

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-12>

УДК 351.82:338.431

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ АГРОЕКСПОРТУ З УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF AGRICULTURAL EXPORTS FROM UKRAINE UNDER THE CONDITIONS OF MARITAL STATE

Мазур Катерина Василівна

кандидат економічних наук, доцент,
Вінницький національний аграрний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1137-3422>

Янчук Діана Олександрівна

студентка,
Вінницький національний аграрний університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-9878-3660>

Галета Дарина Олегівна

студентка,
Вінницький національний аграрний університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-9932-7676>

Mazur Kateryna, Yanchuk Diana, Galeta Daryna
Vinnytsia National Agrarian University

У статті розглянуто питання щодо впливу війни на транспортну і логістичну галузі, як на внутрішньому, так і на міжнародному рівнях. Перекриття маршрутів доставки, зменшення обсягів перевезень та зростання тарифів є основними наслідками війни для цих галузей. Встановлено, що зниження рівня безпеки внаслідок бойових дій призвело до зниження довіри до транспортних компаній та підприємств логістичної галузі, що вплине на їхню діяльність навіть після закінчення війни. Досліджено заходи, що запроваджені органами державної влади, такі як спрощення відповідних процедур та документообігу, укладання відповідних міжнародних угод, а також забезпечення відповідної інфраструктури допоможе забезпечити ефективну та безпечну вітчизняну транспортну логістику в умовах війни. Стаття присвячена вивченню та аналізу організації агроекспорту з України у військовий та післявоєнний періоди. Основна мета дослідження полягає в розумінні викликів, які виникають у зв'язку з конфліктними ситуаціями та після них, і виявленні стратегій та рекомендацій для успішного функціонування агроекспорту в умовах військового стану та післявоєнної відбудови.

Ключові слова: експорт, логістика, агропромисловий комплекс, військовий стан, перевезення.

The article examines the impact of the war on the transport and logistics industry, both at the domestic and international levels. The closure of delivery routes, the reduction of transport volumes and the rise of tariffs are the main consequences of the war for these industries. It was established that the decrease in the level of security as a result of hostilities led to a decrease in trust in transport companies and enterprises in the logistics industry, which will affect their activities even after the end of the war. The relevance of work is determined by several factors. The tasks of the work are: analysis of port operations under martial law conditions; research of possible new transport routes for the export of agricultural products; analysis of hubs, terminals and ways of increasing their throughput; determination of prospects for export-oriented processing of agricultural products under martial law. Research methods. The theoretical and methodological basis of this study are the following methods and techniques: statistical; comparison, grouping, graphic; systematic approach. Impact of military conflicts: Ukraine, as a country that has experienced military conflicts, faces specific challenges and obstacles in the field of agricultural exports. The need to restore the economy: after the end of hostilities, there is a need to restore agriculture and the agrarian sector. The role of agricultural exports in the economy of Ukraine: the agricultural sector is an important element of the Ukrainian economy, especially in the context of exports. The increase in the export of agricultural products can contribute to the attraction of foreign investments, the creation of new jobs and the increase of incomes of peasants. The purpose of the work is to study the

state and prospects for the development of agricultural exports from Ukraine in the war and post-war period. The complex of developed measures will make it possible to maximize the export of agricultural products to EU and African countries and, in the future, to be reoriented to the shipment of finished products of the agribusiness processing industry.

Keywords: export, logistics, agro-industrial complex, martial law, transportation.

Постановка проблеми. Введення воєнного стану на території України призвело до значних змін в умовах перевезень, а також уклало виконання договорів перевезення. Зокрема, введено нові правила та обмеження, які стосуються не лише перевезень, але й руху транспорту взагалі, зокрема, обмеження на в'їзд і виїзд з певних територій. Крім того, під час воєнного стану актуальною стає питання страхування перевезень. З одного боку, існує загроза підвищення ризику внаслідок воєнних дій, з іншого – існує ризик того, що страхові компанії можуть знизити свої тарифи або відмовитися від страхування взагалі через підвищення ризику. Також важливо враховувати, що військові дії можуть призвести до порушення термінів доставки вантажів та збільшення витрат на їх перевезення.

