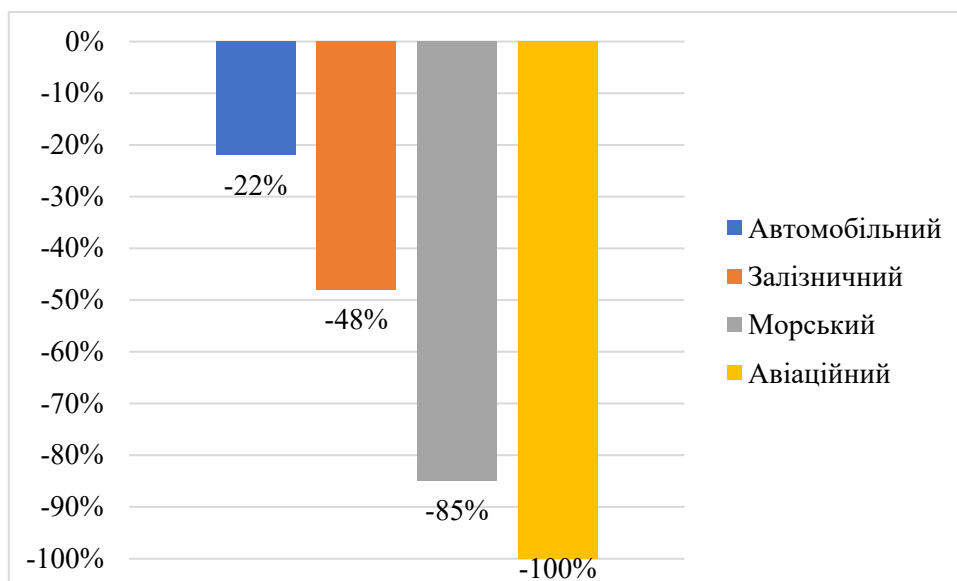


Рис. 2. Зниження обсягів вантажних перевезень на території України після початку повномасштабного російського вторгнення, %

Джерело: сформовано авторами на основі [5]

морським транспортом досяг свого історичного мінімуму у квітні 2022 року та становив 0,9 млн. т (його значення було в 15,5 разів менше від довоєнного рівня) [12], до вересня 2022 року залишався на рівні, набагато нижчому від значень відповідного показника вантажних перевезень наземним транспортом, у той час як до війни морський транспорт суттєво випереджав наземний за даними показниками). З серпня 2022 року ситуація почала кардинально змінюватися у позитивний бік після підписання зернової угоди.

Основними статтями експорту залізничним транспортом у 2022 році були залізна та марганцева руда (46%), зернові вантажі (28%), чорні метали (10%) тощо; автотранспортом – їжа та тютюн (14%), меблі (11%), деревина (11%), основні матеріали (8%), хімічна продукція (7%), машини та устаткування (6%), будівельні матеріали (6%), кокс та паливо (5%), агропродукція (5%) тощо [13].

Варто відзначити зусилля українського уряду, спрямовані на створення належних умов для міжнародних вантажних перевезень. Так, протягом 2022 року було підписано дві надзвичайно важливі угоди, вплив яких на міжнародні вантажні перевезення виявився досить суттєвим. Однією з цих угод є угода про лібералізацію вантажних перевезень з ЄС (так званій. «транспортний безвіз»), яка позбавила українських автоперевізників необхідності отримувати додаткові дозволи

на двосторонні і транзитні перевезення через країни ЄС, таким чином суттєво пришвидшуючи зовнішньоторговельні операції України. Ефективність дії транспортного безвізу підтверджується зростанням кількості перетинів кордону з ЄС вантажним автомобільним транспортом, які зросли на 43% у порівнянні з відповідним періодом 2021 року [14].

Другою з вищезгаданих угод є зернова угода, відповідно до якої було розблоковано частину морських портів України задля експорту зерна та деякої іншої аграрної продукції. Динаміка обсягів міжнародних вантажних перевезень через морські порти після підписання зернової угоди (рис. 3) (зокрема, зростання відповідного показника з липня по вересень 2022 року понад у 3 рази) підтверджує результативність підписаної угоди. Станом на кінець липня 2023 року зернова угода призупинена, оскільки РФ оголосила про свій вихід з цієї ініціативи [15]. Водночас варто зауважити, що наразі триває пошук інших альтернатив транспортування української агропродукції морським транспортом.

