

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2024. № 3.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.3.89>

УДК 656.01 : 355.02

*Т. Ф. Григораш,
заступник директора з наукової роботи,
відокремлений структурний підрозділ
«Науковий ліцей міжнародних відносин II-III ступенів»
Університету митної справи та фінансів
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3000-1683>*

*К. С. Сагло,
здобувач освіти, відокремлений структурний підрозділ
«Науковий ліцей міжнародних відносин II-III ступенів»
Університету митної справи та фінансів
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-8458-0254>*

ВПЛИВ ВІЙНИ НА СФЕРУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

*T. Hryhorash,
Deputy Director for Scientific Affairs
of the Scientific Lyceum of International Relations
of the University of Customs and Finance
K. Saglo,
Student of the Scientific Lyceum of International Relations
of the University of Customs and Finance*

THE IMPACT OF THE WAR ON THE FREIGHT TRANSPORTATION INDUSTRY IN UKRAINE

У статті проведено оцінювання впливу війни на сферу вантажних перевезень України. Визначено, що обсяг імпорту тривалий час перевищує обсяг експорту.

Україна застосовувала чотири канали експорту: автотранспорт, залізничний транспорт, річкові порти та чорноморські порти. Внаслідок воєнних дій, руйнування транспортної інфраструктури та порушення ланцюгів поставок обсяг експорту найбільших статей (сільськогосподарська продукція та металопродукція) скоротився. Зернова угода стала відправним моментом в організації експортних операцій щодо транспортування української продукції чорноморськими портами та річковими.

Враховуючи те, що найбільш затребуваним каналом транспортних перевезень в Україні виступали чорноморські порти (як найбільш дешевий спосіб транспортування), їх блокування стало головною причиною скорочення обсягів експорту, а значить і зменшення податкових надходжень до бюджету України, скорочення валютної виручки. Як наслідок, відбувається зниження курсу національної валюти, зростання індексу інфляції та зниження темпів економічного зростання.

У зв'язку із неможливістю організації перевезень через військові дії, Україна була змушена не лише скорочувати обсяги поставок, але і відмовитися від ряду покупців, які територіально розміщені далі. Хоча обсяги постачання до Європи та Центральної Азії також скоротилися у 2,6 разів, цей ринок залишився основним споживачем української металопродукції.

Останній квартал відбувається збільшення обсягів експорту, тим не менше продовжується здешевлення гривні. Незабаром підприємства, які мають закуповувати товари чи послуги за валюту, стикнуться з підвищенням собівартості та необхідністю підвищення цін. В умовах зниження купівельної спроможності населення, обсяги продажу

підприємств населенню та іншим підприємствам товарів і послуг, що не мають критичного попиту, зменшаться.

The article is devoted to the assessment of the impact of the war on the freight transportation sector of Ukraine. It is determined that the volume of imports has long exceeded the volume of exports.

Ukraine used four export channels: automobile transport, rail transport, river ports and Black Sea ports. Agricultural products and metal products are the largest items of exports, the volume of their exports declined as a result of the hostilities, the destruction of transport infrastructure, and the disruption of supply chains. The grain deal was the starting point for organizing export operations on the transportation of Ukrainian products through Black Sea and river ports.

Taking into account that the Black Sea ports were the most popular transportation channel in Ukraine (as the cheapest way of transportation), their blocking was the main reason for the decline in exports, and a decrease in tax revenues to the Ukrainian budget and a reduction in foreign exchange earnings as well. As a result, the national currency is depreciating, the inflation rate is rising, and economic growth is slowing.

The impossibility of transportation because of the hostilities, forced Ukraine not only to reduce the volume of supplies but also to abandon a number of buyers located further away. Although supplies to Europe and Central Asia also fell by 2.6 times, this market remained the main consumer of Ukrainian steel products.

Exports have been increasing in the last quarter, but the national currency continues to depreciate. Soon, companies that need to purchase goods or services in foreign currency will face higher costs and the need to raise prices. As the purchasing power of the population declines every day, the volume of sales of goods and services to households and other businesses that are not in critical demand will decline.

Ключові слова: вантажні перевезення, логістика, експорт, сільськогосподарські товари, металопродукція, валютний курс, економічне зростання.

Keywords: freight transportation, logistics, exports, agricultural goods, metal products, exchange rate, economic growth.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.

Діяльність транспорту – не лише вид економічної діяльності, це невід'ємна складова організації процесу забезпечення діяльності необхідними товарами, послугами та бюджетними надходженнями. Відсутність необхідних транспортних сполучень або обмеження щодо використання окремих видів транспорту може спричинити перебої або навіть зупинку ведення господарської діяльності і, як наслідок, скоротити обсяг бюджетних надходжень та валютних резервів усієї країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Питання впливу війни на сферу вантажних перевезень України ще недостатньо широко досліджено у періодичних наукових виданнях через недостатність статистичних даних, тим не менше тема розглядається і в іноземних джерелах інформації, і провідними вітчизняними вченими.

