

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-107>

УДК 658.7:355.08(477)

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ

UKRAINE'S INTERNATIONAL LOGISTICS IN THE CONTEXT OF MILITARY AGGRESSION

Миськів Галина Василівнадоктор економічних наук, професор,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9315-8859>**Кладько Анастасія-Іванна Богданівна**магістр,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-8660-5444>**Myskiv Galyna, Kladko Anastasiia-Ivanna**

Lviv Polytechnic National University

Актуальність дослідження зумовлена трансформацією міжнародної логістики України внаслідок військової агресії, що змістила пріоритети управління ланцюгами постачання з мінімізації витрат на забезпечення максимальної стійкості та адаптивності систем. Мета дослідження полягає у визначенні тенденцій розвитку міжнародних перевезень в умовах війни та структурних зрушень у них. Визначено, що блокада морських шляхів спричинила критичне падіння експорту та його переорієнтацію на сировинні товари. Встановлено, що ключовим результатом стало формування мультимодальних міжнародних перевезень із зростання частки автомобільного (для імпорту) та залізничного (для експорту) транспорту, а також збереження значної ролі морських перевезень. Державне регулювання покращило пропускну здатність ППП, але інфраструктурний диспаритет залишається обмежуючим чинником.

Ключові слова: міжнародна логістика, військова агресія, ланцюги постачання, стійкість, адаптивність, транспорт.

The relevance of this study is determined by the fundamental transformation of Ukraine's international logistics, triggered by Russia's full-scale military aggression. This crisis has abruptly shifted the supply chain management paradigm from its traditional focus on cost minimization to the critical imperatives of maximizing resilience and agility. The primary goal of research is to perform a definition of the contemporary state of the Ukrainian international logistics, analyzing the resulting structural shifts and dynamic tendencies. The methodology in the research integrates a comparative structural analysis of international transportation dynamics before and during the war, utilizing official statistical data. The key results confirm that the blockade of key seaports led to a critical contraction of export volumes in 2022, notably dropping to 64.8% of the 2021 level. The destruction of industry as a result of military actions led to pronounced commodity shift towards raw material exports, which increased their share to 62.7% in 2024, alongside a parallel rise in the import of essential machinery and transport equipment (34% in 2024). Structurally, the findings reveal a transition toward a multimodal transport strategy: while the railway transport demonstrated high resilience by transportation vast bulk cargo volumes (export growth of 784.25% 2024/2022), the road transport displayed maximal agility, significantly increasing its share in the import segment (up 8148.28% 2024/2022). Maritime transport, though disrupted, maintained a substantial role (45.82% in 2024) due to government efforts and temporary corridors. The research highlights that state regulatory intervention, particularly the implementation of the EU-Ukraine Solidarity Lanes Action Plan and the national e-Queue (eЧepra) system, was crucial for partially restoring cross-border capacity. However, the persistence of infrastructural disparities (e.g., the broad-gauge railway break) remains the primary bottleneck of Ukraine's international logistics. The practical value of this article lies in providing stakeholders, logistics managers, and policymakers with quantifiable data and an evidence-based analytical toolset.

Keywords: international logistics, military aggression, supply chains, resilience, agility, transport.

Постановка проблеми. Геополітичні виклики сучасності виявляють критичний вплив на глобальні ланцюги поставок, що перешкоджає стабільному функціонуванню міжнародної логістики. Цей вплив спричинив фундаментальну зміну парадигми в управлінні ланцюгами постачання: пріоритетна орієнтація на мінімізацію витрат була замінена стратегічним імперативом забезпечення максимальної стійкості та адаптивності систем.

Триваюча військова агресія росії проти України не лише підкреслила гостру важливість ланцюгів постачання для національної економіки, але й суттєво порушила міжнародну логістику, яка будучи вагомою умовою стійкості зовнішньоекономічної діяльності держави, відіграє вирішальну роль у забезпеченні експортно-імпортних операцій, підтримці транзитних перевезень та інтеграції країни у світові ланцюги постачання.

Логістична криза в Україні на початку повномасштабного вторгнення набула критичного виміру, що характеризувався системним руйнуванням транспортно-логістичної інфраструктури, блокадою традиційних морських шляхів та безпрецедентним зростанням безпекових, інфраструктурних та фінансових ризиків. Ці чинники миттєво призвели до зростання цін на продовольчі товари, енергоносії й паливо, а також зумовили загальне зростання інфляції та дефіциту товарів, спричинивши глобальний ефект. Крім того, застосування міжнародних санкцій зробило низку ділових партнерів несподівано недоступними [2]. Вплив війни на міжнародну логістику держави є настільки значним, що її наслідки залишатимуться визначальним чинником для економіки України і в довгостроковому повоєнному періоді.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження ґрунтується на численних сучасних дослідженнях і публікаціях, які розглядають проблематику розвитку міжнародної логістики України в умовах військового конфлікту та глобальних викликів 2022–2025 рр. а також опирається на аналітичні дані щодо структури та обсягів експорту-імпорту [3; 6; 15], стану ключових логістичних інфраструктур та звіти Держприкордонслужби України [5] та низку нормативно-правових документів держави.