Протягом 2022 року було реалізовано інші важливі ініціативи, спрямовані на підтримку міжнародних вантажних перевезень. Так, було запущено пілотний проєкт «єЧерга», діяльність якого спрямована на позбавлення українських водіїв необхідності знаходитися в чергах на кордоні протягом декількох діб, а також на подолання корупційних схем, що

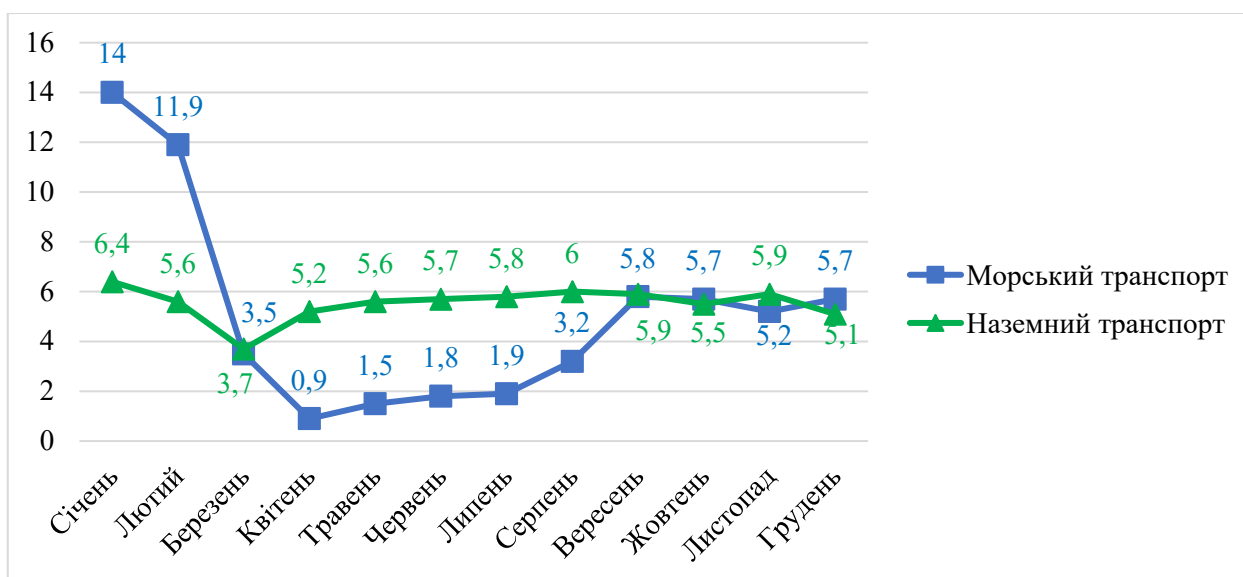


Рис. 3. Динаміка обсягів міжнародних вантажних перевезень України у 2022 році, млн т
 Джерело: сформовано авторами за даними [12]

виникли на основі тіньової роздачі дозволів на вантажні перевезення до ЄС. Державними структурами (зокрема, Державною прикордонною службою України та Державною митною службою України) максимально скоординовано зусилля задля підвищення добової пропускної здатності наявних пунктів пропуску. Відкриті додаткові пропускні пункти (наприклад, Красноільськ – Вікову де Сус у Чернівецькій області), що дозволило дещо розвантажити наявні пункти пропуску [10].

Водночас певні проблеми міжнародних вантажних перевезень все ж залишаються невирішеними. Так, незважаючи на численні спроби оптимізувати черги міжнародного вантажного транспорту (насамперед автомобільного транспорту), середній місячний кілометраж серед українських перевізників оцінюється лише на рівні 4 тис. км. (для порівняння – середній місячний кілометраж польських міжнародних вантажних перевізників сягає 15–17 тис. км) [10]. Крім того, спроби відкриття нових пропускних пунктів залежать не лише від української сторони, тому інколи стикаються з певним зовнішнім супротивом. Наявні також деякі інші проблемні аспекти, пов'язані з недосконалою інфраструктурою митниць, великими чергами на кордоні в умовах сучасних реалій тощо.