Зокрема, активно розглядаються на міжнародному рівні проблеми транспортування українського зерна чорноморськими портами [2] та можливості, якими скористалася Україна після припинення зернової угоди [3].

В. Лисий та Д. Стебляк [10] розглядають сучасні проблеми і перспективи розвитку міжнародного транспортного перевезення України у період активної фази війни. О. Томчук, та Я. Головченко [15] розкривають особливості перевезень різними видами транспорту в умовах воєнного стану, Н. Корсар, Н. Кузьо [9] аналізують вплив повномасштабного

вторгнення РФ на ринок автомобільних вантажних перевезень в Україні, визначення можливостей посилення конкурентних переваг автоперевізників та напрямів їх подальшого розвитку. К. Мельник та А. Негода [11] визначають аспекти, які вплинули на міжнародні логістичні операції під час спалаху пандемії COVID-19 та війни в Україні, питання зосередження міжнародної логістики на управлінні імпортною та експортною діяльністю. К. Гнедіна, П. Нагорний [6] досліджують сучасний стан, особливості та перспективи розвитку вітчизняного ринку вантажних перевезень в умовах повномасштабного російського вторгнення на територію України.

Разом з тим недостатньо дослідженими залишаються питання ролі вантажних перевезень в економічному зростанні країни та впливу на них війни. Це обумовило вибір теми і мету дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Метою статті є оцінка впливу війни на сферу вантажних перевезень та економічне зростання України. Досягнення мети передбачає виконання завдань:

- Охарактеризувати види транспорту, які використовуються Україною для здійснення зовнішньої торгівлі товарами.
- Проаналізувати динаміку і структуру зовнішньої торгівлі товарами України.
- Дати оцінку тенденції вантажних перевезень по основним статтям експорту.
- Проаналізувати вплив вантажних перевезень на рівень валютного курсу.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Україна протягом тривалого часу залишається імпортом орієнтованою країною. На Рис. 1 показано, що протягом останніх 5 років обсяг імпорту товарів перевищував обсяг експорту.

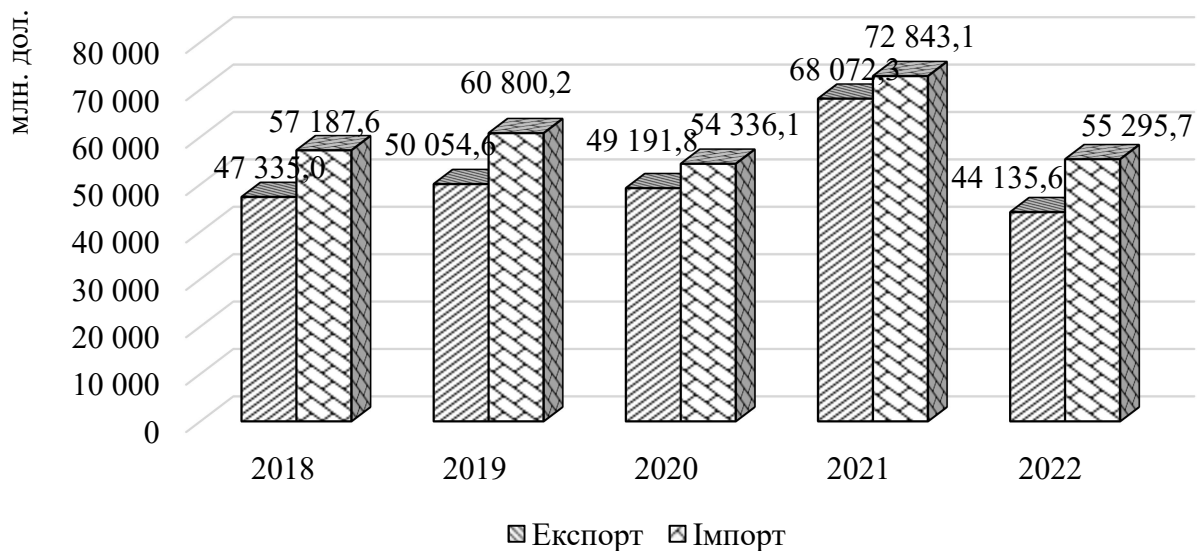


Рис. 1. Динаміка показників зовнішньої торгівлі товарами України у 2018-2022 рр.

Джерело: складено автором на основі [16]

Скорочення імпорту та експорту відбувається у 2020 р., це пояснюється карантинними обмеженнями, що спричинили скорочення обсягів випуску або навіть згорання ряду підприємств, порушенням ланцюгів поставок та необхідністю пошуку нових бізнес-моделей в усьому світі. Ситуація значно поліпшується у 2021 р., але внаслідок воєнних дій на території України у 2022 р. обсяг імпорту скорочується на 24%, а обсяг експорту – на 35%.

