

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>

УДК 657

# АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ПОСЛУГ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

## ANALYTICAL EVALUATION OF TRUCK TRANSPORTATION SERVICES UNDER THE CONDITIONS OF THE STATE OF WAR

**Томчук Олена Феліксівна**кандидат економічних наук, доцент,  
Вінницький національний аграрний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0974-8018>**Головченко Яна Олександрівна**здобувач вищої освіти,  
Вінницький національний аграрний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8917-1014>**Tomchuk Olena, Holovchenko Yana**  
Vinnitsia National Agrarian University

Статтю присвячено розкриттю особливостей перевезень різними видами транспорту в умовах воєнного стану. Визначено переваги та недоліки вантажних перевезень різних видів транспорту. Побудовано діаграми зовнішньоекономічної діяльності морськими вантажоперевезеннями, вантажними перевезеннями морськими та річковими портами до 24 лютого 2022 року і після. Проаналізовано види послуг вантажоперевезень залізничним транспортом: експорт, імпорт, транзит, внутрішні перевезення. Зазначено, що зменшення кількості вантажних перевезень, безоплатне перевезення внутрішньо переміщених осіб, військових та гуманітарних вантажів, а також різке зростання ціни на паливо та ракетні удари по цивільній енергетичній інфраструктурі призвели до вимушеного підвищення тарифів на послуги вантажних перевезень. Запропоновано покращення послуг вантажних перевезень, які можливо виконати в умовах війни.

**Ключові слова:** аналіз, воєнний стан, вантажні перевезення, переваги, недоліки, види транспорту.

The article is devoted to the disclosure of the peculiarities of transportation by various types of transport in the conditions of martial law. The advantages and disadvantages of freight transportation of various types of transport are determined. It is emphasized that the functional composition of subjects (direct participants in the cargo transportation process and organizational structures and processes that provide and accompany them) largely coincides. Diagrams of foreign economic activity by sea cargo transportation, cargo transportation by sea and river ports until February 24, 2022 and after have been constructed. It was researched that the leader of exports in 2022 was railway transport, the second place was taken by sea transport, and the third place by road transport. The types of freight transportation services by rail were analyzed: export, import, transit, internal transportation. It was established that due to the full-scale invasion of the enemy on the territory of Ukraine, the volume of freight transportation by rail transport decreased to 150.6 million tons in 2021, i.e. by 52.1%. It is noted that the decrease in the number of cargo transportation, the free transportation of internally displaced persons, military and humanitarian cargo, as well as the sharp increase in the price of fuel and missile strikes on civilian energy infrastructure led to a forced increase in tariffs for cargo transportation services. Freight transportation by road transport plays a special role in today's realities, when the country's road infrastructure is damaged or destroyed altogether, carriers are forced to open new detours and safer routes, which in most cases are not in the best condition, as a result of late delivery of cargo and increased prices for transportation services, which was affected by the shortage of fuel and the increase in its price. The analysis of cargo transportation services by air transport showed that the volume of cargo transportation decreased by 21.7% compared to 2021. It is proposed to improve cargo transportation services, which can be performed in wartime conditions.

**Keywords:** analysis, martial law, cargo transportation, advantages, disadvantages, types of transport.

**Постановка проблеми.** Перевезення напряду залежать від ситуації в країні (економічної, політичної, екологічної тощо). Без перевезень ми не можемо уявити собі життя, адже щодня стикаємося з пасажирськими перевезеннями, або ж перевезеннями вантажів. Причому, перевезення можуть бути здійснені як наземними видами транспорту, так і водними або ж повітряними.

В результаті повномасштабного вторгнення росії, інфраструктура стала однією з головних мішеней ворога, внаслідок чого було пошкоджено чи зруйновано 25000 км автомобільних доріг, 6500 км залізничного покриття, 315 мостів, 19 аеродромів (12 цивільних та 7 подвійного призначення), а також заблоковано всі морські порти. Якись регіони постраждали менше, якись дуже сильно. Введення воєнного стану на території України стало наслідком великої кількості змін. Що ж стосовно перевезень, то абсолютно у всіх їх видах відбулися значні зміни, введено нові «правила» або ж обмеження, деякі види перевезень (як, наприклад, авіаперевезення) взагалі перестали використовуватися... Тому стає очевидно, що транспортна система України докорінно змінилась. Завдані їй збитки спричинили руйнування логістичних ланцюгів вантажоперевезень, як наслідок маршрути стали довгими, енерговитратнішими, постало завдання пошуку альтернативних шляхів перевезення та переорієнтації видів, як внутрішніх так і зовнішніх вантажних перевезень. Зовнішнє перевезення вантажів стало нелегкою справою, так як прикордонні пункти пропуску на заході країни мають низьку пропускну здатність, тому необхідно було розвантажити митні пости, а також автомобільні дороги для подальшого експортного та імпортного зростання, що вкрай необхідне для покращення економіки країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченню особливостей вантажних перевезень присвячували свої наукові дослідження різні вітчизняні науковці: І. В. Давидова, А. О. Максименко, С. В. Резніченко, В. М. Чмир, В. Шевченко та ін. Разом з тим, в контексті сьогодення багато питань потребують додаткового, спеціального вивчення з врахуванням особливостей, які існують внаслідок введення воєнного стану.

**Формування цілей роботи.** Метою роботи є аналіз особливостей перевезень різними видами транспорту в умовах воєнного стану.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Повномасштабна війна росії проти

України підкреслила надзвичайну важливість транспортного комплексу для нашої економіки та суспільства. З початком вторгнення загарбників на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота лягла на плечі залізничників та автомобілістів. У результаті аналізу процесу автомобільних перевезень органами Держприкордонслужби України встановлено, що з початком агресії рф кількість автомобільних перевезень збільшилась майже на 80%. В Україні тепер, у буквальному сенсі, доводиться рухатися незвіданими стежками і відкривати для себе нові дороги. Тепер в пріоритеті безпека, головне – доїхати [1].

Переваги та недоліки вантажних перевезень різних видів транспорту представлено в таблиці 1.

Вивчення окремих видів транспорту дозволяє зробити висновок, що функціональний склад суб'єктів (безпосередніх учасників процесу перевезення вантажів та організаційних структур і процесів, що їх забезпечують і супроводжують) значною мірою співпадає.

В результаті повномасштабного вторгнення країни-агресора на територію України всі сфери життя «завмерли» або ж почали функціонувати по-іншому. Це стосується і перевезень як таких.

Одним з важливих напрямків економічного розвитку в Україні була галузь судноплавства та авіаперевезень. Війна, яка має місце сьогодні на території України, досить сильно підірвала розвиток цих галузей, і не лише в Україні.

Вдале географічне розташування України дає можливість транспортувати вантажі морськими шляхами в понад 120 країн світу. Даний вид вантажних перевезень відмінно підходить для будь-яких видів товарів, при цьому забезпечуючи високу економічність. Морське транспортування товару дає можливість перевозити як великі партії так і одиночні вантажі. До війни 75% зовнішнього вантажообігу припадало саме на морські порти, проте, вторгнення країни агресора і блокування нею морських портів вплинула на загальні обсяги торгівлі.

