

## СТАН ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ У ПЕРІОД ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

***Повх І. В.***

*здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня  
за спеціальністю 073 – Менеджмент  
Одеський національний технологічний університет  
м. Одеса, Україна*

***Титянкова Л. В.***

*здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня  
за спеціальністю 073 – Менеджмент  
Одеський національний технологічний університет  
Науковий керівник: **Дроздова В. А.**  
кандидат економічних наук, доцент  
Одеський національний технологічний університет  
м. Одеса, Україна*

Внаслідок широкомасштабного вторгнення українська економічна система стикнулася із надзвичайними викликами не лише на внутрішньому ринку, але й у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Спостерігається зниження виробництва основних видів продукції, а особливо тих, які виступають в якості основи для експортного потенціалу держави у цілому. Окрім цього, має місце блокада портів, що унеможливує ведення торгівлі на міжнародному ринку. Знищено ключові інфраструктурні об'єкти в регіонах, транспортно-логістичні, маркетингові, соціальні та інженерні структури.

Вже після 24 лютого 2022 року РФ було здійснено повну блокаду українських морських торговельних портів, що супроводжувалося постійними обстрілами, руйнацією портової інфраструктури, атакуючи, захоплюючи і блокуючи торговельні судна, навіть іноземних держав. Вже в перший день широкомасштабного нападу, Україна була змушена закрити більшу частину торговельних портів, припинити вантажні операції у Чорноморську, Миколаєві, Південному, Рені, Бердянську та Маріуполі. Пізніше окупантами було захоплено порти у містах Херсон, Бердянськ та Скадовськ та Маріуполя. При цьому, має місце блокування будь-яких торговельних перевезень із морських портів у Чорному морі [4].

Повітряний простір України також буде закритий до повного закінчення бойових дій та скасування правового режиму воєнного стану.

В таких умовах бізнес був вимушений здійснити переорієнтування на здійснення перевезень переважно автомобільним та залізничним транспортом, налагоджуючи нові шляхи поставки з партнерами у країнах Європейського Союзу (далі – ЄС). Варто зазначити, що після початку повномасштабного вторгнення вітчизняний ринок втратив майже половину від довосенних обсягів перевезень: обсяги повітряних перевезень знизилися на 90 %; морських – на 63,8 %; залізничних – на 43,7 %; автомобільних – на 19,7 % [2].

Переорієнтація з морських та залізничних перевезень на автомобільні зумовило виникнення нових проблем – кілометрових черг на кордонах. Це мало своїм наслідком порушення строків поставок в експортно-імпорних операціях, що тягне за собою виникнення різноманітних проблем у низці галузей економіки [1].

Негативні наслідки спричинила заборона експорту аграрної продукції до Європи, внаслідок чого українським фермерам було завдано значних збитків. Лише за квітень 2023 року показники українського експорту скоротилися на третину, що є найгіршим показником із середини минулого року. Проблема здійснення експортних відвантажень мала місце майже у всіх напрямках, проте найбільшої шкоди було спричинено наступними діями та рішеннями: саботаж повноцінного функціонування «зернового коридору» з боку держави-агресора; запровадження заборон на імпорт усієї продукції агропромислового комплексу та встановлення тимчасової заборони на транзитне перевезення вантажів через територію Польщі; встановлення заборони на імпорт окремих видів сільськогосподарської продукції до Болгарії, Польщі та Словаччини. Варто зауважити, що польські фермери наполягають на продовженні заборони імпорту сільськогосподарської продукції з України, у зв'язку із чим існує потреба не лише в пошуку нових ринків збуту, але й нових логістичних шляхів [2].

Посилює логістичну кризу в Україні й блокування польськими перевізниками пунктів пропуску з Україною, що розпочалося 6 листопада 2023 року. Спочатку акції протесту було організовано на трьох пунктах пропуску: «Корчова – Краковець», «Гребенне – Рава Руська», «Дорогуськ – Ягодин». Проте, 23 листопада було оголошено про блокування ще одного пункту пропуску – «Шегині – Медика». Основною вимогою польських протестувальників є повернення дозволів для українських перевізників, які було скасовано ЄС влітку 2022 року; посилення вимог до вантажних перевезень; встановлення заборони на реєстрацію в Польщі компаній, капітал яких знаходиться за межами ЄС; надання доступу до української системи «Шлях»; запровадження окремих черг для автомобілів з ЄС через систему «ЄЧерга»; надання окремих черг для порожніх автомобілів [3].