Згідно з аналітичними даними Асоціації міжнародних експедиторів України [5], фізичні обсяги експорту українських товарів у 2022 році скоротилися на 38,4%.

За даними Oxford Economics, Україна використовує чотири види транспорту для здійснення експортних операцій: чорноморські порти, річкові порти, залізничні сполучення та автотранспорт (Рис. 2).

За підсумками роботи у 2022 році українські порти обробили понад 59 млн тонн вантажів, що на 61,4% менше порівняно з 2021 роком. Відповідно, до липня 2022 р. Україна майже не застосовувала чорноморські порти, натомість використовувала річкові порти навіть у більшій мірі, ніж авто- та залізничний транспорт. З липня 2022 р. починає діяти «зернова угода» - домовленість між ООН, Туреччиною, Україною і РФ про морські коридори

для вивезення українського зерна, підписана 22 липня 2022 року. 17 липня 2023 року термін її дії збіг, РФ відмовилась від участі в ній.

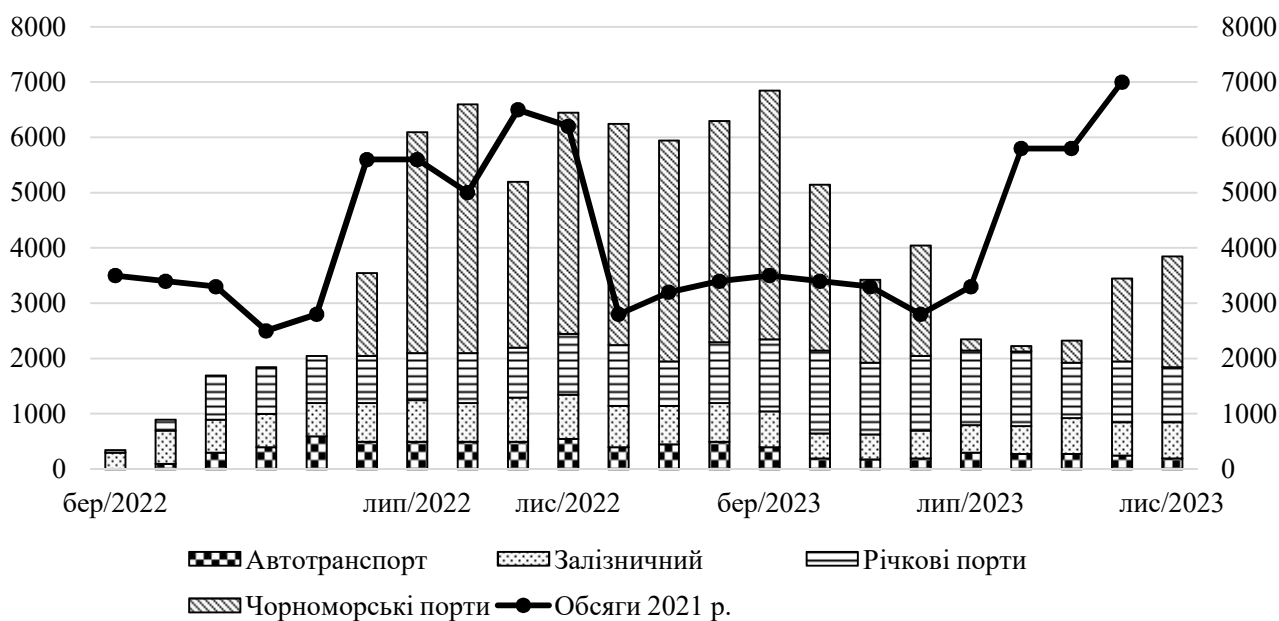


Рис. 2. Види транспорту, які використовуються Україною для здійснення експорту

Джерело: складено автором на основі [1].

Експортна перевалка вантажів впала на 59,5% – до 47,8 млн тонн, а імпортна – на 74,2% – до 6,2 млн тонн. Серед лідерів за номенклатурою вантажів зернові вантажі – 28,8 млн тонн і наливні вантажі – 4,8 млн тонн. Всього ж морський транспорт у минулому році забезпечив 54% українського експорту.

Порт Рені за підсумками 2022 року перевищив показники вантажопереробки у 5 разів р./р. – до 6,82 млн, порт Ізмаїл – вдвічі, до 8,89 млн т, а Усть-Дунайськ – в 12,3 рази, до 785 тис. т. [8].

Оскільки велику кількість вантажів спрямували на сухопутні шляхи, пункти пропуску були заблоковані. Наприклад, у серпні та вересні 2023 р. ситуація на українсько-польському кордоні в напрямку пункту пропуску "Ягодин" була катастрофічною.

Тисячі вантажівок стояли в смузі по півтора-два тижні. Псувалися товари, через що експортери й перевізники зазнавали мільйонних збитків. На

початку вересня черга досягла рекордних значень у понад 2 600 вантажівок і розтягнулася на 58 км, майже досягнувши Ковеля.