Сучасні тенденції розвитку внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень в Україні доводять перспективність та вагомий потенціал галузі, навіть в умовах воєнного

часу. За дослідженнями проєкту «Logist.fm» (інформаційно-аналітичного ресурсу, присвяченому питанням організації перевезень усіма видами транспорту) у першій половині 2023 року вдасться відновити 60% – 70% втрачених потужностей автомобільних вантажних перевезень та 40% – 50% – залізничних перевезень [9]. Інші дослідження, проведені «TradeMasterGroup», передбачають можливість повного повернення до довоєнних обсягів вантажних перевезень вже у 2023 році [5]. Отже, вітчизняна галузь вантажних перевезень у перспективі може досягти високого рівня розвитку за умови реагування та вирішення наявних проблем, розробки відповідних проєктів та ініціатив, впровадження яких потребуватиме скоординованих зусиль державних установ та приватного сектора. У таблиці 1 систематизовано основні пропозиції щодо удосконалення надання послуг вантажних перевезень в умовах воєнного часу та у післявоєнний період в Україні.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме комплексному вирішенню наявних проблем галузі вантажних перевезень в Україні за участі держави та приватного сектора. Як показує світовий досвід, саме така форма співпраці є дієвою та дозволить досягти суттєвих результатів у повоєнній відбудові країни.

Висновки і перспективи подальших досліджень. У статті проаналізовано сучасний стан, визначено особливості, проблеми та перспективи розвитку галузі вантажних

Таблиця 1

**Комплекс пропозицій щодо удосконалення надання
послуг вантажних перевезень в Україні**

Напрямок удосконалень (заходи)	Практична цінність	Необхідні дії держави	Необхідні дії приватного сектора
1	2	3	4
Проекти короткострокової перспективи			
<i>Відбудова зруйнованих логістичних комплексів та складських приміщень</i>	Розширення можливостей та підвищення ефективності функціонування логістичної галузі України.	Фінансування відповідних проєктів, забезпечення сприятливих умов (наприклад, податкові пільги) для приватних проєктів відбудови.	Інвестування частки отриманих доходів у відбудову зруйнованих об'єктів, залучення зовнішнього фінансування.
<i>Спрощення митних процедур та розширення можливостей пунктів пропуску</i>	Створення належних умов для збільшення міжнародного вантажообороту	Відкриття нових пропускних пунктів, підвищення пропускної здатності наявних пунктів, поширення «єЧерги» на всі пункти пропуску.	Дотримання вимог та правил раціонального використання пропускних пунктів (наприклад, використання «єЧерги»).
<i>Оптимізація доступної ресурсної бази</i>	Розвиток логістичної галузі, зростання обсягів вантажних перевезень.	Підвищення доступності таких ресурсів, як паливо, сприяння придбанню капітальних ресурсів (зокрема, транспортних засобів).	Використання наявних можливостей з метою інтенсифікації надання послуг вантажних перевезень.
<i>Вдосконалення законодавчої бази</i>	Створення юридичних підстав та можливостей реалізації політики сприяння розвитку логістичної галузі.	Удосконалення законодавчої бази з питань регулювання інвестиційної діяльності у відповідній галузі, внесення змін до податкової політики, реалізація інших законодавчих стимулів розвитку галузі.	Подання пропозицій до органів влади щодо можливих удосконалень, моніторинг та аналіз законодавчих змін з метою їх ефективного використання.
Проекти довгострокової перспективи			
<i>Впровадження сучасних принципів та підходів до облаштування складів</i>	Використання можливостей діджиталізації, автоматизованої роботи систем, контролю температури й вологості тощо.	Розробка та удосконалення сучасних стандартів облаштування складів, визначення механізмів спонукання до дотримання визначених стандартів.	Інвестування у відповідні інвестиційні проєкти, активне використання сучасних технологічних рішень.
<i>Гармонізація географічного розміщення логістичних вузлів та об'єктів</i>	Гармонійне забезпечення та розвиток різних регіонів України, відбудова постраждалих регіонів.	Сприяння та особлива підтримка проєктів розбудови логістичної інфраструктури у певних регіонах України.	Активне залучення інфраструктури більш постраждалих регіонів.

