

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-324-6-45>

УДК 656.078

Олена ХАРУН

Хмельницький національний університет

<https://orcid.org/0000-0003-4510-1924>

e-mail: harunelena@gmail.com

Леся ГРИЦИНА

Хмельницький національний університет

<https://orcid.org/0000-0003-1606-8862>

e-mail: mev2010conf@gmail.com

ВПЛИВ ВІЙНИ НА МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ

У статті з'ясовано тенденції розвитку міжнародних транспортних перевезень України у період активної фази війни. Проаналізовано динаміку міжнародних перевезень основними видами транспорту. Досліджено сучасний стан розвитку експорту й імпорту транспортних послуг. Визначено ключові фактори, що впливають на нормалізацію транспортних перевезень України. Розкрито перспективи та негативні тенденції після підписання угоди про транспортне безвізове співробітництво з Європейським Союзом. Наведено перелік законодавчо-нормативних новацій та організаційних заходів, які спрямовані на покращення міжнародних транспортних перевезень. Обґрунтовано, що вдалим рішенням для відновлення країни стане інтеграція української економіки до економічної системи ЄС з допомогою різноманітних європейських логістично-інфраструктурних проектів.

Ключові слова: транспортування, міжнародні транспортні перевезення, експорт транспортних послуг, імпорт транспортних послуг, ланцюги постачання.

Olena KHARUN, Lesia HRYTSYNA

Khmelnytskyi National University

IMPACT OF THE WAR ON INTERNATIONAL TRANSPORT OF UKRAINE

The article found that the full-scale war in Ukraine had a strong impact on international transportation. The structure of the volume of cargo transportation and the number of transported passengers were analyzed. It was determined that there is uncertainty in the market of international freight transportation of Ukraine during the studied period. On the one hand, the war had a negative impact on the country's economy and led to a decrease in the volume of cargo transportation. On the other hand, Ukraine is an important transit country through which key logistics routes connecting Europe and Asia pass.

It was established that the blocking of air transport and sea trade, with the exception of the "Grain Initiative", led to a radical change in the structure of domestic import/export and the leadership of land corridors. Global transformations in world trade caused by the war in Ukraine also affected the configuration of existing supply chains, Ukrainian exports were completely reoriented towards the EU.

It is indicated that Ukraine's signing of an agreement on visa-free transport cooperation with the European Union has opened up new prospects for bilateral international road transport, freeing Ukrainian carriers from the need to obtain permits for flights to EU countries. However, there are also negative trends that affect the growth of transport services and, as a result, decrease the competitiveness of transport companies.

A list of legislative and regulatory innovations and organizational measures aimed at improving international transportation is given. It is argued that a successful solution for the recovery of the country will be the integration of the Ukrainian economy into the EU economic system with the help of various European logistics and infrastructure projects.

It was determined that the key factors in the normalization of transportation were: the conclusion of the "Grain Initiative" with the UN and Turkey, which allowed to unblock the ports of Great Odesa; signing the Agreement on the Liberalization of Road Freight Transportation with the EU; development of border infrastructure, in particular, increasing the capacity of existing road and railway checkpoints, as well as the opening of new ones; increasing cargo handling in the ports of the Danube port cluster.

Keywords: transportation, international transportation, export of transport services, import of transport services, supply chains.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Транспорт є основною базою розвитку внутрішнього і міжнародного ринків, забезпечуючи розвиток нормальної ринкової економіки. Від розвитку міжнародного ринку транспортних послуг залежить розвиток світової економіки. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи.

Україна має досить потужну транспортну систему, що спроможна виконувати значний обсяг міжнародних перевезень. Проте воєнні дії в країні впродовж останніх років кардинально змінили сферу міжнародних транспортних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми, пов'язані з дослідженням стану транспортної інфраструктури та її впливу на економічний стан і розвиток країни, зокрема й у міжнародних перевезеннях, розглядають такі вітчизняні науковці: Є. Альошинський, Т. Войченко, О. Ігнатенко, М. Дмитриченко, Я. Жаліло, О. Павленко,