В умовах воєнного стану важливо ретельно аналізувати всі аспекти перевезень та укладення договорів перевезення, щоб зменшити можливі ризики та витрати. Також необхідно враховувати всі обмеження та правила, які діють на території України, а також у країнах-партнерах при здійсненні міжнародних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Введення воєнного стану може створювати додаткові виклики і проблеми для договірних відносин з перевезення. У цьому контексті важливо вивчити не тільки загальні засади відносин з перевезення, а й особливості, які випливають з військового конфлікту. Для вивчення цих питань можуть бути корисними як дослідження, проведені вітчизняними науковцями як Тодурова О., Давидова І., Резніченко С. В, так і практичний досвід транспортних компаній та логістичних операторів, які діють в умовах воєнного конфлікту та законодавчі нормативні акти.

Метою статті є аналіз послуг вантажних перевезень в Україні в умовах воєнного стану та визначення ролі особливостей забезпечення агроекспорту в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Коли транспортування українського зерна стало неможливим, у світі заговорили про продовольчу кризу та загрозу голоду. Це дало можливість для серйозного переосмислення ролі нашої країни у підтримці глобаль-

ної продовольчої безпеки. Тому ініціатива «Grain From Ukraine» була своєчасною та потужною ідеєю: 26 листопада 2022 року Президент України Володимир Зеленський офіційно запустив ініціативу «Зерно з України» для постачання зерна в найбідніші країни Африки в рамках гуманітарної продовольчої програми. Програма має на меті забезпечити зерном щонайменше 5 мільйонів людей до кінця весни 2023 року [1].

Основними проблемами, з якими зіткнувся логістичний бізнес України в сфері агроекспорту стали: відмова від накопичення в портах відповідної продукції, зміна складських умов, складнощі з закупівлею агропродукції (рис. 1).

Війна в Україні значно вплинула на бізнес та вантажні перевезення. Заборона на використання авіапростору та морських портів, а також обмеження на переміщення товарів через пункти пропуску, що межують з окупованими територіями, ускладнили логістику та збільшили вартість перевезень. Наприклад, під час війни втрачено контроль над портами на Азовському та Чорному морях, що значно ускладнює експорт імпортих вантажів [2, с. 532].

Крім того, внаслідок конфлікту змінився режим перетину кордону, що призвело до обмежень у міжнародних авіаперевезеннях та зміни суден, що прямують в Україну. Усе це призвело до складнощів у роботі перевізників та збитків для галузі в цілому. Внаслідок цього, бізнес та логістичні компанії в Україні повинні були шукати альтернативні шляхи та засоби перевезення, щоб забезпечити доставку товарів до місця призначення. Однак, незважаючи на це, деякі компанії зуміли адаптуватися до нових умов і продовжують працювати, зокрема, шукаючи нові шляхи та ринки збуту. Зокрема, деякі компанії звернули увагу на залізничний транспорт та почали розвивати власні залізничні напрями логістики.

Крім того, війна також спричинила складнощі з перевезенням товарів через контрольні пункти на лінії розмежування, що додатково ускладнює логістику та збільшує вартість перевезень. Такі умови перевезень можуть також призвести до зміни попиту на деякі товари та послуги, оскільки деякі з них можуть бути недоступні або стати дорожчими.