У 2021 році пошто вантажопотоки через аеропорти України зросли на 21,1%, порівняно з 2020 роком, і становили 63,2 тис. тонн.

Нині повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації. Це унеможливорює операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній, зокрема для перевезень вантажів [5].

Розглянемо структуру експорту товарів Україною (Рис. 3).

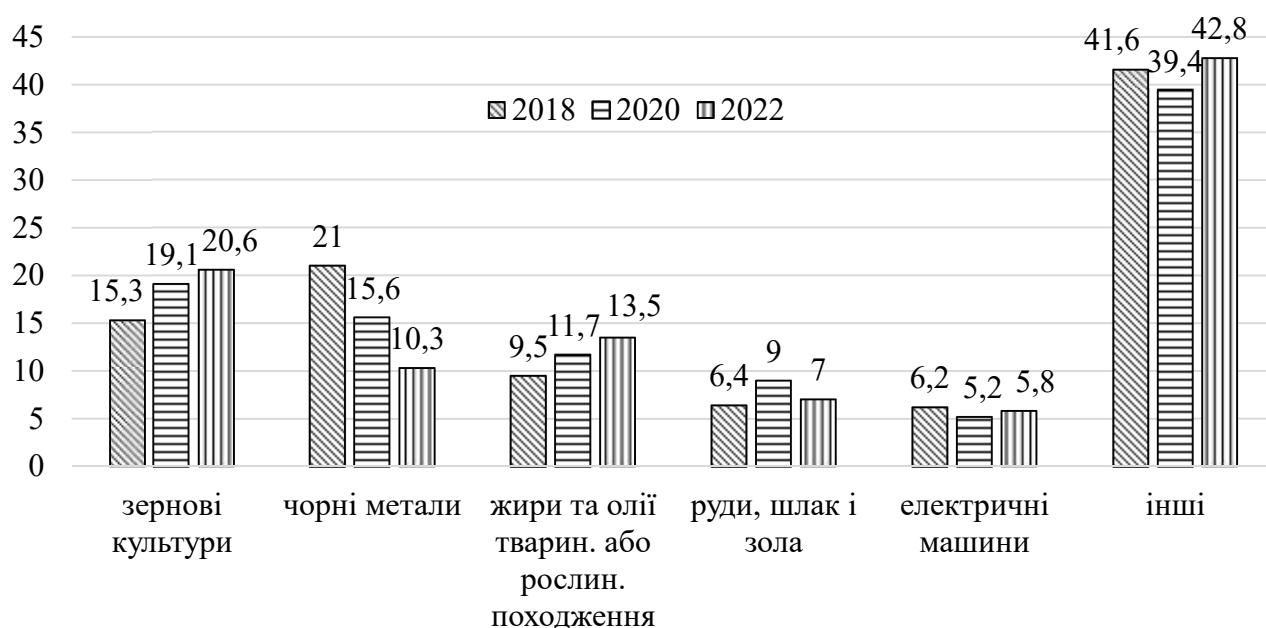


Рис. 3. Структура експорту товарів України у 2018-2022 р.

Джерело: складено автором на основі [16].

На рисунку 3 показано, що найбільшими статтями експорту в Україні у 2022 р. були зернові культури (20,6%), жири та олії тваринного і рослинного походження (13,5%) та чорні метали (10,3%). Слід відзначити значне скорочення обсягів експорту чорних металів, що зумовлено рядом факторів, серед яких призупинення роботи металургійного підприємства «Азовсталь», скорочення обсягів випуску інших металургійних підприємств України, перебої з електроенергією та порушення транспортних сполучень. Тим не менше, металургійна продукція залишається одним із трьох товарів, які експортує Україна, за рахунок чого поповнює і державний бюджет, і валютну виручку.

Розглянемо, який вплив чинить війна на сферу вантажних перевезень України.

З початком воєнних дій значно змінилася структура експорту: якщо у мирний 2021 рік частка експорту сільськогосподарської продукції до країн Європи становила 32%, станом на листопад 2023 р. – 59%. Таке різке зростання обумовлено необхідністю освоєння європейських ринків через обмеження можливостей транспортування вантажів до країн Африки, Азії та південно-східної Азії, фізичний обсяг експорту куди скоротився на 50-70% [7]. У зв'язку із блокуванням чорноморських портів, обсяг експорту зернових культур скоротився з 7 млн. т. до 3,7 млн. т. Зараз Україна знаходить способи користування чорноморськими портами не зважаючи на зупинення «зернової угоди» та нарощує обсяги експорту сільськогосподарської продукції.