Так, колектив вчених під керівництвом Кушнір Ю. Б. [10], детально дослідили трансформації логістичного сектора під впливом війни, акцентуючи увагу на перебудові транспортних ланцюгів та проблемах, пов'язаних із

блокуванням морських шляхів. Ніценко В. С., Самойлик Ю. В. й Гринько О. В. [13], розглядають теоретичні підходи до розвитку логістичних систем в умовах економічної нестабільності, наголошуючи на важливості гнучкості та процесів цифровізації. Озарко К. С. та Челомбитько В. В. [14] висвітлили проблеми логістичних процесів у воєнний період та перспективи їх розвитку, а Мамчин М. М. з колегами [11] акцентували увагу на наслідках військового стану для логістичної діяльності.

Тодошук А. разом із співавторами [16] проаналізували вплив міжнародної логістики на зовнішньоекономічну діяльність, а Корюгін А. [7] та Корявченко Ю. [8] запропонували механізми стратегічного управління логістикою у воєнний період та комплексну концепцію розвитку транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану.

Водночас, попри значний інтерес вчених до сучасних проблем розвитку логістики в умовах війни, виникає гостра необхідність комплексних досліджень, які б об'єднали аналіз інфраструктурних, технологічних та управлінських аспектів міжнародної логістики з урахуванням воєнних викликів, а також обґрунтування стратегічних напрямів її розвитку в контексті модернізації та євроінтеграції.

Формулювання цілей статті: проаналізувати сучасний стан, основні проблеми та тенденції розвитку міжнародної логістики України в контексті воєнних ризиків 2022-2025 рр., що дасть змогу сформулювати рекомендації щодо модернізації та інтеграції української логістики в міжнародні ланцюги постачання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародна логістика нерозривно пов'язана з експортно-імпортною (зовнішньоекономічною) діяльністю держави та є її функціональною основою.

Міжнародна логістика за своєю суттю є інтеграційною системою, що забезпечує фізичний та інформаційний рух товарів, послуг і капіталу через національні кордони [18]. Експортно-імпортна діяльність, яка становить основу зовнішньоекономічної діяльності держави, є макроекономічною метою, тоді як міжнародна логістика виступає інструментом реалізації цієї мети. Будь-яка зовнішньоторговельна операція – від закупівлі сировини за кордоном (імпорт) до продажу готової продукції на іноземному ринку (експорт) – вимагає організації складних міждержавних потоків [9]. Ці потоки включають не лише фізичне переміщення вантажу, а й стандартизацію пакування, митне оформлення, страхування,

валютні розрахунки та інформаційний обмін, які всі разом утворюють предметну область саме міжнародної логістики. Таким чином, ефективність і конкурентоспроможність національного експорту прямо залежать від якості та вартості логістичних послуг. Відповідно, без належної функціонально налагодженої міжнародної логістики експортно-імпортна діяльність держави була б лише хиткою конструкцією, позбавленою механізмів практичної реалізації.

Отже, міжнародна логістика виступає базою для координації та безперервності експортно-імпортних потоків, підвищення конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Функціональність міжнародної логістики України в сучасних умовах повномасштабного вторгнення можна визначити з допомогою аналізу та оцінки обсягів експортно-імпортних операцій держави, які продовжували реалізовуватися попри складні умови логістичної кризи. Фактично, обсяги експортно-імпортних операцій є рівними за обсягами міжнародним перевезенням. Тому дослідження фізичних масштабів міжнародної логістичної діяльності в Україні, перш за все, проведемо ґрунтуючись на показниках експортно-імпортних операцій держави (табл. 1).

Аналіз даних табл. 1. засвідчує істотний вплив війни на обсяги товарних потоків міжнародної логістики країни, які зазнали значного падіння у 2022 р. із поступовим відновленням у 2023-2024 рр. Однак обсяги експортних товарних потоків навіть у 2024 р. не досягли довоєнного рівня та становили 62,3% від обсягів 2021 р. У той же час, імпорту залишався більш стабільним та зростав у 2023-2024 рр., що пояснюється потребами у відновленні національної економіки та забезпеченні ресурсами. Стабільне негативне

сальдо експортно-імпортних операцій негативно впливає на макроекономічну стабільність та вимагає продуманих логістичних стратегій для підтримки конкурентоздатності експортерів й оптимізації імпортних потоків.