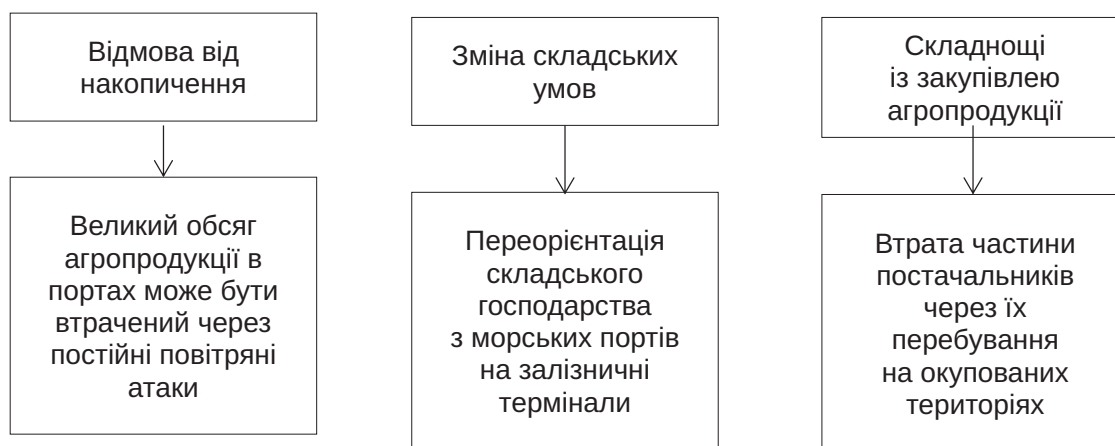


Рис. 1. Фактори, що ускладнюють логістику в сфері агроекспорту в Україні

Джерело: власні дослідження

Отже, війна в Україні суттєво змінила умови бізнесу та вантажних перевезень, що вимагає від компаній адаптуватися до нових умов та шукати ефективніші способи перевезення товарів.

До 2019 року в Україні традиційно спостерігалось збільшення обсягів вантажоперевезень, але пандемія COVID-19 та повномасштабна війна в Україні суттєво вплинули на обсяги та умови перевезень. Наприклад, пандемія COVID-19 може призвела до скорочення споживчого попиту та зниження обсягів вантажоперевезень у зв'язку з меншою активністю суб'єктів бізнесу та зниженням як виробництва товарів (послуг) та їх перевезень. Також були введені обмеження щодо переміщення товарів через кордони, що призвело до складнощів з логістикою та збільшення вартості перевезень.

Щодо повномасштабної війни в Україні, то вона суттєво вплинула на умови та обсяги перевезень. Обмеження на переміщення товарів через контрольні пункти та заборони на використання авіапростору та морських портів ускладнили логістику та збільшили вартість перевезень. Також створені обмеження на переміщення товарів через зони конфлікту, що додатково ускладнило ситуацію з логістикою та перевезенням товарів.

Нині, імпортери побоюються наповнювати свої склади в Україні товарами, тому що не впевнені, що товар залишиться цілим і неушкодженим. Такі обставини дійсно можуть створювати складнощі для імпортерів, які повинні зберігати та перевозити товари в Україні [3]. Поряд з потенційною загрозою безпеки товару також є проблеми з доставкою товарів через пункти пропуску або через обмеження

в русі на деяких ділянках доріг через конфлікт на сході України. Це впливає на кінцеву ціну товару та знижує відсоток імпорту в Україну, що в подальшому може призвести до скорочення видобутку та збільшення цін на внутрішній ринок. Однак, імпортери можуть розглядати альтернативні маршрути та способи перевезення товарів, які можуть зменшити ризики для їх безпеки та збереження.

Що ж стосується наземних перевезень, то тут теж виникають свої особливості, як при перевезенні автомобільним транспортом, так і при перевезенні залізничним транспортом. Щодо перевезення пасажирів в період воєнного часу автомобільним транспортом, то було прийнято рішення про автоматичне продовження договорів перевезення пасажирів на автобусних маршрутах, що затверджено Постановою Кабінету Міністрів України [4].

Також від початку війни в Україні, відбулися зміни у роботі вантажних компаній, що пов'язано зі зростаючим ризиком затримки вантажу на кордоні з Білоруссю. Крім того, у зв'язку зі збільшенням кількості обмежень на переміщення між країнами виникли проблеми зі забезпеченням доставки вантажів у визначений термін, що в свою чергу створює проблеми для вантажних компаній та їх клієнтів. Тому транспортні компанії змінюють свої логістичні маршрути та шукають альтернативні способи перевезення вантажів, щоб зменшити ризики та забезпечити своєчасну доставку.