Так, внаслідок закриття судноплавства в Азовському морі та з нього, мало місце велике скупчення суден, які чекали на прохід через Керченську протоку. Враховуючи те, що 70% українського експорту здійснюється морським транспортом, затори збільшуються постійно. Частина ж Чорного та Азовського

Таблиця 1

**Порівняльна характеристика транспортних засобів,  
які надають послуги вантажоперевезення**

<b>Вид транспорту</b>	<b>Переваги</b>	<b>Недоліки</b>
Морський	Міжматерикові перевезення. Низька собівартість перевезення. Висока транспортна безпека. Висока вантажопідйомність.	Залежність від погодних умов. Низька швидкість доставки. Високі вимоги до пакування.
Річковий	Низька собівартість перевезення. Низькі капітальні затрати. Висока пропускна спроможність.	Залежність від погодних умов. Низька швидкість доставки. Сезонність перевезень.
Залізничний	Висока швидкість доставки. Висока транспортна безпека. Висока місткість. Незалежність від погодних умов. Низька собівартість перевезення. Універсальність перевезень. Висока вантажопідйомність.	Великі капітальні вкладення. Обмежена кількість перевізників. Невисока маневреність.
Автомобільний	Можливість страхування вантажу. Швидка доставка вантажу. Можливість зміни маршруту. Замовник на будь-якому етапі перевезень має право вийти на зв'язок з водієм і дізнатись всю необхідну для нього інформацію. Вантаж може бути будь-який: заморожена харчова продукція чи негабаритні об'єкти. При попутних перевезеннях з'являється можливість заощадити кошти.	Залежність від погодних умов. Висока собівартість перевезення. Висока вартість простоїв. (терміновість розвантаження). Низька вантажопідйомність.
Повітряний	Висока швидкість доставки. Низькі капітальні вкладення. Високе збереження вантажу. Коротші маршрути слідування.	Залежність від погодних умов. Висока собівартість перевезень. Незначні обсяги перевезень.

*Джерело: сформовано на основі [2; 3; 4; 5]*

морів є небезпечними або непрохідними. Негативно впливають на ситуацію й ті ракетні удари по судах, арешти судів та перекриття шляхів для комерційного судноплавства», що мали місце. Такого рівня небезпека перевезення товарів є надто високою, адже мова йде не лише про можливі матеріальні збитки, а й про можливість поранення або вбивство моряків [6].

Від повномасштабного вторгнення до 22.07.2022 року порти України були заблоковані ворогом. 22 липня 2022 року у Стамбулі між Україною, Туреччиною та ООН відбулося підписання угоди «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів». Дзеркальну угоду Туреччина та ООН підписали з росією. Під дію угоди потрапили 3 порти: «Одеса», «Південний», «Чорноморськ», контроль за якими повністю залишається за українською

стороною. 1 серпня 2022 року з порту «Одеса» вийшло перше судно завантажене зерном.

Найбільш необхідною підписана угода є для:

- покращення гуманітарної ситуації в країнах, які знаходяться на межі голоду;
- стабілізації цін на світовому ринку;
- підтримання економіки країни, яка знаходиться в умовах війни.

За час дії «Зернової угоди» у 2022 році послуги вантажних перевезень були надані в 40 країн світу.

Разом з тим, на фоні замінованого моря і того, що взагалі нічого не працювало (до угоди), можна стверджувати, що дана ситуація є допустимою. Ще однією проблемою в даному контексті є стрімко зростаючі ціни. Зокрема, це пов'язано з додатковими «правилами», які були запроваджені при виконанні даної угоди, свого роду монополізацією про-

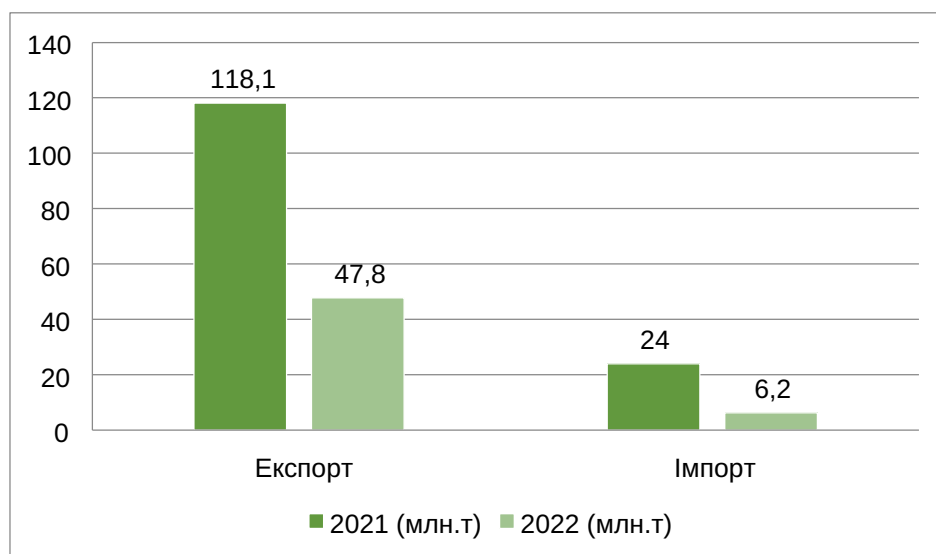
цесу; збільшенням страховиками премії за доставку товарів у Чорному морі.

Якщо до 24 лютого 2022 року кожного місяця морські порти в середньому експортували 5 млн. т збіжжя, то у березні цього ж року цифра впала до 200 тис. т, тобто у 25 разів менше. Зокрема, якщо у 2021 році Україна експортувала 118,1 млн. т товарів та імпортувала 24 млн. т, то у 2022 році ці частки становили 47,8 млн. т та 6,2 млн. т відповідно (рис. 1).

Окрім вище наведених портів, працюють Миколаївський та Ольвія, які на даний час

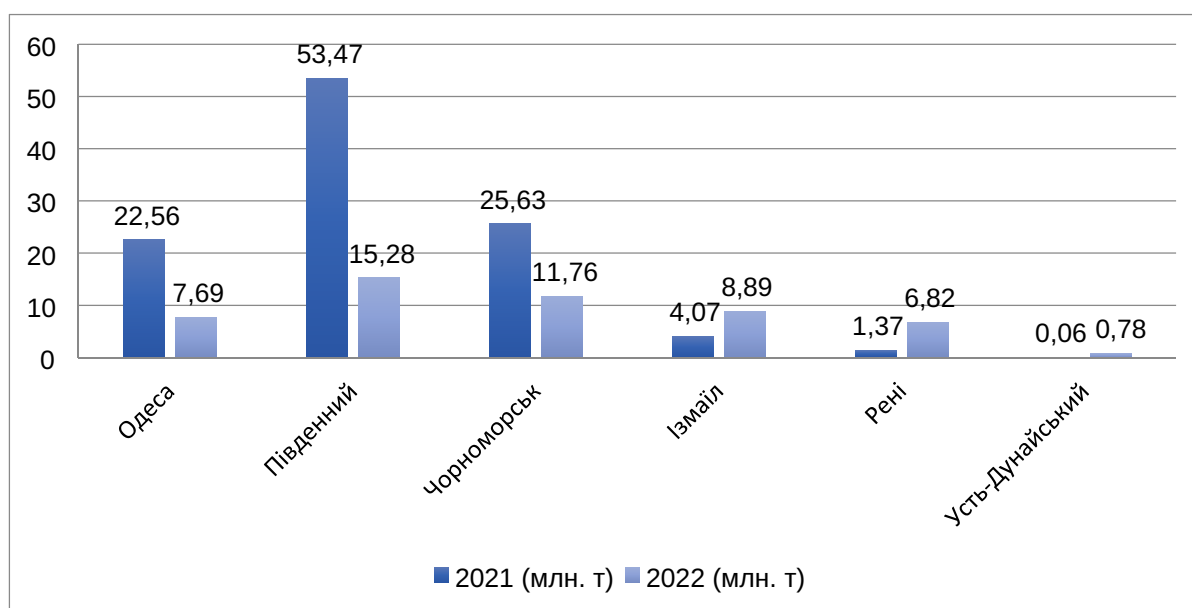
надають лише послуги обслуговування залізничного та автомобільного рухомого складу.