А. Пасічник, В. Мальнов, О. Клен, Ю. Луцкай, О. Муқан, О. Невзорова, Л. Марценюк, В. Мірошко, Я. Олійник, О. Пікулик, О. Полякова, Д. Прейгер, А. Тодошук, І. Смирнов, О. Собкевич, О. Ємельянова, О. Процик, Ю. Сілантьєва, П. Яремович. Окремі аспекти проблем вантажоперевезення в період війни аналізували такі відомі економісти, як: Н. Гринів, Є. Зайцев, Р. Кісіль, Н. Косар, Н. Кузьо, В. Лукинський, О. Садиков, Ю. Сухіна, та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Проте в умовах воєнних дій в Україні, в умовах падіння зовнішньоекономічних вантажопотоків виникає необхідність подальшого дослідження проблем і перспектив розвитку основних видів транспорту, детального аналізу міжнародних транспортних послуг України.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження впливу війни на ринок міжнародних транспортних перевезень України, аналіз сучасного стану, проблем та майбутніх перспектив.

Виклад основного матеріалу

Міжнародне транспортування має особливе значення для міжнародної торгівлі, тому що визначає, коли і в якому стані товар надійде до споживача. До того ж транспортні витрати становлять до 15% загальних витрат на виконання міжнародних замовлень. Міжнародне перевезення вантажів включає чотири компоненти: інфраструктуру, наявні види транспорту, вибір найбільш ефективного виду транспорту і визначення базисних умов поставки. Компонент інфраструктури відображає рівень загального розвитку транспортної системи країни, яка може мати розвинений зовнішній транспорт, але недостатньо розвинений внутрішній [1, с. 30].

Повномасштабна війна в Україні сильно вплинула на міжнародні перевезення. Так, від 24 лютого для вантажних перевезень став недоступним авіапростір та морські порти. Перевозити товари стало можливим лише залізницею та автомобільним транспортом через пункти пропуску.

Для аналізу змін, що внесла війна на вантажоперевезення в Україні важливо ознайомитись з їх структурою в 2022 році (рис. 1).

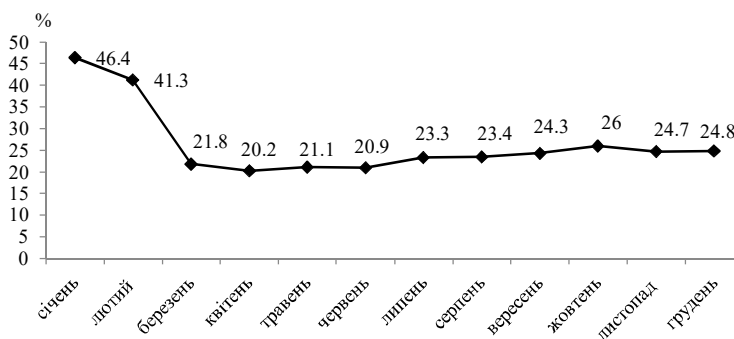


Рис. 1. Обсяг перевезення вантажів у 2022 році

Як бачимо, 2022 рік почався зі зростання обсягу вантажних перевезень на 8,4%. У лютому 2022 року обсяг перевезень вантажів скоротився лише на 2,4% порівняно з 2021 роком, а у березні зменшився вже більш ніж удвічі – на 56,7%. У квітні обсяг вантажних перевезень впав на 60,1%, у травні – на 58,9%, у червні – на 58,5%, у липні – на 57,2%, у серпні – на 58,4%, у вересні – на 56,6%, у жовтні – на 52,4%, у листопаді – на 56,7%, у грудні – на 55,1%. Отже, за перший рік повномасштабної війни в Україні майже вдвічі скоротився обсяг вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним, трубопровідним транспортом [2].

Дані рис. 2 свідчать, що кількість перевезених пасажирів почала зменшуватися вже з лютого: того місяця було перевезено 151,5 млн осіб, що на 27,8% менше, ніж 2021-го. Найсильніше падіння обсягу пасажирських перевезень було у березні: перевезли лише 63,6 млн осіб – мінус 72% порівняно з роком раніше. У квітні скорочення обсягу пасажирських перевезень становило 57%, у травні – 54,5%, у червні – 45,7%, у липні – 42,8%, у серпні – 38,2%, у вересні – 36,5%, у жовтні – 33,5%, у листопаді – 37,3%, у грудні – 37,2%. Отже, кількість перевезених пасажирів – автомобільним, авіаційним, залізничним та міським електротранспортом (трамваї, метро, тролейбуси) – впала майже на 40% [2].