Структуру товарних потоків міжнародних логістичних ланцюгів постачання теж проаналізуємо на основі структури експорту та імпорту держави, задля визначення впливу війни на перелік товарів, які ввозилися та вивозилися з України (табл. 2).

Дані таблиці 2 демонструють суттєві структурні зруйнування за товарною структурою міжнародних перевезень України між 2020 і 2024 роками, які віддзеркалюють як вплив зовнішніх шоків (воєнна агресія, глобальні кризи), так і національні трансформації попиту, виробництва та транспортної логістики.

Фактично, зміна товарної структури експорту у 2024 р. порівняно із довоєнним 2020 р. вказує на зрушення у сторону сировинного експорту: зросли обсяги вивезення продовольства та деревини. Продукція переробної промисловості та високотехнологічних галузей значно скоротилася, що є прямим наслідком руйнівного впливу війни на виробничу потужність, логістичні вузли та експортні можливості переробних галузей економіки. Це зумовило економічну переорієнтацію на виробництво та експорт продукції з низькою доданою вартістю.

Третину імпортних товарних потоків займають машини, устаткування, транспортні засоби – 34% у 2024 р., що вказує на активне імпортозаміщення техніки, яку неможливо виробити в Україні через руйнування потужностей, та на необхідність покриття потреб ЗСУ. За часткою товарних груп у складі імпорту держави значне зростання спостерігається лише у групі «Різне» (малотонажні й

Таблиця 1

Динаміка та обсяги товарних потоків міжнародної логістики України за експортно-імпортними операціями у 2020-2024 рр.

Рік	Експорт (млн USD)	Темпи зростання до попереднього року, %	Імпорт (млн USD)	Темпи зростання до попереднього року, %
2020	45123	97,9	51921	86,0
2021	63113	139,8	69755	134,3
2022	40899	64,8	55551	79,6
2023	34678	84,8	63813	114,9
2024	39328	113,4	72320	113,3

Джерело: сформовано на основі [6]

Таблиця 2

**Структура товарних потоків міжнародної логістики України
за експортно-імпортними операціями у 2020 р. та у 2024 рр., %**

Види товарів	Експорт			Імпорт		
	2020	2024	Темп зростання 2024/2020, %	2020	2024	Темп зростання 2024/2020, %
Усього, %	100	100		100	100	
зокрема						
Продовольчі товари	49,1	62,7	127,70	12,5	10,5	84,00
Мінеральні продукти	11,0	8,0	72,73	15,2	12,4	81,58
Продукція хімічної промисловості	5,1	3,8	74,51	20,5	16,5	80,49
Деревина та вироби з неї	3,9	4,2	107,69	2,6	1,5	57,69
Промислові вироби	1,6	1,5	93,75	5,8	4,5	77,59
Чорні й кольорові метали	19,5	11,2	57,44	5,8	5,3	91,38
Машини, устаткування, транспортні засоби	7,5	5,2	69,33	33,5	34,0	101,49
Різне	2,3	3,3	143,48	4,1	15,4	375,61

Джерело: сформовано на основі [6]

спеціалізовані товари), яка зросла на 11,3 в.п. за три роки, через розширення імпорту спеціалізованих товарів та гуманітарних вантажів.

Таким чином, лівова частка структури товарних потоків міжнародної логістики належить продовольчим товарам, що підтверджує статус України як активного учасника глобальної продовольчої безпеки, попри виклики та ризики воєнного часу. Імпорт переважно формують машини й транспорт, продукція хімічної промисловості, а також паливно-енергетичні товари. Військові дії та блокади портів у 2022 р. спричинили падіння експорту, проте імпорт залишався високим через потребу у техніці і ресурсах для відновлення.

Вагоме значення для належного функціонування міжнародної логістики має стан критичної транспортно-логістичної інфраструктури України – автомобільні, залізничні та морські шляхи, а також прикордонні переходи, які є складовою стратегічної важливості для національної безпеки та економіки. Під час повномасштабного вторгнення інфраструктура зазнала значних викликів, втрат і руйнувань, проте зберігає функціональність і адаптується до нових реалій.

Бойові дії та обстріли призвели до руйнувань та пошкоджень понад 26 000 км автомобільних доріг (близько 15%), що утруднило логістику особливо у перший рік війни. Однак попри пошкодження та постійні обстріли,

саме автомобільні шляхи прийняли найбільше навантаження: до повномасштабного вторгнення лише 48% міжнародних вантажів перевозилося автошляхами, а після блокади портів – 68% [8]. Вантажний автомобільний транспорт є характерним для імпорту – у 2024 р. імпорт склав рекордні 70,89 млн тонн. Експорт автомобілями зменшився у 2024 р., порівняно із 2023 р. (33,98 млн тонн проти 38,56).