1	2	3	4
<i>Створення логістичних хабів та індустріальних парків</i>	Функціонування необхідної інфраструктури для перетворення логістичного сегмента на конкурентну у європейському просторі галузь.	Законодавча модернізація, підтримка фінансування відповідних проєктів, розробка власних пропозицій.	Участь у фінансуванні відповідних проєктів, пошук шляхів активного використання запропонованої інфраструктури.
<i>Удосконалення інфраструктури доріг</i>	Зростання обсягів та продуктивності як внутрішніх, так і міжнародних перевезень.	Розбудова системи автомобільних шляхопроводів, колій європейського зразка.	Оптимальне планування вантажних перевезень з урахуванням нових можливостей.
<i>Розробка та впровадження логістичних платформ та спеціальних програмних алгоритмів</i>	Універсальні логістичні платформи надаватимуть зручне середовище задля отримання релевантної інформації щодо наявних можливостей вантажних перевезень, складів зберігання тощо.	Державна підтримка (у тому числі фінансова) відповідних ініціатив, популяризація розроблених програмних застосунків.	Пропозиція найбільш доречних програмних удосконалень, а також активне використання розроблених застосунків.
<i>Використання геоінформаційних технологій, GPS</i>	Розширення мережі та оптимізація маршрутів, зростання обсягів вантажних перевезень галузі.	Комплексна підтримка науково-практичних розробок, пов'язаних з геоінформаційними системами.	Активне провадження відповідних технологій у діяльність.
<i>Використання smart-концепції при організації вантажних перевезень</i>	Ефективне встановлення конкретних цілей та шляхів їх досягнення сприятиме всебічному розвитку галузі.	Використання концепції SMART під час планування розвитку логістичної галузі, підтримка smart-визначених цілей.	Активне впровадження концепції у процес прийняття управлінських рішень.
<i>Впровадження інноваційних технологій управління</i>	Сучасні інноваційні технології управління, такі як використання інструментів штучного інтелекту, дозволять оптимізувати маршрут, знизити витрати, управляти ризиками.	Сприяння розробці відповідних технологічних рішень, підтримка бізнес-проєктів, що передбачають використання інноваційних технологій управління.	Дослідження можливостей та практичне впровадження інноваційних технологій управління у господарську діяльність.
<i>Інтеграція принципів сталого розвитку</i>	Подолання негативних ефектів функціонування логістичної галузі, екологізація вантажних перевезень для зеленої відбудови України.	Просвітницька діяльність з метою поширення принципів сталого розвитку, підтримка державою відповідних проєктів.	Інтеграція концепцій корпоративної соціальної відповідальності та сталого розвитку у власну діяльність.
<i>Підтримка освіти в галузі логістики та транспорту</i>	Наявність висококваліфікованих фахівців для роботи у галузі.	Розробка підходів та методологічних основ дуальної освіти.	Співпраця з навчальними закладами з питань дуальної освіти.

Джерело: сформовано авторами на основі [16–18]

перевезень в Україні. Наведено загальну характеристику ринку вантажних перевезень у період до повномасштабного російського вторгнення на територію України. Визначено тенденції розвитку, що були властиві досліджуваній галузі до 24 лютого 2022 року, серед них: позитивна динаміка обсягу вантажних перевезень за 2015–2021 роки, поступове зростання частки автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень, впровадження представниками галузі сучасних цифрових технологій та принципів логістичного управління тощо. Виокремлено також проблемні аспекти розвитку ринку вантажних перевезень, до яких належать: недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури в Україні, низька ефективність роботи пунктів пропуску на кордоні, обтяжлива система дозволів для перевезення вантажу в європейські країни тощо. Досліджено основні зміни в галузі вантажних перевезень, що відбулися після 24 лютого 2022 року. Відзначено важливу роль сектора наземних вантажних перевезень у воєнний час. Встановлено проблеми та загрози функціонуванню ринку вантажних перевезень в Україні в умовах воєнного стану, серед яких: неможливість здійснення перевезень у певні регіони України, нестача необхідних факторів виробництва, значне падіння оплачуваного попиту на послуги компаній з вантажних перевезень, зростання ризиків діяльності, поява низки нових загроз тощо.