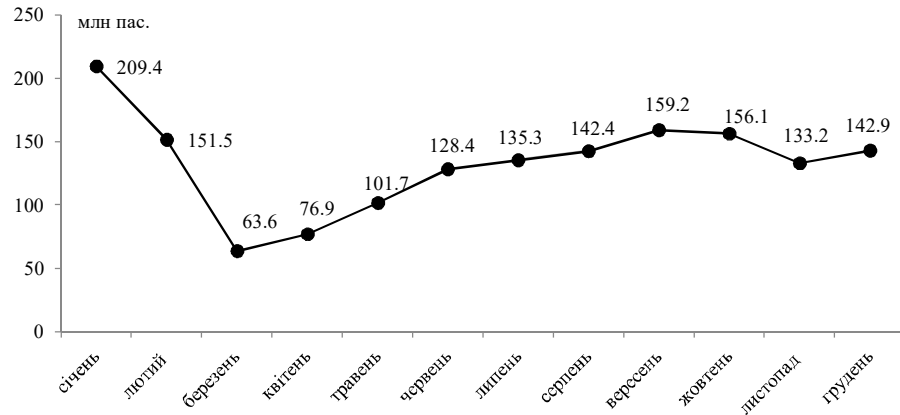


Рис. 2. Кількість перевезених пасажирів у 2022 році

На ринку міжнародних вантажних перевезень України у 2022-2023 роках панує невизначеність. З одного боку, війна негативно позначилася на економіці країни та призвела до зменшення обсягів вантажних перевезень. З іншого – Україна є важливою транзитною державою, через територію якої пролягають ключові логістичні маршрути, що з'єднують Європу й Азію. Це створює можливості для розвитку міжнародних вантажних перевезень в Україні, та водночас вимагає від учасників ринку гнучкості й адаптації до змінних умов.

Згідно з даними міжнародної транспортної біржі Degruz.ua, на початок 2022-2023 років в Україні діяло понад 17 тисяч компаній, які займалися міжнародними перевезеннями [3].

Блокування авіаперевезень та морської торгівлі, за винятком «Зернової ініціативи», призвело до кардинальної зміни структури вітчизняного імпорту/експорту та лідерства сухопутних коридорів.

Формування системи імпорту транспортних послуг представлено на рис. 3.

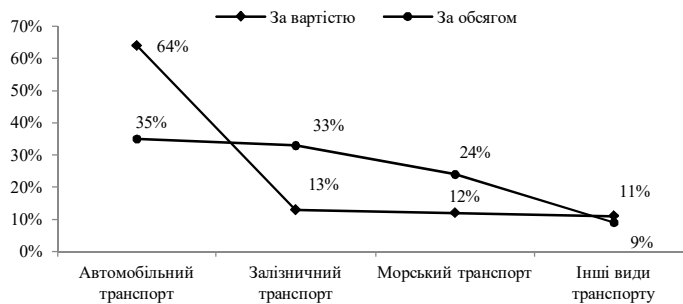


Рис. 3. Структура імпорту за вартістю та обсягом у 2022 році

Понад 30 млн тонн імпортованих товарів за минулий рік було доставлено в Україну загалом, з них майже 11 млн тонн (35 %) – вантажівками. Обсяг імпорту найбільш стрімко збільшувався з березня до травня. У цей час галузі вдалось повернутись до обсягу міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який Україна мала до повномасштабного вторгнення росії. Від травня до останнього дня року обсяг імпортованих товарів, які були ввезені в країну автотранспортом постійно і поступово збільшувався. На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту залізниця (9,89 млн тонн або 33 %), а на третьому морський транспорт (7,16 млн тонн або 24 %) [4].