Собівартість перевезень залежить від багатьох факторів, які можуть змінюватися з часом. Одним з таких факторів є вартість пального, яка може змінюватися залежно від ситуації на ринку палива. Однак, інші фактори, такі як погодні умови, енергозабезпечення та

зміни в митних правилах також впливають на ціну перевезення. Також важливим фактором є конкуренція на ринку перевезень, яка впливає на ціни на послуги перевізників. Отже, зміна цін на перевезення вантажів може бути досить непередбачуваною і залежить від багатьох факторів.

Підписання Угоди про лібералізацію транзитних та двосторонніх міжнародних перевезень між Україною та ЄС спростило процедуру оформлення документів та дозволів для перевезення вантажів через кордон. Це дозволило вітчизняним транспортним компаніям отримати доступ до легального міжнародного ринку та позбавило їх від необхідності купувати ліцензії на «сірому» ринку. Раніше перевізники мусили отримувати дозволи на кожну поїздку до країн ЄС, що було дуже часо- та витратоємним. Зараз же вони можуть вільно перевозити вантажі між Україною та ЄС, що зменшує витрати та збільшує ефективність їх роботи. Також водії можуть здійснювати поїздки до країн ЄС без міжнародного водійського посвідчення, що спрощує їхню роботу та зменшує витрати на отримання документів. Крім того, угода сприяє зменшенню бюрократичних перешкод та прискорює процеси прикордонного контролю, що полегшує транзит вантажів через Україну. Однак, це не означає, що транспортні компанії більше не мають інших складнощів та перешкод при перевезенні вантажів.

Можливість виходу українських моряків в рейси під час воєнного стану є позитивним кроком для них, оскільки це дає можливість зберегти робочі місця та доходи. Відповідно до Постанови КМУ від 02.09.2022 р. № 992, змінено Правила перетинання державного кордону громадянами України, і надано можливість виїзду морякам-чоловікам віком від 18 до 60 років для навчання та роботи закордоном під час дії воєнного стану [5]. Це дозволить українським морякам продовжувати роботу за кордоном та зберігати свої доходи, не допускаючи загальної кризи в морському секторі України.

З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування транспортного сектору України органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану запровадили низку першочергових заходів [6]. Ці заходи мають включати в себе:

1. Створення координаційного центру для забезпечення координації дій між різними міністерствами та відомствами, які забезпечують функціонування транспортного комплексу.

2. Забезпечення безпеки та захисту транспортної інфраструктури. Зокрема, військові та правоохоронні органи забезпечують охорону доріг, залізниць, аеропортів, морських портів тощо.

3. Забезпечення перевезень матеріальних ресурсів для забезпечення обороноздатності країни. Для цього використовуються різні види транспорту, включаючи залізницю, автотранспорт, морський та повітряний транспорт.

4. Забезпечення функціонування транспортного сектору в умовах економічного кризи. В разі введення воєнного стану може відбутися зменшення обсягів перевезень та збільшення витрат на транспортування товарів. Органи державної влади забезпечують ефективне використання транспортної інфраструктури для зменшення витрат на перевезення товарів та послуг.

Підтримка перевізників та працівників транспортного сектору. В умовах воєнного стану перевізники можуть стикатися зі складнощами в організації перевезень, що може призвести до скорочення їхньої діяльності та зменшення чисельності працівників. Органи державної влади забезпечують підтримку перевізників та працівників транспортного сектору шляхом надання пільг та допомоги в управлінні фінансовими ресурсами.

Блокада портів України має серйозні наслідки для агроекспорту країни та має ряд негативних наслідків, а саме:

Затримка експорту: блокада портів призводить до затримки в експорті сільськогосподарської продукції. Через обмеження або перешкоди, це може спричинити затримки в поставках і втрату контрактів.