За підрахунками Європейської Бізнес Асоціації, кожен день протесаної акції коштує одній компанії мільйон гривень. Лише за перші два тижні акції протесту розмір збитків, спричинених простоем складає майже 306 млн. гривень. При цьому, такі збитки спричиняються як імпортерам, так й експортерам.

Блокування кордону призводить і до інших негативних наслідків для українського бізнесу та їх контрагентів у інших країнах, у тому числі й Польщі. Зокрема, має місце підвищення витрат на логістичні послуги, внаслідок чого підвищуються ціни на продукцію та знижується цінова конкурентоспроможність компаній. Також спостерігається дефіцит вантажного транспорту, у зв'язку із чим компанії не здатні виконувати прийняті на себе зобов'язання за контрактами. До того ж, через блокування пунктів пропуску перевізники вимушені прямувати до словацького чи угорського кордонів, де також починають збиратися великі черги [3].

У зв'язку із вищевикладеним можливо зробити висновок, що ключовою проблемою для України на сьогоднішній день виступає потреба у відновлення хоча б частини експортного потенціалу, що можливо здійснити виключно за рахунок організації нових торговельних маршрутів для перевезення сировини і продукції за кордон. Враховуючи ситуацію з блокуванням автомобільних логістичних шляхів перевезення товарів на польському кордоні, в якості ще одного експортного каналу можливо використання дунайських портів, що розміщені в Ізмаїлі, Рені та Усть-Дунайському, проте вони також обмежені у своїй пропускній здатності, що пов'язано із резервацією найбільшими міжнародними та вітчизняними трейдерами. До того ж, існує потреба у збільшенні залізничних перевезень, що пов'язано із ризиками подальшого блокування автомобільних шляхів, а також обстрілами портової інфраструктури з боку держави-агресора.

### **Література:**

1. Васильців Н.М. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. № 55. 2023. URL: <https://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2912/2836>. (дата звернення: 27.11.2023).

2. Логістика в умовах війни. Як зберегти та підтримувати експортні поставки? URL: <https://www.mikhailenko.com.ua/24-05-2023/logistyka-v-umovah-vijny-yak-zberegti-ta-pitrymuvaty-ekспортni-postavky/>. (дата звернення: 27.11.2023).

3. Страйк перевізників: хто та чому блокує проїзд вантажівок через український кордон. Аналітичний портал «Слово і діло». URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/11/22/infografika/suspilstvo/strajk->

pereviznykiv-xto-ta-chomu-blokuye-proyizd-vantazhivok-cherez-ukrayinskyj-kordon. (дата звернення: 28.11.2023).

4. Що відбувається з економікою України під час війни? URL: [https://biz.censor.net/resonance/3334083/scho\\_vidbuvayetsya\\_z\\_ekonomiko\\_yu\\_ukrayiny\\_pid\\_chas\\_viyiny](https://biz.censor.net/resonance/3334083/scho_vidbuvayetsya_z_ekonomiko_yu_ukrayiny_pid_chas_viyiny). (дата звернення: 27.11.2023).

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-357-9-52>

## **ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ОЛІЙНО-ЖИРОВОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ**

***Саморуков В. О.***

*здобувач вищої освіти здобувач вищої освіти  
другого (магістерського) рівня*

*за спеціальністю 292 – Міжнародні економічні відносини*

*Міжнародний гуманітарний університет*

*Науковий керівник: **Рассадникова С. І.***

*кандидат економічних наук, доцент,*

*старший науковий співробітник,*

*доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин*

*Міжнародний гуманітарний університет*

*м. Одеса, Україна*

В умовах стрімкої глобалізації та інтеграції світової економіки питання підвищення конкурентоспроможності підприємств аграрної галузі стає надзвичайно актуальним та стратегічно важливим завданням.

Виробництво соняшникової олії є однією з найважливіших економічних та продовольчих складових агропромислового комплексу в Україні. Олійно-жирова галузь є однією з перспективних і стратегічних, оскільки є стабільним джерелом валютних надходжень для України, тому подальша участь України на світовому ринку соняшникової олії є досить важливою. Але повномасштабне вторгнення рф, а також глобальні економіко-політичні виклики, які негативно вплинули на аграрний сектор в цілому та ринок соняшникової олії зокрема, може завадити подальшому розвитку. У зв'язку з цим доцільним буде провести дослідження з метою визначення перспектив подальших темпів