Ще однією причиною скорочення обсягів експорту зернових культур є протистояння виробників сільськогосподарської продукції на нових ринках збуту – у країнах ЄС. Міністри сільського господарства Болгарії, Польщі, Угорщини, Румунії та Словаччини просять Єврокомісію «захистити європейських фермерів» від українського аграрного експорту та запровадити мито на зернові та олійні з України, повідомив 15 січня міністр сільського господарства Угорщини [14]. Це очікуване невдоволення фермерів, оскільки ціни на українську сільгосппродукцію нижчі, ніж у європейських фермерів. Тим не менше, це створює додаткові труднощі в організації експорту, а значить, у наповненні державного бюджету та нарощуванні валютної виручки.

Стосовно експорту металопродукції, слід зазначити наступне (Рис. 4). Незначний обсяг металопродукції імпортується до країни, виготовлена металопродукція в основному направляється на експорт, для внутрішнього споживання залишається її незначна частина. У 2022 році обсяги імпорту скоротилися вдвічі, а обсяги експорту металопродукції – втричі. Тим не менше, обсяг експорту значно перевищує обсяг імпорту, металопродукція є одним із трьох ключових експортних товарів.



Рис. 4. Обсяги експорту, імпорту та споживання металопродукції в Україні, млн тонн

Джерело: складено автором на основі [4].

Причинами скорочення імпорту є порушення логістичних ланцюгів, зниженням рівня внутрішнього попиту на металопродукцію через руйнування інфраструктури, перебоями з енергопостачанням, окупацією металургійних заводів, втратою фахівців через виїзд за кордон або участь у воєнних діях.

Зупинимося на експорті металопродукції, географія якого скоротилася для України з 98 країн світу на початок 2022 р. до 62 країн на початок 2023 р., що є наслідком логістичних збоїв. Крім скорочення переліку країн-партнерів, Україна скоротила й фізичні обсяги експорту металопродукції (Табл. 1).

Таблиця 1. Регіональний розподіл експорту української металопродукції у 2021-2022 рр. (тис. тонн)

Регіони	2021	2022
Європа та Центральна Азія	12 500	4 800
Північна Америка	1 900	724,9
Близький Схід і Північна Африка	1 900	529,4
Латинська Америка та Карибський регіон	1 900	222,6
Африка на південь від Сахари	1 300	200,5
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	680,5	68,1
Південна Азія	84,1	7,3

Джерело: складено автором на основі [4].

У зв'язку із неможливістю організації перевезень через військові дії, Україна була змушена не лише скорочувати обсяги поставок, але і відмовитися від ряду покупців, які територіально розміщені далі.

Так, експорт до Південно-Східної Азії та Океанії впав у 10 разів, а до Латинської Америки – у 8,5 разів заважаючи на руйнування традиційних транспортних шляхів. Більше ніж у 6 разів скоротилися постачання до країн Африки на південь від Сахари.

Децю іншою ситуація була на Близькому Сході та у Північній Африці, оскільки експорт туди скоротився у 3,5 разів на тлі заблокованого руху Чорним морем та відсутності серед постачальників маріупольських заводів 79% минулорічного обсягу в цей регіон відправлено у I кварталі.

Хоча обсяги постачання до Європи та Центральної Азії також скоротилися у 2,6 разів, цей ринок залишився основним споживачем української металопродукції. Та більше, його частка розширилася до 72%, оскільки українські виробники переспрямували торговельні потоки сухопутним та річковим транспортом до найближчих країн.

Головним напрямком українського експорту став Європейський Союз: його частка в загальному обсязі експорту української сталі виросла з 35% у 2021 році до 57% у 2022 (у другій половині минулого року частка доходила до 90%).

Цьому сприяло декілька факторів. По-перше, чорноморська блокада змусила українських виробників переспрямувати торговельні потоки до найближчих країн, зокрема Польщі (експорт до неї виріс на 7%). По-друге, Єврокомісія призупинила дію заходів торговельного захисту на українську продукцію. По-третє, мінімізувалися постачання до РФ, яка входила до топ-5 найбільших торговельних партнерів України [4].

Скорочення обсягу металургійної продукції на світовому ринку не чинить на нього суттєвого впливу. Українську металопродукцію успішно замінюють постачальники з Азії та Близького Сходу. Якщо Україна

найближчим часом не відновить обсяги постачання, вона безповоротно втратить долю світового ринку металопродукції. На користь Україні залишається підтримання ринком ЄС ідеї «зеленої» металургії та обмеження обсягів імпорту на їх ринок азіатських постачальників.

Свіжі дослідження компанії Pro-Consulting [12] дозволяють візуально побачити ситуацію в українській логістичній галузі. Індекс вантажоперевезень почав стрімко падати одразу після повномасштабного вторгнення. Можна побачити, як змінювався показник у 2022 році у порівнянні з 2021-м, а потім – що відбувалося у 2023-му році. На жаль, попри певну стабілізацію, рівень 2023 року поки ще не досягає показників тих же місяців 2022-го і залишається значно нижчим, ніж у 2021-му.

Проте ще під час проведення дослідження аналітики прогнозували, що наприкінці нинішнього року вантажообіг таки повернеться до попередніх значень.