У мирний час на три невеликі річкові порти – Усть-Дунайський, Ізмаїльський, Ренійський які знаходяться у гирлі р. Дунай припадало приблизно 5% експортної продукції. Наразі вони повноцінно працюють, збільшуючи свій потенціал. Протягом 2022 року кожний з вищенаведених річкових портів наростив вантажоперевезення. Зокрема, порт Усть-Дунайський збільшив обіг вантажів у 12 разів, порт Рені – в 5 разів, порт Ізмаїл – в 2 рази (рис. 2).



**Рис. 1. Порівняльна діаграма зовнішньоекономічної діяльності морськими вантажоперевезеннями**

*Джерело: сформовано автором [7]*



**Рис. 2. Показники вантажних перевезень морськими та річковими портами**

*Джерело: сформовано на основі [7]*

Побоювання щодо безпеки екіпажу та збільшення страхових внесків під час відправлення суден до України чи росії також відлякують судовласників від відправлення судів до цих країн. Одночасно постає питання й про можливість платити морякам, для чого необхідно залучати міжнародні банківські системи. Все в сукупності дає можливість говорити про складність ситуації, в якій опинилися велика кількість країн світу, а не лише України [6].

Досліджуючи ринок зовнішньоекономічних послуг вантажних перевезень, лідером експорту в 2022 році став залізничний транспорт, друге місце посів морський, третє – автомобільний. Як уже нами зазначалося, велика відповідальність та навантаження, в умовах війни, припали на наземний транспорт, а саме, залізницю та автомобілі. За обсягами імпорту, перше місце посів залізничний транспорт, друге – автомобільний, третє – морський, так як він не мав можливості імпортувати товари, працював в основному на експорт.

Окрім зовнішньоекономічної діяльності, автомобільний та залізничний транспорт активно надають послуги внутрішніх вантажних перевезень всього необхідного для потреб населення країни, будівельні матеріали для відбудови, а також здійснюють постачання гуманітарної та військової допомоги.

Залізничні перевезення в Україні є і залишаються основною ланкою вантажного транспортно-логістичного комплексу, які щорічно транспортують велику частину вантажів.

Через повномасштабне вторгнення ворога на територію України, обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом відносно 2021 року зменшився до 150,6 млн. т, тобто на 52,1% (рис. 3). Дані рис. 3 показують, що кількість всіх видів перевезень товарів, які були здійснені залізничним транспортом впали. У 2022 році кількість внутрішніх перевезень зменшилась на 49,2% порівнюючи з 2021 роком, експорт зменшився на 47,2%, імпорт – на 69,5%, транзит – 76,5%.

Відчутно також впали перевезення даним видом транспорту залізних та марганцевих руд, мінбудматеріалів, чорних металів (рис. 4). На основі рис. 4 видно, що зменшуються перевезення усіх видів товарів, а саме транспортування нафти та нафтопродуктів зменшилась на 43,5%, чорних металів – на 57,6%, марганцевих, залізних руд – на 59,1%, мінбудматеріалів, кам'яного вугілля та зерна відповідно на 65,3%, 41,2% та 14,2%.

Вважаємо, що головними чинниками, які вплинули на зменшення перевезення цих товарів є:

- окупація територій;
- руйнування металургійних заводів;
- ведення бойових дій;
- знищення залізничної інфраструктури (23%);
- зменшення ціни на вище згадані товари на світових ринках;
- підвищення тарифів Укрзалізницею на перевезення на 70%.

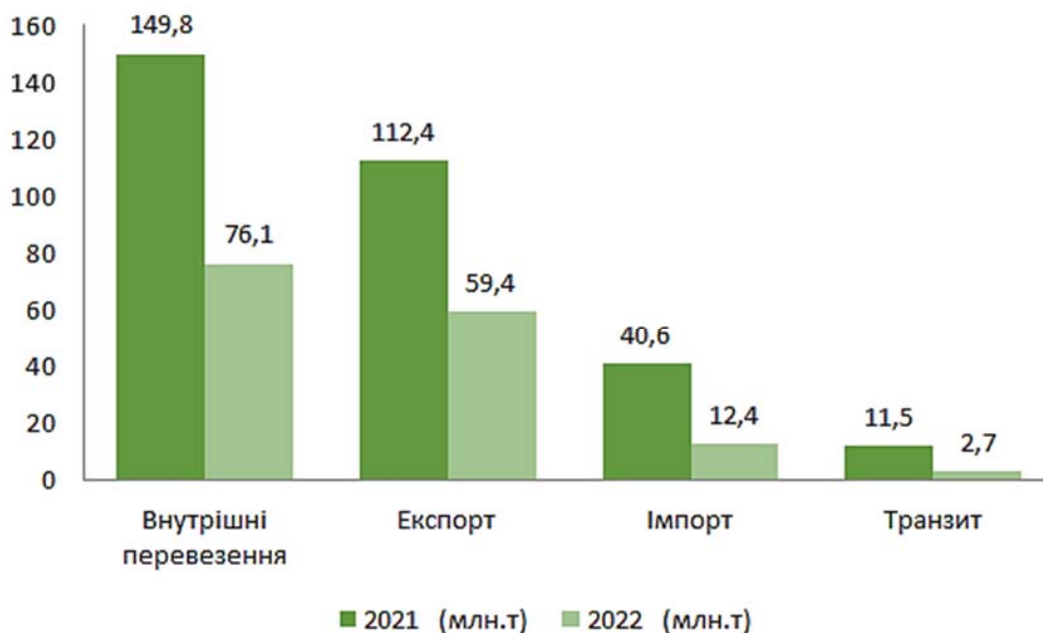
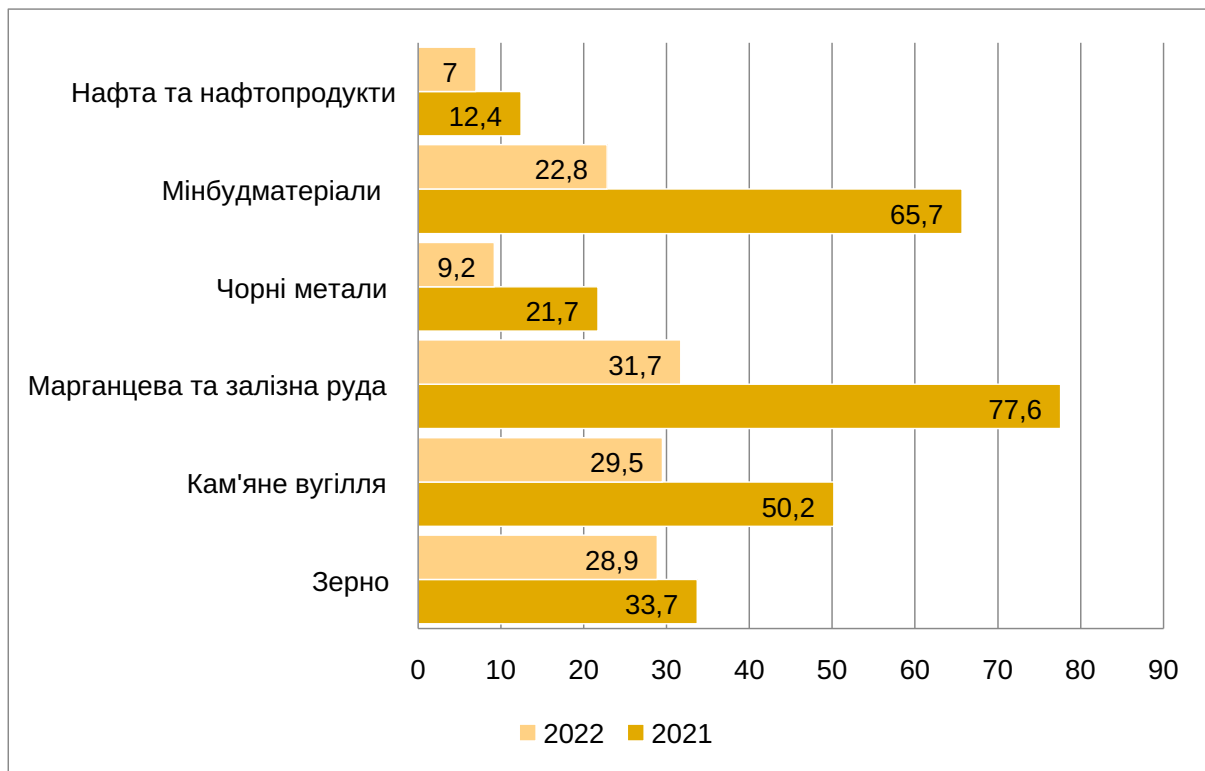