За результатами проведеного дослідження запропоновано комплекс короткострокових та довгострокових заходів щодо вдосконалення надання послуг вантажних перевезень в Україні. Зокрема, визначено такі ключові напрями вдосконалень: відбудова зруйнованих логістичних комплексів та складських приміщень, впровадження сучасних принципів та підходів до облаштування складів, впровадження інноваційних технологій управління, вдосконалення законодавчої бази, підтримка освіти в галузі логістики та транспорту та інші.

Перспектива подальших досліджень у даному напрямі полягає у розробці стратегії повоєнного розвитку галузі вантажних перевезень в Україні з урахуванням результатів комплексного аналізу стану ринку. Окремий науково-практичний інтерес становить пошук можливостей, визначення перспектив та джерел фінансування проєктів повоєнної відбудови та розвитку індустрії вантажних перевезень в Україні.

ЛІТЕРАТУРА

1. ВВП України скоротився на 4%. Які галузі найбільше впали. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2021/03/24/61962027> (дата звернення: 14.07.2023).
2. Буковський А. «Європейський зелений курс» та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш «зеленим». URL: <http://surl.li/kbaev> (дата звернення: 15.07.2023).
3. Shramenko N., Shramenko V., Solarov O. Analysis of the freight transportation market of Ukraine. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2021. № 1 (16). С. 30–35.
4. Транспорт України 2021. Статистичний збірник// *Державна служба статистики України*. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 17.07.2023).
5. Ринок вантажних перевезень у 2022 році. *TradeMasterGroup*. URL: <https://trademaster.ua/articles/313620> (дата звернення: 22.07.2023).
6. Севідова В. В., Калініченко О. П. Застосування цифрових технологій при міжнародних перевезеннях вантажів. *Комп'ютерно-інтегровані технології автоматизації технологічних процесів на транспорті та у виробництві*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. здоб. вищої освіти і молод. учен. ХНАДУ (Харків, 10 листопада). Харків, 2021. С. 179–183.
7. Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Дудник О. С., Прокудін О. Г. Шляхи вирішення проблем управління вантажопотоками в транспортних системах України. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2020. № 5 (261). С. 33–39.
8. Деркач Е. М. Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Київський часопис права*. 2022. № 1. С. 73–79.
9. Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. *Logist.fm*. URL: <http://surl.li/kbaio> (дата звернення: 25.07.2023).
10. Кукуруза Г. Як вантажівки «вивозять» логістику у війну. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/8/696834> (дата звернення: 25.07.2023).
11. Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. № 3. С. 37–46.
12. Белашов Є. Роль наземного транспорту у стійкості міжнародних перевезень вантажів в умовах війни з РФ. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <http://surl.li/hlhrv> (дата звернення: 26.07.2023).
13. Ринок вантажних перевезень в Україні – огляд від Pro-Consulting. URL: <http://surl.li/kbanb> (дата звернення: 27.07.2023).
14. Україна і ЄС на рік продовжили «транспортний безвіз». *Європейська правда*. URL:

<https://www.eurointegration.com.ua/news/2023/03/16/7158122/> (дата звернення: 27.07.2023).

15. Росія вийшла із «зернової угоди». Що це означає для України та світу. *BBC News Україна*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo> (дата звернення: 29.07.2023).

16. Кисіль Р. Якою буде індустрія логістики та перевезень у 2023 році. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/> (дата звернення: 31.07.2023).

17. Цимбалістова О. А., Харченко М. В., Черніхова О. С. Удосконалення функціонування логістичних підприємств з урахуванням дії військового стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. Вип. 14. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7404418> (дата звернення: 31.07.2023).

18. Ковалишин С. В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична*. 2023. Вип. 37. С. 96–104.