Незважаючи на блокування портів України із сторони росії, у 2022 р. морський транспорт надалі залишався лідером щодо експорту товарів, зокрема ним було вивезено близько 53,86 млн. т вантажів (54 %), передусім у рамках дії «зернової угоди» (рис. 4). На другому місці за обсягами експорту знаходився залізничний транспорт (ним експортовано більше 33,73 млн. т вантажів або 33,8 %), а на третьому місці був автомобільний транспорт 12 % (ним експортовано близько 12 млн. т.). Сумарні обсяги експорту товарів з України у 2022 р. становили 99,75 млн. т товарів. Це значною мірою утримало економіку України від подальшого падіння [5].

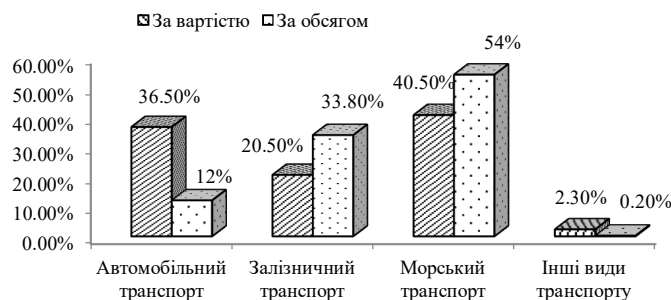


Рис. 4. Структура експорту за вартістю та обсягом у 2022 році

Загалом у 2022 році Україна експортувала майже 99,8 млн тонн товарів та імпортувала – понад 30,34 млн тонн товарів. Вартість експорту склала майже 44,2 млрд дол, а імпорту – більш як 54,5 млрд дол. [4].

Глобальні трансформації у світовій торгівлі, спричинені війною в Україні, також вплинули на конфігурацію наявних ланцюгів постачання. Протягом 2022 року український експорт повністю переорієнтувався на ЄС. Згідно даних, 2022 році ЄС був найбільшим торговим партнером України; його експортна частка суттєво зросла – із 40,4% на початок 2022 року до 68,8% у листопаді 2022 року. Практично третина всього експорту до ЄС припадає на країни-сусіди: експорт до Польщі склав 6,2 млрд дол, або 15,2%, до Румунії - 3,5 млрд дол, або 8,6%, до Угорщини - 2,1 млрд дол і 5,2% [6].

Підписання Україною угоди про транспортне безвізове співробітництво з Європейським Союзом у 2022 році відкрило нові перспективи для двосторонніх міжнародних автоперевезень, звільнивши українських перевізників від необхідності отримувати дозволи на рейси в країни ЄС. Однією із явних конкурентних переваг українських водіїв стала відсутність необхідності дотримуватися Пакету мобільності, який встановлював правила для поліпшення умов роботи водіїв і був запроваджений на ринку транспортних послуг Європейського Союзу. Після відмови західних перевізників їздити в Україну через війну, усі товарообіги між Україною і ЄС на сьогодні обслуговують українські компанії. Це надає значні можливості для розвитку транспортної галузі в країні.

Проте є й негативні тенденції, які впливають на зростання транспортних послуг і, як наслідок, зниження конкурентоспроможності транспортних компаній [3].

Враховуючи наявну ситуацію, урядом передбачено низку законодавчо-нормативних новацій та організаційних заходів, які спрямовані на покращення транспортних перевезень. Серед них низка заходів, які визначають умови та впливають на розвиток транспортних перевезень сьогодні, зокрема:

- диверсифікацію транспортних маршрутів вантажо- та пасажироперевезень всіма видами транспорту;

- ліберизацію умов ведення бізнесу, що дозволяє формувати нові можливості для входу на ринок нових клієнтів та налагодження новітніх схем співпраці суб'єктів ринку з вироблення каналів постачання і продажу продукції;

- послаблення правил видачі дозволів на міжнародні автомобільні перевезення шляхом відміни двосторонніх і транзитних транспортних дозволів на міжнародні вантажні перевезення, зокрема з Болгарії, Угорщини, Словенії, Італії, Данії, Латвії, Естонії, Литви, Грузії та Туреччини;

- запровадження механізму бездозвільного проїзду всім гуманітарним вантажам з Молдови, Румунії, Словенії, Австрії, Чехії, Польщі, Німеччини, Нідерландів та Литви;

- відшкодування страхування для фрахтувальників, операторів та/або власників морських суден та суден внутрішнього плавання у разі перебування таких суден в акваторії українських портів у Дунайському регіоні, що дозволить уникнути проблеми зростання вартості страхування перевезень;

- запровадження спільного менеджменту українських та європейських партнерів для вироблення зручних логістичних рішень та вирішення технічно-організаційних проблем (узгодження митних правил, використання різних колій та поповнення рухомого складу) [7].