Рис. 3. Порівняння видів послуг вантажоперевезень залізничним транспортом

Джерело: сформовано на основі [8]



**Рис. 4. Кількість вантажних перевезень за певними видами товарів залізничним транспортом у 2021 та 2022 роках**

*Джерело: сформовано автором на основі [8]*

Зменшення кількості вантажних перевезень, безоплатне перевезення внутрішньо переміщених осіб, військових та гуманітарних вантажів, а також різке зростання ціни на паливо та ракетні удари по цивільній енергетичній інфраструктурі призвели до вимушеного підвищення тарифів на послуги вантажних перевезень (рис. 5).

Завдяки підвищенню тарифів на послуги вантажних перевезень, Укрзалізниця намагається стабілізувати свій фінансовий стан.

До повномасштабної війни росії проти України державна залізниця вважалася ледь не «найвідсталішим» транспортом та символом поганого сервісу. В минулому році, за даними 4Service загальний рівень задоволеності послугами державної компанії «Укрзалізниця» становив трохи більше п'яти балів з десяти. При експорті вантажів до Європи залізничним транспортом перед Укрзалізницею постала проблема щодо різної ширини залізничних колій та вагонів. Найпоширеніша ширина колій в світі, в тому числі і в Європі, складає 1435 мм., але в Україні вагони та потяги розраховані на ширину колій 1520 мм. Тому під час перевезення доводиться перевантажувати товар до інших вагонів, які змо-

жуть транспортувати вантаж до пункту призначення. Реконструкція та електрифікація колії 1435 мм. – створить передумови для кращої інтеграції транспортної системи України в TEN-T network. На даний час українська сторона зацікавлена у реформуванні залізничного транспорту в єдину логістичну мережу, для перевезення вантажів по території Європи.

В умовах воєнного часу постала нагальна потреба у забезпеченні товарами постраждалих регіонів, організації швидкої доставки гуманітарної допомоги (води, їжі, одягу, ліків тощо) задля недопущення гуманітарної катастрофи. Тут мова йде одночасно й про міжнародні перевезення, й перевезення всередині країни, в особливо небезпечні регіони, зокрема. Товари визнаються гуманітарною допомогою за декларативним принципом без вимоги прийняття спеціального рішення (без прийняття відповідних рішень спеціально уповноважених державних органів з питань гуманітарної допомоги), у тому числі спеціальні засоби індивідуального захисту (як, наприклад, каски (підшоломи, амортизатори), бронезилети, тканини (матеріали) для виготовлення бронезилетів) [6].

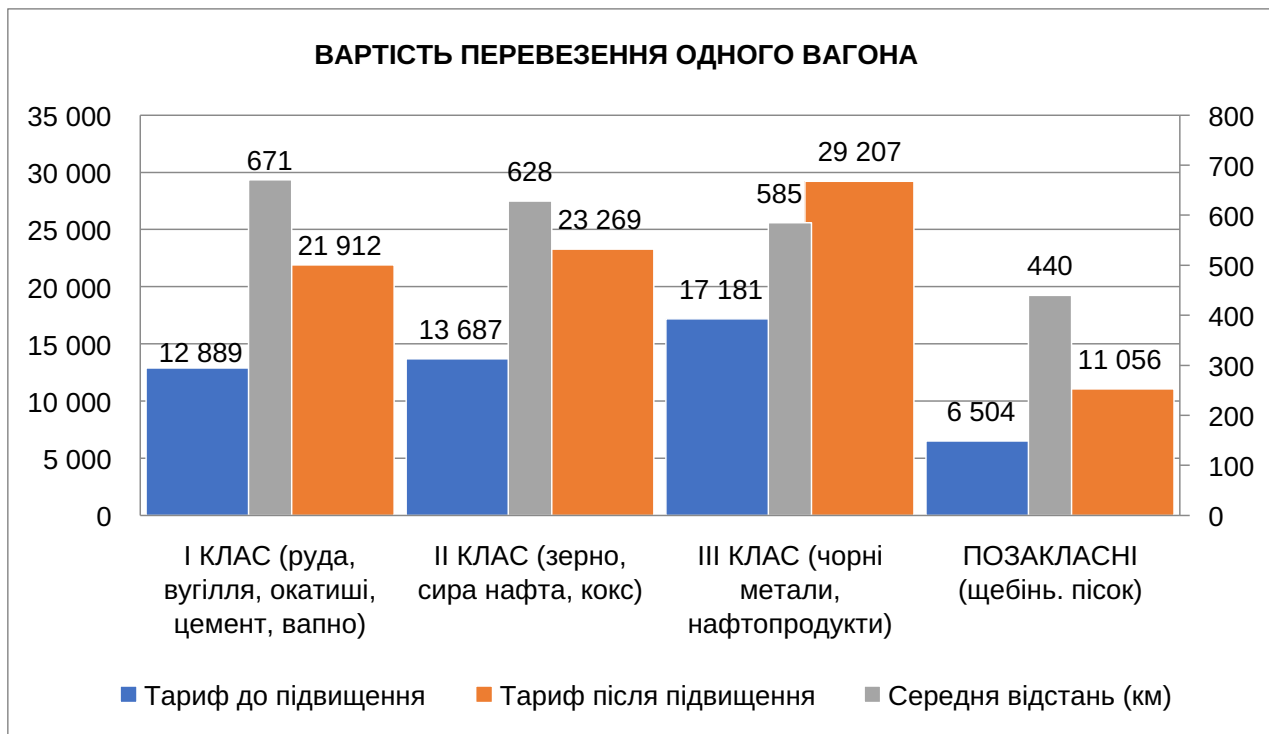


Рис. 5. Зміна вартості перевезення одного вагона після підвищення тарифів

Джерело: сформовано на основі [8]

