

**УДК 656.025.4: 339.13.017**

**РИНОК ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: РЕАЛІЇ  
СЬОГОДЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

**Назаренко Олена Володимирівна,**

студентка

**Добрунік Тетяна Пилипівна**

к.е.н., доцент

Одеський національний економічний університет

м. Одеса, Україна

nazarenko.lena325@gmail.com

tdobrunik@gmail.com

**Анотація.** У статті досліджено сучасний стан, особливості та перспективи розвитку вітчизняного ринку вантажних перевезень в умовах повномасштабного російського вторгнення на територію України. Проаналізовано діяльність вантажних перевезень як в середині країни, так і в міжнародному сполученні. Наведено динаміку вантажних перевезень за секторами залізничного, автомобільного, морського та авіаційного транспорту. Визначено основні перспективи розвитку транспортно-логістичної галузі, а також певні дії держави і приватного сектору щодо втілення відповідних проєктів.

**Ключові слова:** автомобільні перевезення, транспортно-логістична галузь, ринок вантажних перевезень України, міжнародні вантажні перевезення, експорт, війна, залізничний транспорт, морський транспорт.

Невід’ємною частиною в економіці України є галузь транспорту, складського господарства, поштової та кур’єрської діяльності, частка якої у 2022 році склала 3,94% ВВП. Стабільне функціонування даної галузі, зумовлено передусім значенням внутрішніх і міжнародних вантажних перевезень, які забезпечують постійне постачання товарно-матеріальних цінностей кінцевим

споживачам як на території України, так і за кордон. Після початку повномасштабного російського вторгнення на територію України її логістична інфраструктура зазнала та продовжує зазнавати чимало пошкоджень. З перших днів повномасштабної війни транспортні канали були переорієнтовані з півдня на західний напрямок, що сприяло необхідності реструктуризації логістичної системи, а також створення інших ланцюгів вантажних перевезень. Так як у перші дні війни сектори морського й авіаційного транспорту були повністю заблокованими, то значну частку таких перевезень компанії були змушені перенаправити на автомобільний та залізничний транспорт. Пізніше було відкрито морський шлях з портів Дунайського регіону, у результаті чого в залізничного та автомобільного транспорту з'явилася можливість змінити свою антикризову стратегію. Однак криза в транспортно-логістичному секторі триває і багато невирішених проблем для ринку вантажних перевезень залишаються досить актуальними.

Ще в довоєнний період в Україні на ринку вантажних автоперевезень чисельність суб'єктів господарювання, які пропонували дані послуги, постійно збільшувалася, тому конкуренція між ними посилювалася. Питома вага перевізників, які володіли 100-300 автомобілями та займалися міжнародними перевезеннями, складала 7-10% у загальній кількості перевізників [1, с. 16]. Так як послуги вантажних перевезень, які надають автопідприємства, мають свої особливості, то для споживачів відкриваються багато альтернатив, а тому вони легко можуть змінити перевізника. Внаслідок цього підприємства, які діють на ринку вантажних перевезень, намагаються посилити свої конкурентні переваги шляхом покращення якості надання послуг, розширення асортименту, підвищення рівня обслуговування клієнтів, використання активних маркетингових комунікацій задля збільшення попиту на власні послуги тощо.

На ринку вантажних перевезень в цей період лідерські позиції займали переважно автомобільний та залізничний транспорт, що свідчить динаміка на рис. 1 [2].



**Рис. 1. Динаміка обсягів перевезених вантажів в Україні за 2017-2021 рр., млн т**

Відповідно до рис.1, впродовж 2017-2021 рр. найбільшу кількість перевезених вантажів залізничним транспортом було здійснено в 2017 році (339,5 млн т), і до кінця 2020 року вона зменшилася на 34,0 млн т. З автомобільними вантажними перевезеннями інша ситуація. З 2017 р. по 2019 р. обсяг перевезених вантажів зростала і досягла піку в 2019 році у сумі 244,2 млн т. У 2020 році їх загальна кількість зменшилася до 191,4 млн т, проте з 2021 року вона почала збільшуватися. Таке поступове зростання на ринку вантажних перевезень дає можливість структурі української галузі наблизитися до європейської.

Перевезення вантажів водним та трубопровідним транспортом мали подібну тенденцію – з 2017 року їхні обсяги зменшувалися, однак потім вони зросли у 2019 році до позначок 6,1 млн т та 112,7 млн т відповідно, і до 2021 року загальна кількість перевезення вантажів такими транспортом почалися зменшуватися. Перевезення ж вантажів авіаційним транспортом загалом була стабільною впродовж зазначеного періоду.