Ключовими факторами нормалізації транспортних перевезень у 2022 році стали: укладання з ООН та Туреччиною «Зернової ініціативи», яка дозволила розблокувати порти Великої Одеси; підписання Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень з ЄС; розвиток прикордонної інфраструктури, зокрема збільшення пропускної спроможності існуючих автомобільних та залізничних пунктів пропуску, а також відкриття нових; нарощування вантажоперевалки у портах Дунайського портового кластеру [4].

Вдалим рішенням для відновлення країни стане інтеграція української економіки до економічної системи ЄС. Допомогти в цьому можуть різноманітні європейські логістично-інфраструктурні проекти. Наприклад, включення українських логістичних шляхів (автомобільних, залізничних, повітряних і водних)

до європейських логістичних мереж за програмою TEN-T (у липні 2022 року Європейська Комісія включила українські логістичні шляхи до індикативних мап проекту), реконструювання діючих і відкриття нових пунктів пропуску на кордонах з європейськими державами, перехід залізниці на стандарт колії європейського формату тощо. Допоки тривають бойові дії, Україна та країни ЄС ведуть переговори про лібералізацію вантажного транзиту з України в Європу, створення «Шляхів солідарності» для експорту зерна й імпорту необхідних товарів, підтримку українського експорту товарів європейськими портами тощо [8].

Попри великий шок, який українська транспортна система пережила в березні 2022 року, вона впоралася з викликом та змогла забезпечити транспортування необхідних товарів до та з України. Під час вторгнення РФ наземний транспорт продемонстрував більшу стійкість, ніж морський - значне скорочення обсягів вантажних перевезень спостерігалось лише у першій місяць війни, після чого вантажоперевізники адаптувалися до нових умов. А з наданням Україні транспортного безвізу, перевозити товари стало ще легше.

Зараз потрібно закріплювати та розвивати успіх, знаходити альтернативні шляхи доставки товарів, працювати з сусідами, щоб збільшити спроможність нашого спільного кордону пропускати вантажі. Ті зв'язки та проекти, які Україна напрацює зараз, знадобляться їй також і в майбутньому при вступі до ЄС [9].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Отже, Україна має досить потужну транспортну систему, що спроможна виконувати значний обсяг міжнародних перевезень. Проте у 2022-2023 роках спостерігалось зменшення ефективності її діяльності, що відображається, зокрема у зменшенні обсягів міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Також незадовільний стан транспортного комплексу України ускладнює створення передумов для поліпшення національних та міждержавних відносин, надання якісних транспортних послуг суб'єктам господарювання та населенню, розвитку експортного потенціалу галузі транспортувати та покращувати імідж України як транзитної країни.

Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дає змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан транспортної галузі. А це прямий напрямок до співробітництва з іншими державами та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

Перспективи подальших наукових розвідок полягають у поглибленому дослідженні загроз транспортній безпеці України на різних видах транспорту в умовах війни.