Залізнична інфраструктура України зазнала руйнувань, проте працює в умовах максимально можливої компенсації ушкоджень, забезпечуючи транзит важливих вантажів. Залізничний транспорт у 2023 р. пережив пікові обсяги експорту, однак вже у 2024 р. відбулося значне зниження. Імпорт залізницею залишається стабільним, близько 6-6,5 млн тонн. У I півріччі 2025 р. залізничними шляхами перевезли 79,6 млн тонн вантажів, що на 11,8% менше показника аналогічного періоду 2024 р., і становить приблизно 50–52% вантажів довоєнного 2021 р. [17]. До війни українські залізниці перевозили понад 80% усіх вантажів і більш ніж 50% пасажирів. Втім, нині частина мережі зруйнована або від'єднана в окупованих районах: близько 90% залізниці в окупації не експлуатуються [8].

Морські порти України демонструють неочікувану для воєнного часу стійкість і зростання.

За 8 місяців 2025 р. оброблено 134 191 ТЕУ, що на 3,3% більше за річний показник 2024 р. і є найвищим у період війни [12]. Порти продовжують обслуговувати експортно-імпорتنі та транзитні вантажі, незважаючи на ризики обстрілів і складні умови глобальної логістики.

Критична логістична інфраструктура України від початку повномасштабного вторгнення зазнала гібридного впливу: морський сектор пережив функціональний колапс, залізничний – критичне перевантаження, а автомобільний – структурну переорієнтацію. Однак, попри руйнування і виклики, критична логістична інфраструктура України показує гнучкість та змогу до адаптації. Основними пріоритетами наразі є відновлення пошкоджених маршрутів, розширення міжнародної співпраці і залучення інвестицій для модернізації автодоріг, залізничних колій, портів і прикордонних пунктів.

Визначимо стійкість, гнучкість та адаптивність видів транспорту в умовах військової агресії шляхом аналізу їх частки у перевезен-

нях товарів міжнародними логістичними ланцюгами (табл. 3).

Отож, попри усі складнощі війни, морське судноплавство є домінуючим видом транспорту у зовнішній торгівлі України та демонструє загальне зростання частки обсягу експорту із 37,04 % у 2022 р. до 45,82 % у 2024 р. (або на 23,7% в.п.), що свідчить про відновлення та розширення морського експорту після перших воєнних обмежень. Імпорتنі перевезення морськими суднами за цей період стабільно тримаються на рівні близько 5-6 % від загального обсягу.

Величезне зростання зафіксовано у сегменті вантажних автомобілів в експорті (+1887,78%) та імпорті (+8148,28%), що свідчить про різке переорієнтування вантажопотоків у цей період. Аналогічно залізничний транспорт демонструє зростання експорту (+784,25%) та імпорту (+306,76%). У 2023 р. мали місце пікові обсяги експорту залізницею – 16,66 % від загального обсягу перевезень, проте у 2024 р. спостерігається суттєве скорочення – до 11,45%. Контейнерні пере-

Таблиця 3

Частки видів транспорту в міжнародній логістиці України (експорт–імпорт), 2022–2024 рр., %

Види транспорту	2022		2023		2024		Темп зростання 2024/2022, %	Темп зростання 2024/2022, %
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
Усього	100	100	100	100	100	100		
зокрема:								
морське судно	37,04	5,60	35,77	5,44	45,82	6,19	123,70	110,54
контейнер на морському судні	1,84	3,58	1,50	0,63	2,04	1,28	110,87	35,75
вантажний автомобіль на морському судні	0,02	0,01	1,74	1,87	2,00	2,04	10000,00	20400,00
залізничний вагон	1,46	2,07	16,66	6,55	11,45	6,35	784,25	306,76
контейнер на залізничному вагоні	18,80	12,26	2,51	2,12	2,47	2,31	13,14	18,84
вантажний автомобіль	1,80	0,87	38,56	71,19	33,98	70,89	1887,78	8148,28
контейнер на вантажному автомобілі	35,02	62,17	2,30	3,18	1,36	2,98	3,88	4,79
повітряне судно	1,62	1,15	0,31	0,03	0,16	0,02	9,88	1,74

Джерело: сформовано на основі [15]

везення мають неоднозначну тенденцію – до прикладу, на залізничних вагонах знизилися в експорті на 86,86% та у імпорті на 81,16%; а на вантажних автомобілях – скоротилися в експорті на 96,12%, а у імпорті – на 95,21%. Негативна динаміка виявляється у повітряному транспорті, трубопровідному транспорті і поштових відправленнях в обох напрямках, із суттєвим падінням у вантажних обсягах.