REFERENCES

1. Minfin (2021), “Ukraine's GDP decreased by 4%. Which industries fell the most”, available at: <https://minfin.com.ua/ua/2021/03/24/61962027/> (accessed 14 July 2023).

2. Bukovskyi, A (2022), “European Green Deal and railways: transforming the market of freight transportations of Ukraine into a “green” one”, *BRDO*, available at: <http://surl.li/kbaev> (accessed 15 July 2023).

3. Shramenko, N., Shramenko, V. and Solarov, O. (2021), “Analysis of the freight transportation market of Ukraine”, *Advances in mechanical engineering and transport*, no. 1(16), pp. 30–35.

4. State Statistics Service of Ukraine (2021), “Transport of Ukraine 2021. Statistical publication”, available at: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (accessed 17 July 2023).

5. TradeMasterGroup (2023), “Freight transport market in 2022”, available at: <https://trademaster.ua/articles/313620> (accessed 22 July 2023).

6. Sevidova, V. V. and Kalinichenko, O. P. (2021), “Application of digital technologies in international freight transportation”, *Kompiuterno-intehrovani tekhnolohii avtomatyzatsii tekhnolohichnykh protsesiv na transporti ta u vyrobnytstvi* [Computer-integrated technologies for automation of technological processes in transport and production], *Vseukrainska naukovo-praktychna konferentsiia zdobuvachiv vyshchoi osvity i molodykh uchenykh* [All-Ukrainian scientific and practical conference of higher education applicants and young scientists], KhNADU, Kharkiv, Ukraine, pp. 179–183.

7. Prokudin, H. S., Chupailenko, O. A., Dudnyk, O. S. and Prokudin, O. H. (2020), “Ways to

solve the problems of cargo flow management in the transport systems of Ukraine”, *Visnik of the Volodymyr Dahl East Ukrainian National University*, no. 5(261), pp. 33–39.

8. Derkach, E. M. (2022), “Legal issues of liberalization of international transportation of goods by road transport”, *Kyiv Law Journal*, no. 1, pp. 73–79.

9. Mokriakov, A. (2022), “The freight transportation market in Ukraine: the results of the latest research and forecasts”, *Logist.fm*, available at: <http://surl.li/kbaio> (accessed 25 July 2023).

10. Kukuruz, H. (2022), “How trucks “save” logistics in war”, *Ekonomichna pravda*, available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/8/696834/> (accessed 25.07.2023).

11. Luchnykova, T. (2022), “International freight transportation on the territory of Ukraine in wartime conditions”, *Commodities and markets*, no. 3, pp. 37–46.

12. Bielashov, Ye. (2023), “The role of land transport in the stability of international cargo transportation in the conditions of the war with the Russian Federation”, *National institute for strategic studies*, available at: <http://surl.li/hlhrv> (accessed 26 July 2023).

13. Pro-Consulting (2023), “The freight transportation market in Ukraine – an overview from Pro-Consulting”, available at: <http://surl.li/kbanb> (accessed 27 July 2023).

14. European pravda (2023), “Ukraine and the EU extended “Transport Visa-Free” for a year”, available at: <http://surl.li/kbaqu> (accessed 27.07.2023).

15. BBC News Ukraine (2023), “Russia withdrew from the “Grain Agreement”. What does this mean for Ukraine and the world”, available at: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo> (accessed 29 July 2023).

16. Kysil, R. (2023), “What will the logistics and transportation industry look like in 2023”, *European pravda*, available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/> (accessed 31 July 2023).

17. Tsymbalistova, O. A., Kharchenko, M. V. and Chernikhova, O. S. (2022), “Improvement of the functioning of logistics enterprises taking into account the effect of martial law in Ukraine”, *Academic Visions*, [Online], Vol. 14, DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7404418> (accessed 31 July 2023).

18. Kovalyshyn, S. V. (2023), “Development strategies of logistics companies in the conditions of globalization”, *Scientific notes of Lviv University of Business and Law, Economical series, Law series*, no. 37, pp. 96–104.

Стаття надійшла до редакції 15 вересня 2023 р.