Література

1. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов. – К. : Обрії, 2021. – 540 с.
2. Як повномасштабна війна вплинула на обсяги перевезень в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahy-perevezen-ukrayini> – (Дата звернення 10.10.2023 р.). – Назва з екрана.
3. Міжнародні вантажні перевезення України: тенденції ринку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/ekonomika/20230803-mizhnarodni-vantazhni-perevezennya-ukrayiny-tendenciji-rynku/> – (Дата звернення 10.10.2023 р.). – Назва з екрана.
4. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnikh_perevezen – (Дата звернення 11.10.2023 р.). – Назва з екрана.
5. Косар Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток / Косар Н., Н. Кузьо // Вісник Львівського університету. – 2023. – Випуск 65. – С. 14-23.
6. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України. Порівняльна системна оцінка: науково-аналітична доповідь / [наук. ред. Х. М. Прутула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України»]. – Львів, 2023. – 87 с.
7. Економіка регіонів України в умовах війни: ризики та напрямки забезпечення стійкості: науково-аналітичне видання [Електронний ресурс] / [наук. ред. Сторонянська І.З. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»]. – Львів, 2022. – 70 с. – Режим доступу : <http://ird.gov.ua/irdp/p20220033.pdf> – (Дата звернення 11.10.2023 р.). – Назва з екрана.
8. Гринів Н.Т. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні [Електронний ресурс] / Н.Т.Гринів, А.А. Равліковська // Академічні візії. – 2022. – Випуск 13. – Режим доступу : <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/84> – (Дата звернення 11.10.2023 р.). – Назва з екрана.
9. Лапчак О. Міжнародні вантажні перевезення України: актуальні аспекти сьогодення [Електронний ресурс] / О. Лапчак, Н. Рожко // Тези VI Міжнародної науково-технічної конференції «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання». – С. 309-310. – Режим доступу : <https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/41345/2/309-310.pdf> – (Дата звернення 13.10.2023 р.). – Назва з екрана.

References

1. Oliinyk Ya.B Mizhnarodna lohistyka / Ya.B Oliinyk, I.H. Smymov. – K. : Obrii, 2021. – 540 s.
2. Iak povnomasshtabna viina vplynula na obsyahy perevezen v Ukraini [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahy-perevezen-ukrayini> – (Data zvernennia 10.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.
3. Mizhnarodni vantazhni perevezennia Ukrainy: tendentsii rynku [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/ekonomika/20230803-mizhnarodni-vantazhni-perevezennya-ukrayiny-tendenciyi-rynku/> – (Data zvernennia 10.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.
4. Torhivlia 2022 roku za vydamy transportnykh perevezen [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidamy_transportnykh_perevezen – (Data zvernennia 11.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.
5. Kosar N. Vplyv viiny na rynek avtomobilnykh vantazhnykh perevezen Ukrainy ta yoho podalshyi rozvytok / Kosar N., N. Kuzo // Visnyk Lvivskoho universytetu. – 2023. – Vypusk 65. – S. 14-23.
6. Rozvytok lohistychno-transportnoi infrastruktury prykordonnykh oblastei Zakhidnoho rehionu Ukrainy. Porivnialna systemna otsinka: naukovo-analitychna dopovid / [nauk. red. Kh. M. Prytula; DU «Instytut rehionalnykh doslidzhen imeni M. I. Dolishnoho NAN Ukrainy»]. – Lviv, 2023. – 87 s.
7. Ekonomika rehioniv Ukrainy v umovakh viiny: ryzyky ta napriamky zabezpechennia stiikosti: naukovo-analitychne vydannia [Elektronnyi resurs] / [nauk. red. Storonianska I.Z. Lviv, DU «Instytut rehionalnykh doslidzhen imeni M.I. Dolishnoho NAN Ukrainy»]. – Lviv, 2022. – 70 s. – Rezhym dostupu : <http://ird.gov.ua/irdp/p20220033.pdf> – (Data zvernennia 11.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.
8. Hryniv N.T. Perebudova lohistyky v umovakh voiennoho stanu v Ukraini [Elektronnyi resurs] / N.T.Hryniv, A.A. Ravlikovska // Akademichni vizii. – 2022. – Vypusk 13. – Rezhym dostupu : <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/84> – (Data zvernennia 11.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.
9. Lapchak O. Mizhnarodni vantazhni perevezennia Ukrainy: aktualni aspekty sohodennia [Elektronnyi resurs] / O. Lapchak, N. Rozhko // Tezy VI Mizhnarodnoi naukovo-tekhnichnoi konferentsii «Pryrodnychi ta humanitarni nauky. Aktualni pytannia». – С. 309-310. – Rezhym dostupu : <https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/41345/2/309-310.pdf> – (Data zvernennia 13.10.2023 r.). – Nazva z ekrana.