«Укрзалізниця» надає послуги по перевезенні гуманітарної допомоги по всій території України. АТ «Укрзалізниця» виступає одержувачем гуманітарних вантажів і при цьому не є отримувачем/набувачем гуманітарної допомоги в розумінні Закону України «Про гуманітарну допомогу» [9; 11]. Відомо, що протягом 2022 року залізницею було перевезено 314 тис. т гуманітарних вантажів, що забезпечило ефективне постачання товарів першої необхідності.

Окрім послуг гуманітарних перевезень, залізничним транспортом за 10 місяців повномасштабного вторгнення в Україну, надійшла також військова допомога для Збройних Сил України, у розмірі 500 потягів з різними видами озброєння та військової техніки [10].

Крім того, залізниця активно допомагала у обороні нашої держави. Зокрема, із залізничних рейок було виготовлено понад 10 тисяч протитанкових їжаків, було і багато іншої допомоги. Зрозуміло, що з перших днів війни вона стала бажаною ціллю для ракетних обстрілів кривавих росіян. Вокзали, депо, колії та інша власність компанії постійно потерпають від ворожих ударів [12].

Д. Петровський звертає свою увагу, що на 2023 рік «Укрзалізниця» має не менш складне завдання: продовжити вдосконалю-

вати та розширювати свої логістичні можливості, оперативно відновлювати пошкоджену російськими варварами транспорту інфраструктуру, покращувати за європейськими зразками умови пасажирських та вантажних перевезень, а також не забувати про необхідність збільшення кількості та якості сервісів [12].

Вантажоперевезення автомобільним транспортом відіграє особливу роль в реаліях сьогодення, коли дорожня інфраструктура країни пошкоджена або зруйнована взагалі, перевізники вимушені відкривати для себе нові об'їзні та більш безпечні шляхи, які в більшості випадків є не в найкращому стані, як наслідок несвоєчасне доставлення вантажу та підвищення ціни на послуги перевезення, на що вплинув дефіцит пального та підвищення ціни на нього.

У внутрішніх вантажоперевезеннях він залишається поза конкуренцією, адже головними його перевагами є: зручність, швидкість, доступність, а також принцип, доставки від початкового пункту до пункту призначення, що зменшує витрати на логістичні операції (принцип «від дверей до дверей»).

Неможливо статистично обчислити кількість усіх вантажів, які були перевезені по території України за рік.

Автомобільний транспорт займає одну з головних ланок зовнішньої діяльності українського експорту та імпорту. Проте, у 2022 році внаслідок повномасштабного вторгнення РФ на територію України, загострилась проблема з нестачею транспортних засобів в галузі автомобільних вантажоперевезень, які були знищені, викрадені, а також залишені на окупованих територіях. Через мобілізацію до лав Збройних Сил України виникла потреба у водіях.

У 2022 році експортовано 12 млн т товарів, що на 32,4% більше порівняно із 2021 роком [13]. Близько 80% товарів було експортовано до Європейського Союзу, який є основним орієнтиром на зовнішній ринок для вітчизняних компаній, які займаються вантажними перевезеннями автомобільним транспортом [14, с. 11]. Автомобільні вантажоперевезення за обсягами імпорту, який протягом року поступово збільшувався, майже не поступаються залізничним вантажним перевезенням. Всього на територію України було ввезено 10,67 млн. т. вантажу.

Збільшення кількості вантажних перевезень стало наслідком прийнятих Урядом України рішень та підписання угоди. Зокрема, у 2022 році відбулися певні зміни:

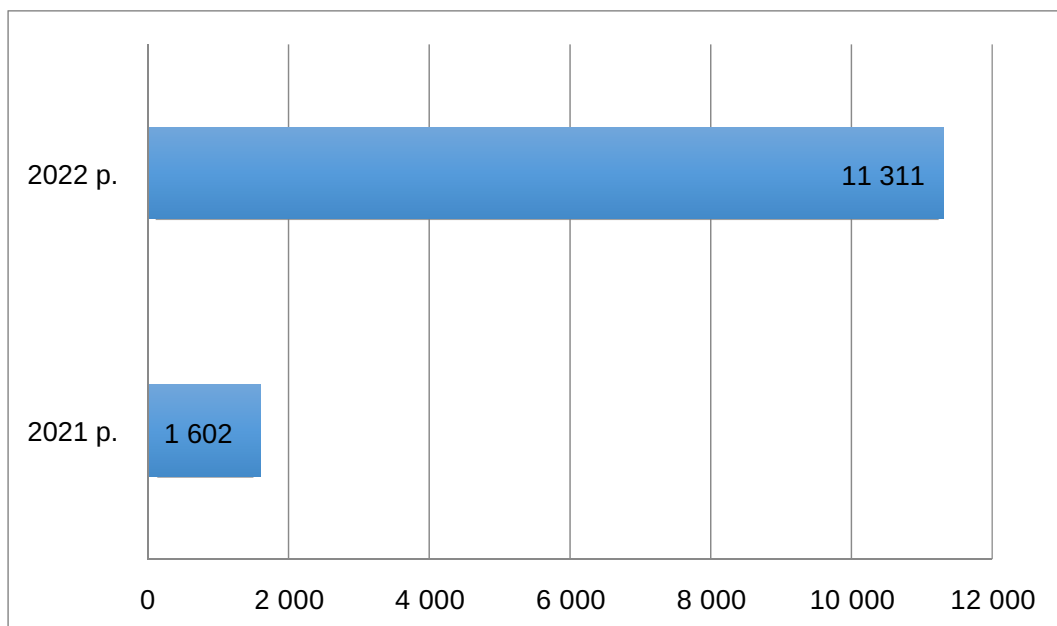
1. 6 квітня 2022 року Міністерство інфраструктури спростило отримання ліцензій на основні види автомобільних перевезень (рис. 6). Тобто, спрощено та оцифровано про-

цедуру отримання ліцензій на усі види автомобільних перевезень на період дії воєнного стану [15].

2. 29 червня 2022 року між Україною та Європейським Союзом була підписана Угода про вантажні перевезення автомобільним транспортом («транспортний безвіз»), метою якої є тимчасово полегшити автомобільні вантажні перевезення між ЄС та Україною, а також транзитом через їх території шляхом надання додаткових прав на транзит та перевезення між сторонами. Дана Угода діє на території 27 Європейських країн, а також укладається на строк до 30 червня 2023 року [16]. 16 березня 2023 року дана угода була пролонгована ще на рік, тобто до 30 червня 2024 року.