«Реальна ситуація може виявитися ще кращою, оскільки при складанні графіків фахівці Pro Consulting покладалися винятково на дані Держстату. Однак слід зважати на такий фактор: у 2022 році приблизно 25-30% перевезень взагалі не відображалися в офіційній державній статистиці. А цього, 2023 року, уже 35-40% даних не потрапляли у звітність. Наразі ще рано говорити про перспективи повернення на довоєнний рівень, проте реальна динаміка може виявитися кращою за ту, яку малює офіційна статистика» (від редакції – на жаль, ці висновки Pro Consulting робилися до початку блокування автоперевезень на польському кордоні) [12].

З урахуванням проведеного аналізу, можемо побудувати такий логічний ряд:

1. Курс валюти визначається співвідношенням наявних обсягів іноземної і національної валют, наявністю золотовалютних резервів і політикою НБУ щодо регулювання курсу.

2. Обсяги іноземної валюти, що поступають до країни, зменшуються.

2.1. Зменшується валютна виручка від експорту (зерна, металопродукції, електроенергії).

2.2. Під питанням продовження виділення Україні фінансової допомоги (донорської, макрофінансової).

2.3. Підприємства України як об'єкт інвестування мають відносно високий рівень ризику для зовнішніх інвесторів.

3. Використання золотовалютних резервів країни для фінансування поточних потреб обмежується умовами кредиторів (МВФ, тощо).

4. Відповідно, в разі недостатнього обсягу валюти в країні, курс іноземної валюти зросте.

5. Підприємства, які мають закуповувати товари чи послуги за валюту, стикнуться з підвищенням собівартості.

6. Підприємства будуть змушені підвищити ціни.

7. Купівельна спроможність населення і підприємств знизиться.

8. Обсяги продажу підприємств населенню та іншим підприємствам по товарах і послугах, що не мають критичного попиту, зменшаться.

9. У відповідь на скорочення доходів, підприємства будуть змушені скорочувати витрати.

10. Таким чином, знижуватиметься попит на послуги і товари з боку цих же підприємств.

11. Якщо з боку держави не буде вжито заходів щодо утримання валютного курсу, може початися економічна криза.

Це повністю відповідає прогнозу Oxford Economics щодо основних показників економічного розвитку України (Табл. 2).

Відповідно, нарощування темпів зростання ВВП очікується у 2025 р., але вже у 2026 р. за прогнозами Oxford Economics відбудеться скорочення внутрішнього споживання, імпорту та експорту.

Таблиця 2. Прогноз основних показників економічного розвитку України

Показники (у % до попереднього року)	2023	2024	2025	2026
ВВП	5,5	4,4	8	6,4
Внутрішній попит	12,9	4,1	7,1	6
Приватне споживання	6,3	11,8	7,4	5,1
Експорт товарів і послуг	0,3	5,5	6,6	5,8
Імпорт товарів і послуг	6,8	4,2	5,8	5,4
Промислове виробництво	11,5	11,3	7,9	5,8
Рівень безробіття (%)	23,3	21,5	20,2	19,2
Різниця між доходами і витратами уряду (% of ВВП)	-17,8	-20,8	-13	-10,7
Державний борг (% of ВВП)	84,2	89,9	90,3	89,1
Індекс споживчих цін	12,8	7	7,4	6
Облікова ставка НБУ (% , середня)	16	15	12	8
Обмінний курс (грн./US\$, на кінець періоду)	37,5	39,5	41,2	41,5

Джерело: складено авторами на основі [1].

Такі припущення цілком підтверджуються оцінкою економічних ризиків України у порівнянні з іншими країнами, проведеною Oxford Economics (Рис. 6).