Втрати для сільськогосподарських підприємств: блокада портів призводить до значного зменшення або навіть припинення експорту для сільськогосподарських підприємств. Це призводить до фінансових втрат, зменшення прибутків та негативного впливу на економіку.

Порушення контрактних зобов'язань: блокада портів спричиняє нездійснення контрактних зобов'язань щодо експорту сільськогосподарської продукції, це може призвести до правових проблем і негативного впливу на репутацію України як надійного постачальника.

Втрата ринків збуту: часткова блокада портів може призвести до втрати ринків збуту для українських сільськогосподарських товарів. Клієнти можуть шукати інших постачальників, а конкуренти зможуть зайняти вакантні позиції на ринку агропродукції.

Загроза інвестиціям: блокада портів може створити негативну інвестиційну клімат у сільськогосподарському секторі у зв'язку з відсутністю прийнятних для сільськогосподарських виробників цін на товари, що призведе до зниження інвестиційної привабливості даного сектору економіки.

Функціонування зернового коридору в умовах військового стану в Україні може бути складним і має свої особливості через зміни в безпековій ситуації та обмеження на пересування товарів і людей. Основними аспектами функціонування зернового коридору в таких умовах є:

1. **Безпека:** в умовах військового стану, безпека стає пріоритетом. Наявність зон конфлікту та бойових дій ускладнює транспортування зерна та доступ до сільськогосподарських регіонів. Важливо забезпечити безпеку транспортних маршрутів і зерносховищ для зменшення ризиків.

2. **Логістика:** зміни в безпеці та пересуванні впливають на логістичні ланки зернового коридору. Обмеження на пересування та зміни в розміщенні військових блокпостів можуть призвести до затримок у транспортуванні зерна. Додаткові заходи безпеки, такі як перевірки та контроль при транспортуванні, впливають на логістичну ефективність.

3. **Зберігання:** зерносховища та силоси частково перебувають під впливом військових дій або є об'єктом повітряних ударів. Забезпечення безпеки та захисту зернових запасів є важливим завданням. Додаткові заходи безпеки мають включати посилення охорони та вжиття заходів для запобігання можливим пошкодженням або втратам зерна.

4. **Експорт і торгівля:** військовий стан може впливає на експортні операції та міжнародну торгівлю зерном. Міжнародні перевезення можуть бути обмеженими на сьогодні «зерновим коридором» забезпечуються домовленостями між ООН, Туреччиною та РФ і постійно пролонгуються зустрічаючи спротив країни-агресора.

З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування транспортного сектору України органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану запровадили низку першочергових заходів, що включають у себе:

- створення координаційного центру для забезпечення координації дій між різними міністерствами та відомствами, які забезпечують функціонування транспортного комплексу;
- забезпечення безпеки та захисту транспортної інфраструктури;

- забезпечення перевезень матеріальних ресурсів для забезпечення обороноздатності країни;

- заходи підтримки перевізників та працівників транспортного сектору.

Вдосконалення транспортної системи для експорту сільськогосподарської продукції має включати в себе:

- забезпечення безпеки транспортних маршрутів, що може включати зміцнення контролю на дорогах та важливих вузлах, залучення додаткових правоохоронних органів, встановлення постів та контрольних пунктів;

- розробка планів екстреної логістики: у випадку виникнення військових загроз існуючим шляхам, важливо мати готовий план екстреної логістики для забезпечення продовольством військові формування України або ж постраждале населення;

- в умовах військового стану важливо співпрацювати з міжнародними партнерами, такими як логістичні компанії та транспортні оператори в сфері забезпечення безперебійного експорту аграрної продукції.