В жовтні 2022 року Європейська Конференція Міністрів Транспорту (ЄКМТ), яка відбулася в Парижі, надала Україні на 2023 рік 475 базових квот (на 27% більше порівняно з попереднім 2022 роком). Дані квоти дозволяють безперешкодно перевозити вантажі автомобільним транспортом до 52 країн-учасниць ЄКМТ, покращуючи експортну спроможність України та збереження стабільних ланцюгів постачання товарів. При отриманні даної квоти перевізники мають можливість здійснювати не лише транзитні та двосторонні перевезення вантажів, але й транспортувати їх з/в треті країни.

Відзначимо, що введення воєнного стану вплинуло не лише на міжнародні перевезення,



**Рис. 6. Видано ліцензій на міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями**

*Джерело: сформовано на основі [15]*



але й на внутрішні. Так, у квітні 2022 року були затверджені нові правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом [17], які визначили загальні положення, правила перевезення вантажів, вимоги щодо оформлення внутрішнього коносаменту, пакування та маркування вантажів, приймання вантажів до перевезення, здачу багажу.

Авіаційне вантажоперевезення – це швидкий та зручний спосіб для транспортування невеликих партій вантажу, цінних товарів. Обсяг авіаційних вантажоперевезень відносно інших видів транспортних засобів у попередньому році – незначний. З початком наступу збройних формувань росії, через закриття повітряного простору над Україною авіаційні перевезення зупинилися, здійснюються рейси лише військовою авіацією, що для цивільних рейсів є негативно.

Внаслідок російської атаки в перші дні війни на летовищі Гостомеля, було знищено найбільший у світі вантажний літак

Ан-225 «Мрія», який надавав послуги з транспортування надважких, нестандартних та габаритних вантажів, вагою до 250 тонн.

За 2022 рік втрати Державної авіаційної служби в галузі вантажних перевезень України можна оцінити за наведеними даними попереднього року (табл. 2).

Аналіз послуг вантажних перевезень авіаційним транспортом показав, що обсяги перевезень вантажів зменшились порівняно з 2021 роком на 21,7%. Найбільша питома вага неперевезення вантажів стосується регулярних рейсів – 87,7%, що пояснюється закриттям повітряного простору України для цивільних рейсів.

Узагальнюючи вищевикладене, зовнішню діяльність різними видами транспортних засобів узагальнено на рис. 7 та рис. 8, з яких можна зробити висновок про важливість вантажних перевезень залізничним транспортом.

Такий відсоток у вантажних перевезеннях склався через переваги даного виду тран-

Таблиця 2

## Операційні показники вантажних перевезень авіаційної галузі

Показники	2021 р.	2022 р.	Відхилення, (+, -)
Перевезено вантажів, тис. тонн	81,9	64,1	- 21,7
у т. ч. на регулярних рейсах, тис. тонн	8,9	1,1	- 87,7
у т. ч. на нерегулярних рейсах, тис. тонн	73	63	- 13,7

Джерело: сформовано на основі [18]

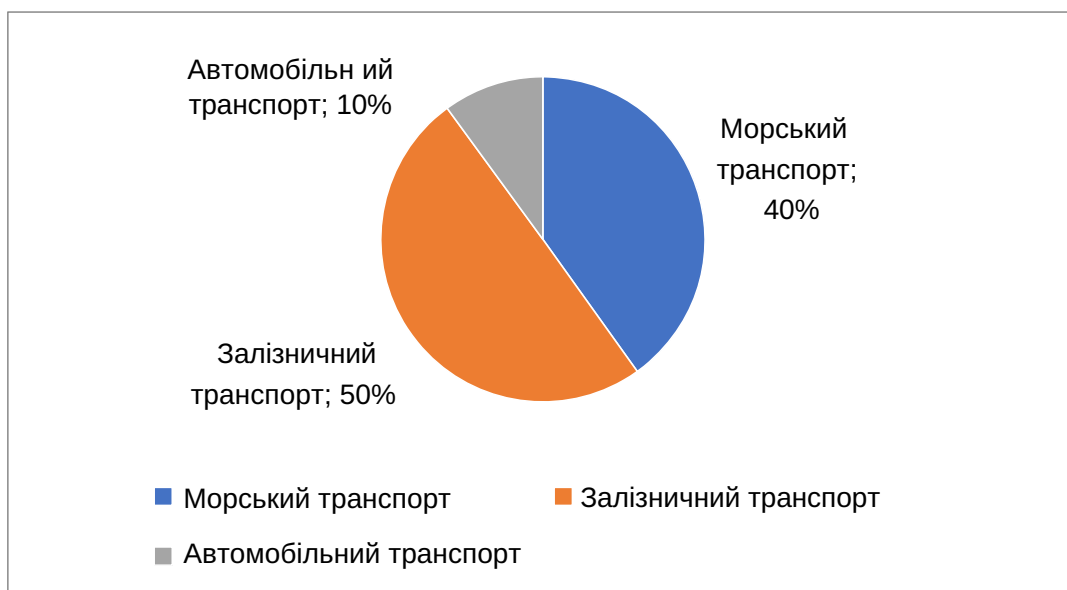
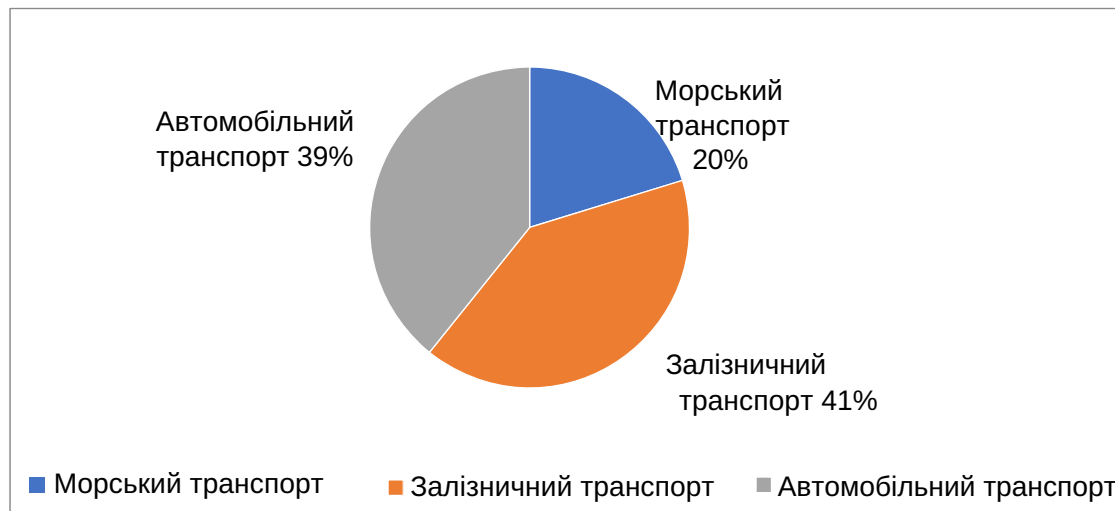


Рис. 7. Частка видів транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень, спрямованих на експорт у 2022 році

Джерело: сформовано на основі [7; 8; 13]



**Рис. 8. Частка видів транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень, спрямованих на імпорт у 2022 році**

*Джерело: сформовано на основі [7; 8; 13]*

спорту перед іншими. Щодо морського транспорту, то він став заручником ситуації та зменшив обсяги перевезень. Досліджуючи питання вантажних перевезень, стає очевидною тенденція зростання частки послуг автомобільних вантажних перевезень, тому навіть в умовах війни автомобільний транспорт наростив обсяги транспортування вантажів.