Таким чином, морський та вантажний автомобільний транспорт відіграють вирішують роль у збереженні та інтенсифікації товарних потоків міжнародної логістики України, демонструючи надзвичайну витривалість та адаптивність в шокових умовах воєнного стану. Це свідчить, що транспортні коридори є оптимальними для підтримки та розвитку логістичної інфраструктури країни в період підвищеної ризиковості. Саме гнучкість та здатність до швидкої переорієнтації в умовах воєнного стану вказують на ефективність певного виду транспорту для міжнародної логістики. Надмірно зростаючі обсяги товарних потоків на залізничному та вантажному автомобільному транспорті підтвердили їх швидку адаптацію до викликів та ризиків війни. Однак морський транспорт України, попри усі труднощі блокади, окупації та обстрілів морських портів, залишається пріоритетним для зовнішньоекономічної діяльності держави.

Проведене дослідження дає змогу дійти висновку, що в умовах повномасштабного вторгнення міжнародна логістика України перейшла від абсолютного домінування морських шляхів до мультимодальної стратегії, де автомобільний транспорт забезпечує гнучкість і швидкість, а залізничний – об'єм і стійкість, при цьому обидва види транспорту залишаються обмеженими недостатньою пропускною здатністю прикордонних пунктів пропуску та необхідністю усунення інфраструктурного диспаритету з ЄС (проблема колії).

Прикордонні пункти пропуску (ППП) між Україною та сусідніми державами є критично важливою складовою міжнародної логістичної системи, що забезпечує експортно-імпортні перевезення та мобільність громадян. У період повномасштабного вторгнення їх стан і пропускна здатність зазнали істотних змін, що впливають на оперативність, безпеку та ефективність міжнародних логістичних процесів.

До початку повномасштабного вторгнення пропускна здатність ППП була різною залежно від прикордонного регіону. У 2021 р. найін-

тенсивнішим був рух через польсько-український кордон, де облаштовано 9 автомобільних пунктів пропуску. Іншими важливими напрямками були словацький (2 ППП), угорський (6 ППП) і румунський кордони (5 ППП) [5]. Кількість вагонів, що перетинали кордон залізницею, зростала в середньому на 10% щороку. Вантажопотоки безперервно проходили ППП, забезпечуючи сталість торгівлі.

Початок війни призвів до тимчасового зниження пропускної здатності через бойові дії, гуманітарні обмеження і введення воєнного стану. Митні процедури уповільнились, утворилися черги, особливо на перевантажених напрямках. Більшість ППП (особливо на західному кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою) зазнали логістичного колапсу та функціональної трансформації: кількість автомобільних ТЗ, які перетинали державний кордон України у 2022 р. зросла майже на 500% до показників 2021 р. [3].

Фактично, номінальна пропускна здатність ППП, розрахована на мирний час, коли більшість великотоннажних вантажів перевозилися морем, виявилася абсолютно неадекватною для обробки всього зовнішньоторговельного потоку, що був спрямований на автомобільний та залізничний транспорт. Відбувалася вимушена пріоритизація вантажів із повною переорієнтацією на гуманітарні та військові вантажі. Митні та контрольні процедури для комерційних товарів були хаотичними, непередбачуваними та тривалими. Головною проблемою ППП виступив брак інфраструктури: недостатня кількість смуг, ветеринарних та фітосанітарних інспекторів для переробки величезних обсягів комерційного вантажу, який був перенаправлений із заблокованих морських портів. Все це зумовило утворення критичних черг (до 30–40 км) вантажного автотранспорту, які часто вимірювалися тижнями очікування та призвело до значного зростання вартості товарів (через простой) та зриву міжнародних контрактів [3].

До 2025 р. ситуація на ППП стабілізувалася, хоча деякі ризики і дисфункції залишаються. Пропускна здатність значно покращилася за рахунок розширення функціоналу та модернізації інфраструктури: працюють цілодобово, введено нові цифрові системи контролю, прискорено ветеринарний та санітарний контроль, впроваджено «зелений коридор» для певних груп товарів [4]. Впровадження системи «Електронна черга» (eЧерга) дозволило ліквідувати неорганізовані черги вздовж

доріг, формалізувавши час очікування та покращивши прогнозованість логістики.

Діяльність ППП зазнала суттєвої, хоча й не повної, оптимізації завдяки системним заходам, головним з яких стало впровадження спільної ініціативи ЄС-Україна «Шляхи солідарності» (Solidarity Lanes). Згідно з даними Європейської комісії, за період від травня 2022 до червня 2025 р. через «Шляхи солідарності» Україна експортувала близько 187 млн тонн товарів та імпортувала 78 млн тонн товарів. Загальна вартість торгівлі через «Шляхи солідарності» з травня 2022 року оцінюється приблизно у 219 млрд євро, з яких близько 63 млрд євро припадає на український експорт та 156 млрд євро імпорт до України [1].

Україна планує і надалі істотно збільшувати пропускну здатність на західному кордоні, що передбачає «Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з Європейським Союзом та Молдовою до 2030 року».