Висновки. Умови воєнного стану ставлять певні виклики перед галуззю перевезень, але уряд, як видно з проведеного аналізу, активно робить кроки для спрощення відповідних процедур та надання підтримки перевізникам. Це допомагає підтримувати роботу сфери перевезень та забезпечувати необхідні перевезення населення та вантажів. Загалом, позитивні зміни в галузі перевезень під час воєнного стану можуть стати основою для подальшого розвитку та покращення роботи цієї важливої сфери.

Повоєнна логістика АПК України вимагатиме певних зусиль та заходів для відновлення та розвитку після конфлікту. Основними напрямками мають стати:

- відновлення транспортної інфраструктури;

- забезпечення безпеки транспорту: умови забезпечення повоєнної безпеки можуть бути вразливими, тому важливо забезпечити безпеку транспортування продукції АПК;

- розвиток альтернативних маршрутів: в разі пошкоджень або обмежень на певних транспортних маршрутах може бути необхідно розробити та використовувати альтернативні маршрути для транспортування продовольства;

- підтримка сільськогосподарських підприємств в сфері організації перевезень та розвитку малих переробних підприємств.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Тодуров О. Сухий порт: як забезпечити оперативну логістику в умовах війни. *Mind.ua*. 29.03.2022. URL: <https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni> (дата звернення: 31.05.2023).
2. Давидова І. В., Резніченко С. В. Договори перевезення: реалії воєнного часу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 7. С. 530–533. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129>.
3. Особливості міжнародних вантажних перевезень під час війни. URL: <https://viv.media/ekonomika/60994-osoblivosti-vantazhnih-perevezen-pid-chas-vijni/> (дата звернення: 12.05.2023).
4. Договори про перевезення пасажирів на автобусних маршрутах продовжуються автоматично. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/dogovory-pro-perevezennya-pasazhyriv-na-avtobusnyh-marshrutah-prodovzhuyutsya-avtomatychno/> (дата звернення: 12.05.2023).
5. Про внесення змін до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова КМУ від 02.09.2022 р. № 992. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zminy-do-pravyl-peretynannia-derzhav-noho-kordonu-hromadianamy-ukrainy-992-020922> (дата звернення: 12.05.2023).
6. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> (дата звернення: 12.05.2023).

REFERENCES:

1. Todurov O. Sukhyi port: yak zabezpechyty operatyvnu lohistyku v umovakh viiny [Dry port: how to ensure operational logistics in conditions of war]. *Mind.ua*. 29.03.2022. Available at: <https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni> (accessed: 31.05.2023).
2. Davydova I. V., Reznichenko S. V. (2023). Dohovory perevezennia: realii voiennoho chasu [Transportation contracts: realities of wartime]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, vol. 7, pp. 530–533. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129>.
3. Osoblyvosti mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen pid chas viiny [Peculiarities of international cargo transportation during the war]. Available at: <https://viv.media/ekonomika/60994-osoblivosti-vantazhnih-perevezen-pid-chas-vijni/> (accessed: 12.05.2023).
4. Dohovory pro perevezennia pasazhyriv na avtobusnykh marshrutakh prodovzhuiutsia avtomatychno [Contracts for the transportation of passengers on bus routes are renewed automatically]. Available at: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/dogovory-pro-perevezennya-pasazhyriv-na-avtobusnyh-marshrutah-prodovzhuyutsya-avtomatychno/> (accessed: 12.05.2023).
5. Pro vnesennia zmin do Pravyl peretynannia derzhavnoho kordonu hromadianamy Ukrainy: Postanova KМУ vid 02.09.2022 r. № 992 [On making changes to the Rules for crossing the state border by citizens of Ukraine: Resolution of the CMU of September 2, 2022 No. 992]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zminy-do-pravyl-peretynannia-derzhav-noho-kordonu-hromadianamy-ukrainy-992-020922> (accessed: 12.05.2023).
6. Funktsionuvannia transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravo-voho rezhymu voiennoho stanu [The functioning of the transport sector of Ukraine in the conditions of the legal regime of martial law]. Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> (accessed: 12.05.2023).