Міністерством Інфраструктури України у 2022 році визначено основні фактори стабілізації вантажних перевезень:

- підписання Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом («транспортний безвіз»);
- підписання угоди «Ініціатива, щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів» («Зернова ініціатива»);
- підвищення пропускної здатності автомобільних та залізничних пунктів пропуску;
- відкриття нових пунктів пропуску;
- збільшення частки Дунайського портового кластеру у зовнішньоекономічній діяльності.

На основі проведеного дослідження вважаємо, що основними пропозиціями щодо покращення послуг вантажних перевезень, які можливо виконати в умовах війни є:

- 1) вирішення питань протидії та запобігання корупції у галузі вантажних перевезень;
- 2) зменшення бюрократичних процедур;
- 3) розширення логістичних можливостей, які в майбутньому допоможуть Україні стати повноправною частиною ЄС;

4) створення умов для залучення вітчизняних та іноземних приватних інвестицій;

5) збільшення кількості пунктів пропуску на західному кордоні;

6) автоматизація процесів перетину пунктів пропуску;

7) розбудова та модернізація комплексів з перестановки вагонів з колії 1520 мм на 1435 мм для зростання пропускної спроможності залізниці з ЄС, принаймні за основними транспортними маршрутами;

8) розвиток та модернізація портів Дунайського регіону;

9) створення стандартів, які будуть відповідати вимогам ЄС;

10) продовження термінів дії угод «Зернова ініціатива», Транспортний «безвіз».

**Висновки.** Аналіз послуг вантажних перевезень в умовах повномасштабної війни показав, що економіка країни залежить від її зовнішньоекономічної діяльності. Наслідком блокування портів та закриття повітряного простору України, стало вимушене та швидке переорієнтування вантажних перевезень на наземний транспорт.

Головною перевагою автомобільного транспорту в умовах війни є швидке переорієнтування в галузі перевезення вантажів.

Аналіз статистичних даних щодо послуг вантажних перевезень показав різку зміну структури транспортування вантажів. Найкращим варіантом для транспортної мережі України є покращення транспортного сполучення з Європейським Союзом.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Шевченко В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html>
2. Вантажні перевезення: плюси та мінуси перевезень автомобілем. URL: <https://zakarpattya.net.ua/News/225299-Vantazhni-perevezennia-pliersy-ta-minusy-perevezen-avtomobilem>
3. Переваги та недоліки морського транспорту. Коли зважитися на морський транспорт? URL: <https://omore.city/articles/189933/perevagi-ta-nedoliki-morskogo-transportu-koli-zvazhitisya-na-morskij-transport>
4. Плюси і мінуси залізничних вантажних перевезень. URL: <https://vikna.if.ua/cikavo/119375/view>
5. Транспорт. Транспортне сполучення. URL: <http://www.nbu.gov.ua/node/5593>
6. Давидова І.В., Резніченко С.В. Договори перевезення: реалії воєнного часу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 7. С. 530–533.
7. Офіційна сторінка Адміністрації морських портів України/Ukraine Sea Ports Authority у Facebook. URL: [https://www.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/pfbid02o8XDSxRExkhpLR7dcBBWxtUVnqfFNd4V5WGHGqzSaHVMd8XcY8rWBtUcESMFFR7J7I?\\_\\_cft\\_\\_\[0\]=AZVLI9W3Sf5ISFioeIX3hEtjV0Za\\_n07A51x2ocvPENkH0v\\_qIDqqvui7fPlcXp\\_r1FLbls56VfizZAdgpYGfMCKYE0QrkFMfZu2rcho3F4DskS1XYjLO3cVhYvUYFGfC51aggB GsorhRgJCRosRXki16\\_VyIO4\\_5PPYJzBR0E3bp1t0dDw2\\_spn1EESfr0W0Q&\\_\\_tn\\_\\_=%2CO%2CP-R](https://www.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/pfbid02o8XDSxRExkhpLR7dcBBWxtUVnqfFNd4V5WGHGqzSaHVMd8XcY8rWBtUcESMFFR7J7I?__cft__[0]=AZVLI9W3Sf5ISFioeIX3hEtjV0Za_n07A51x2ocvPENkH0v_qIDqqvui7fPlcXp_r1FLbls56VfizZAdgpYGfMCKYE0QrkFMfZu2rcho3F4DskS1XYjLO3cVhYvUYFGfC51aggB GsorhRgJCRosRXki16_VyIO4_5PPYJzBR0E3bp1t0dDw2_spn1EESfr0W0Q&__tn__=%2CO%2CP-R)
8. Офіційний сайт Укрзалізниці. URL: <https://www.uz.gov.ua>
9. Про гуманітарну допомогу: Закон України від 22.10.1999 р.
10. Wojsko: Kolej niezbędna dla obronności, spalinowe lokomotywy niezbędne. URL: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojsko-kolej-niezbedna-dla-obronnosci-spalinowe-lokomotywy-niezbedne-111648.html>
11. Про особливості здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.03.2022 р. № 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-%D0%BF#Text>
12. Петровський Д. Залізниця у часи війни: як перейти від поїздки з муками до подорожей з комфортом. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/zaliznyca-u-chasi-viyni-yak-pereyti-vid-pojizdki-z-mukami-dopodorozhey-z-komfortom-12094302.html>
13. Експорт товарів у 2022 році зменшився на 35%, а імпорт на 19.6 %. URL: <https://finbalance.com.ua/news/uryad-eksport-tovariv-u-2022-rotsi-zmenshivsya-na-35-a-import---na-196>
14. Таран С., Яворницький П., Павицька Ю., Омельченко І., Бучко М. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
15. Мінінфраструктури спрощує отримання ліцензії на основні види автомобільних перевезень від 06.04.2022 р. *Урядовий портал*. 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-sproshchuye-otrimannya-licenziyi-na-osnovni-vidi-avtomobilnih-perevezen>
16. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_001-22#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#Text)
17. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом: Наказ Мінінфраструктури від 15.04.2022 р. № 220. URL: <https://document.vobu.ua/doc/13370>
18. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2022 р. *Державна авіаційна служба України*. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik/2018/zvit2022/Zvit\\_avia\\_2022.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik/2018/zvit2022/Zvit_avia_2022.pdf)
19. «Європейський зелений курс» та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш «зеленим». URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
20. Томчук О. Ф., Маньківський Ю. Р. Порівняння автомобільного ринку України і розвинених країн ЄС. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2020. Вип. 31. С. 67–75.