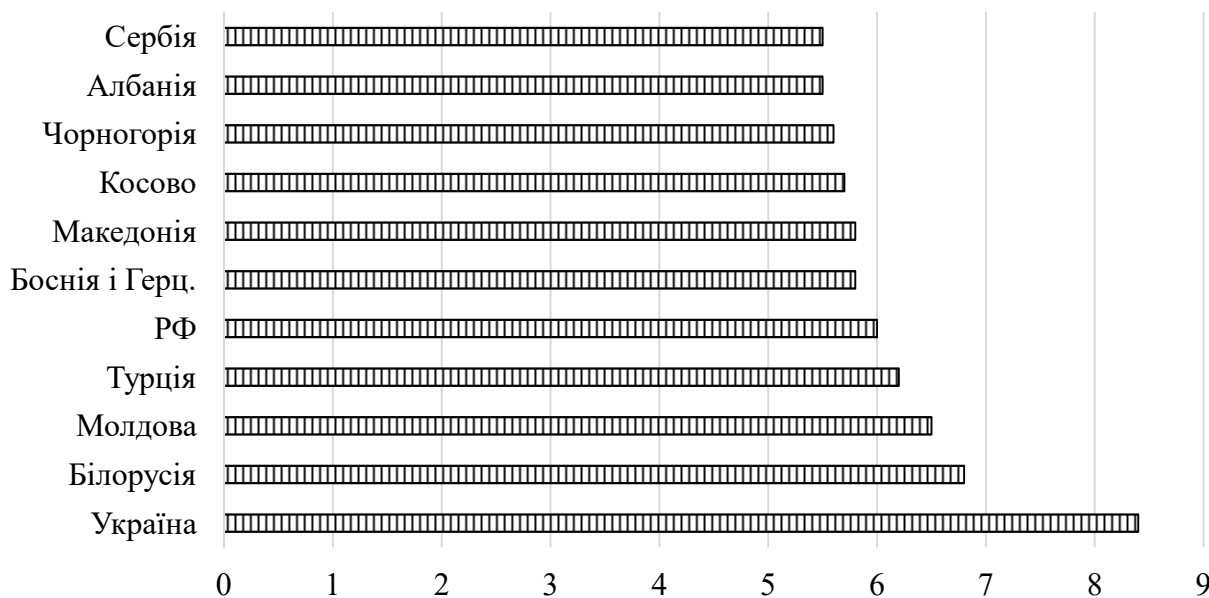


Рис. 6. Економічні ризики України та країн світу

Джерело: складено авторами на основі [1].

Серед країн з ринковою економікою, що розвивається, Україна посідає перше місце як така, що має найвищих економічний ризик.

Замість висновку, прогноз на майбутнє. Останні тенденції свідчать про те, що автомобільний сегмент ринку вантажних перевезень має найкращі шанси швидко відновитися. Ключовою проблемою не тільки для ринку логістики, а в цілому для українського бізнесу залишається енергетика. Постійні обстріли та відімкнення струму впливатимуть у більшій мірі на складську логістику, але сегмент перевезень саме її й обслуговує.

Припускається, що автоперевезення відновлюватимуться швидше, тому що тут немає потреби у тій інфраструктурі, без якої неможлива робота залізниці та авіації, а також тому, що рух автомобілів неможливо заблокувати як морські порти чи річкову навігацію.

Очевидно, що залізничний транспорт за жодних обставин не зможе повністю компенсувати втрати морської логістики. Проблема у низькій пропускній спроможності на кордонах з країнами ЄС [14].

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Відповідно до поставленої мети, у статті проведено оцінку впливу війни на сферу вантажних перевезень та економічне зростання України.

Аналіз видів транспорту, які використовуються Україною для здійснення зовнішньої торгівлі товарами, показав, що найбільше Україна використовувала чорноморські порти та річкові порти. Внаслідок блокування портів обсяги експорту різко скоротилися, протягом дії «зернової угоди» відбувалося зростання експорту, згорання зернової угоди знову ставить під загрозу безпеку перевезень морем.

Аналіз динаміки і структури зовнішньої торгівлі товарами України показав, що протягом 2018-2022 рр. імпорт перевищував експорт. Війна скоротила обсяги зовнішньої торгівлі, але імпорт все одно переважає експорт. В структурі експорту переважають сільськогосподарська продукція та експорт чорних металів. У зв'язку із блокуванням портів та руйнуванням логістичних ланцюгів, Україна була змушена переорієнтуватися на продаж на європейські ринки.

Внаслідок транспортних проблем на блокування сільськогосподарської продукція товаровиробниками Європи, обсяги експорту значно скоротилися, відтак, бюджет країни поповнюється менше. Разом з тим, у країну завозиться менше валютної виручки, дефіцит якої неодмінно спричинить її подорожчання та здешевлення національної валюти, що в умовах війни стане ще одним чинником зниження рівня економічного зростання.

Література

1. Country Economic Forecast. Ukraine. Oxford Economics Group. Dec. 2023. URL: <https://www.oxfordeconomics.com/> (дата звернення: 10.03.2024).
2. How is Ukraine exporting its grain now the Black Sea deal is over? (2023). BBC news. URL : <https://www.bbc.com/news/world-61759692> (дата звернення: 10.03.2024).
3. Ukraine Grain Exports Reach Highest Levels Since the War Began (2024). Gro Intelligence. URL : <https://www.gro-intelligence.com/insights/ukraine-grain-exports-reach-highest-levels-since-the-war-began> (дата звернення: 10.03.2024).
4. Агапова В. Які ринки (тимчасово) втратили українські сталевиробники?. Карта. 2023. URL: <https://voxukraine.org/yaki-rynky-tymchasovo-vtratyly-ukrayinski-stalevyrobnyky> (дата звернення 10.03.2024).
5. Берестенко В. Як логістика адаптувалася до війни. *Економічна правда*. 2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (дата звернення 10.03.2024).
6. Гнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*, 2023. №38. С 19-28. URL:<https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03> (дата звернення 10.03.2024).
7. Дячкіна А. Експорт сільськогосподарської продукції змінив географію, майже 60% приходить на Європу. *Економічна правда*. 2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/11/16/706701>. (дата звернення 10.03.2024).