Однак низка критичних проблем ППП все ще залишається, серед яких: ризики блокування ППП з боку іноземних перевізників/фермерів (особливо на кордоні з Польщею), нестача кваліфікованого персоналу та органів контролю, а також проблема різної ширини колії (1520 мм проти 1435 мм), яка залишається головним вузьким місцем для залізничних вантажоперевезень.

Ключові характеристики діяльності прикордонних пунктів пропуску України у 2022–2025 рр. представлено у табл. 4.

Отож, прикордонні ПП стали критичним вузлом логістичного колапсу на початку вторгнення, а згодом перетворилися на основний критерій економічної ефективності логістичних перевезень. Прикордонні пункти пропуску України зазнали значних випробувань під час війни, проте завдяки модернізації, дипломатичній роботі та розвитку інфраструктури поступово відновлюють і підвищують пропускну здатність. Подальший розвиток вимагає пріоритетного інвестування у перевалочні комплекси та синхронізацію стандартів контролю з ЄС.

Важлива роль у розвитку та регулюванні процесів міжнародної логістики належить державі. Державне регулювання є стратегічною ланкою, що не лише контролює міжнародну логістику, але й активно формує її конкурентоспроможність, забезпечуючи стійкість зовнішньоекономічної діяльності країни перед геополітичними та військовими викликами. Воно забезпечує правове та організаційне середовище, необхідне для стабільного функціонування ланцюгів постачання, сприяючи інтеграції країни у світову економіку.

Основними міжнародними угодами України щодо регулювання засад міжнародної логістики у період війни стала міждержавна ініціатива про формування «Шляхів солідарності» (2022) та «Зернова угода» (2022), окрім багатьох інших, які фактично забезпечили провадження міжнародних логістичних перевезень для України. Ці угоди створюють пра-

Таблиця 4

Характеристика діяльності прикордонних пунктів пропуску України (2022–2025 рр.)

Показник	Стан на 2022 р.	Стан на 2025 р.
Пропускна здатність	Низька, через відсутність організації та інфраструктурний диспаритет. Черги автотранспорту сягали до 40 км та тижнів очікування.	Значно покращена, але залишається обмежуючим чинником.
Регуляторні інновації	«Митний безвіз» та «Транспортний безвіз» (угоди з ЄС) спростили процедури контролю.	Упровадження «Електронної черги» (eЧерга) для вантажного автотранспорту та частково для пасажирського, що формалізувало процес та підвищило прогнозованість. Упровадження ініціативи «Шляхи солідарності».
Ключове обмеження	Недостатність інфраструктури на стороні ЄС та блокування кордонів через соціальні/політичні протести (найгостріше на українсько-польському кордоні).	Різна ширина колії (1520 мм проти 1435 мм), що вимагає додаткового часу та затрат на перевантаження. Це зумовлює черги та простой.

Джерело: сформовано авторами

воєне поле для розвитку міжнародної логістики України та інтегрують її у глобальні ланцюги постачання.

Проте попереду для державних профільних органів управління ще досить багато роботи із покращення різних напрямів міжнародної логістики, пріоритетними з яких мають бути [8]:

- відновлення морських портових об'єктів;
- модернізація залізничної інфраструктури за стандартами ЄС;
- створення мультимодальних логістичних хабів;
- упровадження стандартів НАТО щодо укріплення дорожньої інфраструктури (шар підсилення, швидке відновлення);
- розвиток масштабних інформаційно-аналітичних систем (подібні до екосистеми DREAM), що координують реконструкцію і моніторять статус транспорту в реальному часі;
- захист транспортної інфраструктури від кібератак (системи керування рухом, логістичні мережі, електротранспорт), тощо.

Висновки. Військова агресія проти України спричинила фундаментальну трансформацію міжнародної логістики, переорієнтувавши її з моделі мінімізації витрат на модель максимальної стійкості та адаптивності. Логістична криза, спричинена блокадою морських шля-

хів, зумовила істотне падіння обсягів експорту у 2022 р. Водночас, зростання імпорту у 2023–2024 рр., визначалося потребою у відновленні економіки та забезпеченні ресурсами. Критична логістична інфраструктура зазнала гібридного впливу – функціональний колапс морського сектору, критичне перевантаження залізничного транспорту та структурна переорієнтація автомобільного. Попри труднощі, морське судноплавство домінує в обсягах міжнародних перевезень, однак роль вантажного автомобільного та залізничного транспорту значно зростає.

Державне регулювання перетворилося на антикризове стратегічне управління. Завдяки спільній ініціативі «Шляхи солідарності» та впровадженню «Електронної черги» (єЧерга) вдалося значно покращити пропускну здатність прикордонних пунктів пропуску (ППП) станом на 2025 р. Однак інфраструктурний диспаритет (проблема різної ширини колії) та недостатня пропускну здатність ППП залишаються ключовими обмежуючими чинниками.