## REFERENCES:

1. Shevchenko, V. Lohistyka viiny. Yak zminylys vantazhni perevezennia v Ukraini [How freight transportation in Ukraine has changed]. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-na-perevezennya-50231625.html> [in Ukrainian]
2. Vantazhni perevezennia: pliusy ta minusy perevezen avtomobilem [Freight transportation: pros and cons of transportation by car]. Available at: <https://zakarpattya.net.ua/News/225299-Vantazhni-perevezennia-pliersy-ta-minusy-perevezen-avtomobilem> [in Ukrainian]
3. Perevahy ta nedoliky morskoho transportu. Koly zvazhytysia na morskyyi transport? [Advantages and disadvantages of sea transport. When to decide on sea transport?]. Available at: <https://omore.city/articles/189933/perevagi-ta-nedoliki-morskogo-transportu-koli-zvazhitisya-na-morskij-transport> [in Ukrainian]

4. Plusy i minusy zaliznychnykh vantazhnykh perevezen [Pros and cons of rail freight transportation]. Available at: <https://vikna.if.ua/cikavo/119375/view> [in Ukrainian]
5. Transport. Transportne spoluchennia [Transport. Transport connection]. Available at: <http://www.nbu.gov.ua/node/5593> [in Ukrainian]
6. Davydova, I. V., & Reznichenko, S. V. (2022). Dohovory perevezennia: realii voiennoho chasu [Transportation contracts: realities of wartime]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, no. 7, pp. 530–533. [in Ukrainian]
7. Ofitsiina storinka Administratsii morskykh portiv Ukrainy/Ukraine Sea Ports Authority u Facebook [Official page of the Administration of Seaports of Ukraine/Ukraine Sea Ports Authority u Facebook]. Available at: [https://www.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/pfbid02o8XDSxRExkhpLR7dcBBWxtUVnqfFNd4V5WGHGqz-SaHVMd8XcY8rWBtUcESMFFR7J7I?\\_\\_cft\\_\\_\[0\]=AZVLI9W3Sf5ISFioelX3hEtjV0Za\\_n07A51x2ocvPENkH0v\\_qIDqqvui7fPlcXp\\_r1FLbls56VfizZAdgpYGfMCKYE0QrkFmZu2rcho3F4DskS1XYjLO3cVhYvUYFGfC51agg-BGsorhRgJCRosRXki16\\_VyIO4\\_5PPYJzBR0E3bp1t0dDw2\\_spn11EESfr0W0Q&\\_\\_tn\\_\\_=%2CO%2CP-R](https://www.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/pfbid02o8XDSxRExkhpLR7dcBBWxtUVnqfFNd4V5WGHGqz-SaHVMd8XcY8rWBtUcESMFFR7J7I?__cft__[0]=AZVLI9W3Sf5ISFioelX3hEtjV0Za_n07A51x2ocvPENkH0v_qIDqqvui7fPlcXp_r1FLbls56VfizZAdgpYGfMCKYE0QrkFmZu2rcho3F4DskS1XYjLO3cVhYvUYFGfC51agg-BGsorhRgJCRosRXki16_VyIO4_5PPYJzBR0E3bp1t0dDw2_spn11EESfr0W0Q&__tn__=%2CO%2CP-R) [in Ukrainian]
8. Ofitsiinyi sait Ukrzaliznytsi [Official website of Ukrzaliznytsia]. Available at: <https://www.uz.gov.ua> [in Ukrainian]
9. Pro humanitarnu dopomohu: Zakon Ukrainy vid 22.10.1999 r. [Law of Ukraine «On humanitarian aid»]. [in Ukrainian]
10. Wojsko: Kolej niezbędna dla obronności, spalinowe lokomotywy niezbędne. Available at: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojsko-kolej-niezbedna-dla-obronnosci-spalinowe-lokomotywy-niezbedne-111648.html>
11. Pro osoblyvosti zdiisnennia humanitarnoi dopomohy, yaka perevozytsia zaliznychnym transportom v umovakh voiennoho stanu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27.03.2022 r. № 379 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On the peculiarities of the implementation of humanitarian aid transported by railway transport in conditions of martial law»]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-%D0%B-F#Text> [in Ukrainian]
12. Petrovskiy, D. Zaliznytsia u chasy viiny: yak pereity vid poizdki z mukamy do podorozhei z komfortom. [Railways in times of war: how to go from a journey of agony to travel in comfort]. Available at: <https://www.unian.ua/economics/transport/zaliznytsia-u-chasy-viiny-yak-pereity-vid-pojzdki-z-mukami-do-podorozhey-z-komfortom-12094302.html> [in Ukrainian]
13. Eksport tovariv u 2022 rotsi zmenshyvsia na 35%, a import na 19.6 %. [Export of goods in 2022 decreased by 35%, and import by 19.6%]. Available at: <https://finbalance.com.ua/news/uryad-eksport-tovariv-u-2022-rotsi-zmenshyvsia-na-35-a-import---na-196> [in Ukrainian]
14. Taran, S., Yavornytskyi, P., Pavytska, Yu., Omelchenko, I., & Buchko, M. Analiz torhivli posluhamy mizh Ukrainoiu ta YeS v ramkakh PVZVT. [Analysis of trade in services between Ukraine and the EU within the framework of the FTAA]. Available at: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf> [in Ukrainian]
15. Mininfrastruktury sproshchue otrymannia litsenzii na osnovni vydy avtomobilnykh perevezen vid 06.04.2022 r. [The Ministry of Infrastructure simplifies obtaining a license for the main types of road transport from April 6, 2022]. *Uriadovyi portal*. 2022. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-sproshchuye-otrimannya-licenzii-na-osnovni-vidi-avtomobilnih-perevezen> [in Ukrainian]
16. Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom pro vantazhni perevezennia avtomobilnym transportom. [Agreement between Ukraine and the European Union on freight transportation by road]. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_001-22#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#Text) [in Ukrainian]
17. Pro zatverdzhennia Pravyl perevezennia vantazhiv, pasazhyriv i bahazhu vnutrishnim vodnym transportom: Nakaz Mininfrastruktury vid 15.04.2022 r. № 220. [Order of the Ministry of Infrastructure «On the approval of the Rules for the transportation of cargo, passengers and luggage by inland water transport»]. Available at: <https://document.vobu.ua/doc/13370> [in Ukrainian]
18. Zvit pro diialnist Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy za 2022 r. Derzhavna aviatsiina sluzhba Ukrainy. [Report on the activities of the State Aviation Service of Ukraine for 2022]. Available at: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik/2018/zvit2022/Zvit\\_avia\\_2022.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik/2018/zvit2022/Zvit_avia_2022.pdf) [in Ukrainian]
19. «Ievropeyskyi zelenyi kurs» ta zaliznytsia: yak zrobyty rynek vantazhnykh perevezen Ukrainy bilsh «zelenym». ["European Green Deal" and the railway: how to make the cargo transport market of Ukraine more "green"]. Available at: <https://brdo.com.ua/analytics/21368> [in Ukrainian]
20. Tomchuk, O.F., & Mankivskiy, Yu.R. (2020). Porivniannia avtomobilnoho rynku Ukrainy i rozvynenykh krain YeS. [Comparison of the automotive market of Ukraine and developed EU countries]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, no. 31, pp. 67–75.