8. Колісніченко В. Морські порти України за підсумками 2022 року обробили 59 млн т вантажів. *GMK Center*. 2023. URL: <https://gmk.center/ua/news/morski-porti-ukraini-za-pidsumkami-2022-roku-obrobili-59-mln-t-vantazhiv/> (дата звернення 10.03.2024).
9. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Випуск 65. URL: <http://dx.doi.org/10.30970/ves.2023.65.0.6502> (дата звернення 10.03.2024).
10. Лисий В. М., Стебляк В. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2022. Вип. 43. С. 92-96. URL: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-43-16> (дата звернення 10.03.2024).
11. Мельник К., Негода А. Вплив пандемії COVID-19 та війни в Україні на світову логістику. *Економіка та суспільство*, 2022. № 39. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3> (дата звернення 10.03.2024).
12. Мокряков А. Основні виклики логістичного ринку України. *Logist. FM*. 2023. URL: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku> (дата звернення 10.03.2024).
13. Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози *Logist. FM*. 2022. URL: <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-prognozi> (дата звернення 10.03.2024).
14. Тарасовський Ю. Польські фермери розпочинають протести проти політики ЄС та імпорту з України. *Карта*. 2024. URL: <https://forbes.ua/news/polski-fermeri-rozpochinayut-protesti-proti-politiki-es-ta-importu-z-ukraini-karta-24012024-18737> (дата звернення 10.03.2024).
15. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*, 2023. №53. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (дата звернення 10.03.2024).

16. Україна у цифрах. Статистичний збірник. *Державна служба статистики України*. 2018-2022. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 10.03.2024).

References

1. Oxford Economics Group. (2023), “Country Economic Forecast. Ukraine”, Available at: <https://www.oxfordeconomics.com/> (Accessed 10 March 2024).
2. BBC news (2023), “How is Ukraine exporting its grain now the Black Sea deal is over?”, Available at: <https://www.bbc.com/news/world-61759692> (Accessed 10 March 2024).
3. Gro Intelligence (2024), “Ukraine Grain Exports Reach Highest Levels Since the War Began”, Gro Intelligence. Available at: <https://www.gro-intelligence.com/insights/ukraine-grain-exports-reach-highest-levels-since-the-war-began> (Accessed 10 March 2024).
4. Ahapova, V. (2023), “What markets have Ukrainian steel producers (temporarily) lost?”, *Karta*, Available at: <https://voxukraine.org/yaki-rynky-tymchasovo-vtratyly-ukrayinski-stalevyrobnyky> (Accessed 10 March 2024).
5. Berestenko, V. (2023), “How logistics adapted to the war?”, *Ekonomichna pravda*, Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (Accessed 10 March 2024).
6. Hnedina, K. V., Nahorni, P. V. (2023), “Fright transportation market in Ukraine: analysis of the current state, wartime challenges and development prospects”, *Pidpriemnytstvo i torhivlia*, vol. (38), pp. 19-28. <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>
7. Diachkina, A. (2023), “Exports of agricultural products have changed geography, almost 60% are in Europe”, *Ekonomichna pravda*, Available at: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/11/16/706701> (Accessed 10 March 2024).
8. Kolisnichenko, V. (2023)., “Ukrainian seaports handled 59 million tons of cargo in 2022”, *GMK Center*, [Online], Available at: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/11/16/706701> (Accessed 10 March 2024).

9. Kosar, N., Kuzo, N. (2023), “The impact of war on the road freight transportation market of Ukraine”, *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriiia ekonomichna*, vol. 65. <http://dx.doi.org/10.30970/ves.2023.65.0.6502>
10. Lysyi, V. M., Steblak, V. (2022), “The impact of war on the development of transport transportation in Ukraine”, *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriiia : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, vol. 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3>.
11. Melnyk K., Nehoda A. (2022), “The impact of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine on global logistics”, *Economy and Society*, vol. 39. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3>.
12. Mokriakov, A. (2023).. “The main challenges of the logistics market of Ukraine”, *Logist. FM*. Available at: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku> (Accessed 10 March 2024).
13. Mokriakov, A. (2023), “Freight transportation market in Ukraine: results of recent research and forecasts”, *Logist. FM*, Available at: <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-prognozi> (Accessed 10 March 2024).
14. Tarasovskyi, Yu. (2024), “Polish farmers start protests against EU policies and imports from Ukraine”, *Karta*, Available at: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku> (Accessed 10 March 2024).
15. Tomchuk, O., Holovchenko, Ya. (2023), “Analytical assessment of freight transportation services under martial law”, *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 53, Available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (Accessed 10 March 2024).
16. The official site of State Statistic Service of Ukraine, (2023), “Ukraine in figures. Statistical collection”, Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 10 March 2024).

Стаття надійшла до редакції 13.03.2024 р.