Таким чином, міжнародна логістика України, демонструючи виняткову гнучкість в умовах воєнного стану, перейшла до мультимодальної стратегії, але її ефективність і подальша інтеграція у глобальні ланцюги постачання прямо залежать від успіху державних програм модернізації та міжнародної співпраці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Factsheet EU-Ukraine Solidarity Lanes. EU commission. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_22_6862 (дата звернення: 14.10.2025).
2. Supply chain management risk in times of conflict. HSO. 2025. URL: <https://www.hso.com/blog/supply-chain-management-risk-in-times-of-conflict> (дата звернення: 10.10.2025).
3. Аналіз регуляторного впливу. URL: https://www.mtu.gov.ua/files/%D0%90%D0%A0%D0%92_0810.docx (дата звернення: 05.10.2025).
4. Відвідайте Україну сьогодні. Виїзд з України 2025. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/6232/leaving-ukraine-in-2025-which-border-is-best-to-cross> (дата звернення: 19.10.2025).
5. Державна прикордонна служба України. URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/na-kordoni-z-rumuniyeyu> (дата звернення: 15.10.2025).
6. Зовнішня торгівля товарами (відповідно до КПБ6). URL: https://bank.gov.ua/files/ES/Trade_y.pdf (дата звернення: 15.10.2025).
7. Корюгін, А. Стратегічне управління логістичною діяльністю під час дії військового стану. *Фінансовий простір*. 2024. № 1-2 (53). С. 66-75. DOI: [https://doi.org/10.30970/fp.1-2\(53\).2024.667475](https://doi.org/10.30970/fp.1-2(53).2024.667475)
8. Корявченко Ю. Концепція розвитку транспортної інфраструктури України в умовах воєнного стану. URL: <https://ndu.kr.ua/636-kontseptsiya-rozvitku-transportnoji-infrastrukturi-ukrajini-v-umovakh-voennogo-stanu> (дата звернення: 18.10.2025).
9. Криворучко, А. М., Шрамко, В. М. Організація і технологія зовнішньоекономічної діяльності. Київ : ЦУЛ, 2020. 320 с.
10. Кушнір, Ю. Б., Блага, М. М., Поп, М. В., Поп, Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2023 (1(61)), 23-25. DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25) URL: <http://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/278292>

11. Мамчин М. М., Михаць А. Р., Демко М. Я. Вплив військового стану на логістичну діяльність в Україні. *Ефективна економіка*. 2024. № 6. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.6.62>
12. Морські порти України за 8 міс. 2025 р. обробили рекордний контейнерообіг. URL: <https://pravda.com.ua/biznes/porti-ukrajini-vstanovili-noviy-rekord-konteyneroobigu-za-chas-viyni-812377/> (дата звернення: 14.10.2025).
13. Ніценко В. С., Самойлик Ю. В., Гринько О. В. Теоретичні підходи до розвитку логістичних систем в умовах нестабільності економічного середовища. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2024. Том 9. № 4. С. 24 – 29. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-4-3>.
14. Озарко К. С., Челомбитько В. В. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2(68). С.74-78. DOI:10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78
15. Розподіл експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/new/arh_r_tr_u.html (дата звернення: 19.10.2025).
16. Тодощук, А., Заєць, І., Мартинюк, Т. Оришин, Н. Міжнародна логістика та її вплив на зовнішньоекономічну діяльність. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*. 2024. 164-169. DOI:10.32702/2306-6814.2024.19.164.
17. Укрзалізниця за I півріччя 2025 року перевезла 79,6 млн тонн вантажів. URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznytsia-2025-borhy-taryfy-ta-kryza/> (дата звернення: 14.10.2025).
18. Щербань, В. В., Бойко, О. А. Міжнародна логістика: управління потоками в глобальному середовищі. Львів : Магнолія, 2021. 280 с.

REFERENCES:

1. Factsheet EU-Ukraine Solidarity Lanes. EU Commission. (2025). Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_22_6862 (accessed October 14, 2025).
2. Supply chain management risk in times of conflict. HSO. (2025). Available at: <https://www.hso.com/blog/supply-chain-management-risk-in-times-of-conflict> (accessed October 10, 2025).
3. Analiz rehuliatornoho vplyvu [Analysis of Regulatory Impact]. (2025). Available at: https://www.mtu.gov.ua/files/%D0%90%D0%A0%D0%92_0810.docx (accessed October 5, 2025).
4. Vidvidayte Ukrayinu siohodni. Vyizd z Ukrayiny 2025 [Visit Ukraine Today. Leaving Ukraine 2025]. (2025). Available at: <https://visitukraine.today/uk/blog/6232/leaving-ukraine-in-2025-which-border-is-best-to-cross> (accessed October 19, 2025).
5. Derzhavna prykordonna sluzhba Ukrayiny [State Border Guard Service of Ukraine]. (2025). Available at: <https://dpsu.gov.ua/uk/na-kordoni-z-rumuniyeyu> (accessed October 15, 2025).
6. Zovnishnia torhivlia tovaramy (vidpovidno do KPB6) [Foreign Trade in Goods (According to CPA6)]. (2024). Available at: https://bank.gov.ua/files/ES/Trade_y.pdf (accessed October 15, 2025).
7. Koriuhin, A. (2024). Stratehichne upravlinnia lohistrychnoiu diialnistiu pid chas dii viiskovoho stanu [Strategic Management of Logistics Activities During Martial Law]. *Finansovyi prostir*, (1-2(53)), 66–75. Available at: [https://doi.org/10.30970/fp.1-2\(53\).2024.667475](https://doi.org/10.30970/fp.1-2(53).2024.667475) (in Ukrainian)
8. Koriavchenko, Y. Kontseptsia rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh voiennoho stanu [Concept of Development of Transport Infrastructure of Ukraine Under Martial Law]. (2025). Available at: <https://ndu.kr.ua/636-kontseptsiya-rozvitku-transportnoji-infrastrukturi-ukrajini-v-umovakh-voennogo-stanu> (accessed October 18, 2025).
9. Kryvoruchko, A. M., & Shramko, V. M. (2020). Orhanizatsiia i tekhnolohiia zovnishnoekonomichnoi diialnosti [Organization and Technology of Foreign Economic Activity]. Kyiv: Tsentр uchbovoi literatury. (in Ukrainian)
10. Kushnir, Y. B., Blaha, M. M., Pop, M. V., & Pop, Y. V. (2023). Lohistyka ta mizhnarodna torhivlia Ukrainy v umovakh viiny [Logistics and International Trade of Ukraine in War Conditions]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriya "Ekonomika"*, 1(61), 23–25. Available at: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25) (in Ukrainian)
11. Mamchyn, M. M., Mykhats, A. R., & Demko, M. Ya. (2024). Vplyv viiskovoho stanu na lohistrychnu diialnist v Ukraini [Impact of Martial Law on Logistics Activity in Ukraine]. *Efektivna ekonomika*, (6). Available at: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.6.62> (in Ukrainian)
12. Morski porty Ukrainy za 8 mis. 2025 r. obrobyly rekordnyi konteynerobih (2025). [Ukrainian Seaports Processed Record Container Turnover in 8 Months of 2025].. Available at: <https://pravda.com.ua/biznes/porti-ukrajini-vstanovili-noviy-rekord-konteyneroobigu-za-chas-viyni-812377/> (accessed October 14, 2025).
13. Nitsenko, V. S., Samoilyk, Y. V., & Hryenko, O. V. (2024). Teoretychni pidhody do rozvytku lohistrychnykh system v umovakh nestabilnosti ekonomichnoho seredovyscha [Theoretical Approaches to Development of Logistic

Systems Under Economic Instability]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky*, 9(4), 24–29. Available at: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-4-3> (in Ukrainian)

14. Ozarko, K. S., & Chelombytko, V. V. (2022). Osoblyvosti lohistychnykh protsesiv u voiennyi period: problemy ta perspektyvy rozvytku [Features of Logistic Processes During the War Period: Problems and Prospects]. *Ekonomichniy visnyk Donbasu*, 2(68), 74–78. Available at: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-74-78](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78) (in Ukrainian)

15. Rozpodil eksportu-impotu tovariv za vydamy yikh transportuvannia [Distribution of Export-Import Goods by Types of Transportation]. (2024). Available at: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2024/zd/new/arh_r_tr_u.html (accessed October 19, 2025).

16. Todoshchuk, A., Zaets, I., Martyniuk, T., & Oryshyn, N. (2024). Mizhnarodna lohistyka ta yii vplyv na zovnishnoekonomichnu diialnist [International Logistics and Its Influence on Foreign Economic Activity]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, 164–169. Available at: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.19.164> (accessed October 10, 2025).

17. Ukrzaliznytsia za I pivrichchia 2025 roku perevezla 79,6 mln tonn vantazhiv [Ukrainian Railways Transported 79.6 Million Tons of Cargo in First Half 2025]. (2025). Available at: <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznytsia-2025-borhy-taryfy-ta-kryza/> (accessed October 14, 2025).

18. Shcherban, V. V., & Boyko, O. A. (2021). Mizhnarodna lohistyka: upravlinnia potokamy v globalnomu seredovyshchi [International Logistics: Flow Management in a Global Environment]. Lviv: Mahnoliia. (in Ukrainian)