Таким чином, одними з найважливіших транспортів, що здійснюють перевезення вантажів є залізничний та автомобільний, тому транспортно-логістична галузь має достатньо хороший потенціал щодо подальшого розвитку.

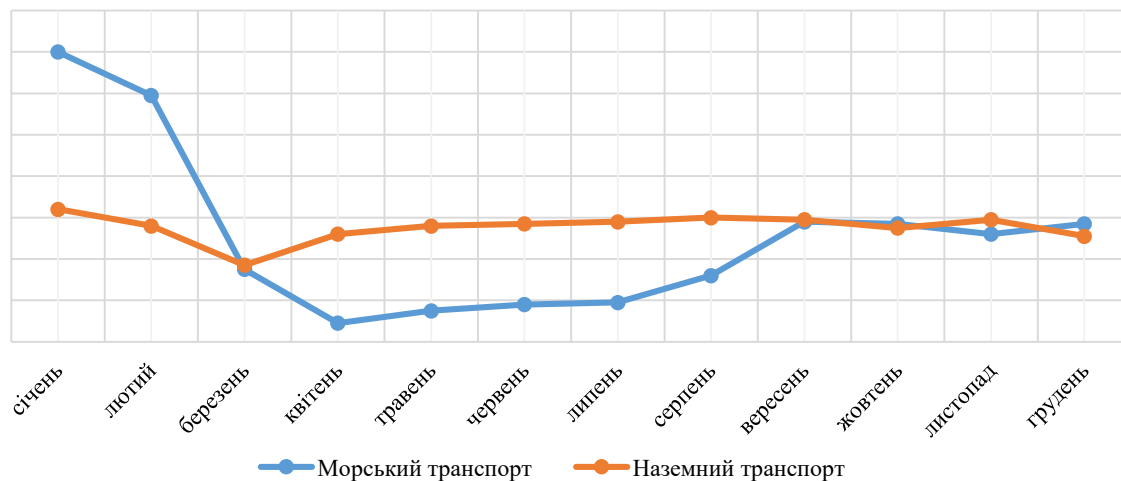
З початком повномасштабного російського вторгнення на територію України ситуація на ринку вантажних перевезень стала досить катастрофічною. Найбільш скрутним становище було в авіаційному та водному транспорті, так як повітряний простір і значна частина портів України були закриті в той момент, коли запровадили режим воєнного стану. Тому значна частина завдань було покладено на залізничний та автомобільний транспорт задля компенсації втрачених ресурсів галузі.

Недоступність деяких маршрутів перевезень, внаслідок окупації територій, нестача факторів виробництва, зміна характеру діяльності (від комерційного до соціального) – ці та інші негативні чинники є причиною зниження обсягів вантажних перевезень після початку повномасштабної війни [3, с. 22].

Після припинення повітряного сполучення та закриття портів для компаній, які займаються перевезенням вантажів, відкриваються все більше можливостей. Тому виникає необхідність збільшувати експорт вітчизняних товарів за кордон, доставляти товари першої необхідності з інших країн, а також забезпечувати обслуговуванням іноземної допомоги тощо.

Переважає більшість експорту в період березень-грудень 2022 року здійснювалися наземними видами транспорту у західному напрямку. В цей період найбільшу частку міжнародних перевезень у загальному обсязі вантажообігу займали перевезення залізничним та автомобільним транспортом – 59,5% (54,2 млн т), а морським – 38,6% (35,2 млн т).

Після повномасштабного вторгнення наземний транспорт був більш стійким на відміну від морського, так як в перший місяць війни обсяги вантажних перевезень скоротилися, однак пізніше вантажоперевізники адаптувалися до нових умов.



**Рис. 3. Динаміка вантажних перевезень у міжнародному сполученні за 2022 р., млн т**

В період з березень по грудень 2022 року в середньому обсяги міжнародних вантажних перевезень наземним транспортом становили 5,4 млн т, а морським – 3,5 млн т (рис. 3). Також слід зазначити, що зростання обсягів перевезення вантажів морським транспортом у липні зумовлене укладанням з ООН та Туреччиною «Зернової ініціативи», що дозволила розблокувати порти Одеси. В межах такої угоди протягом липня-грудня цього ж року з України було експортовано 19,3 млн т сільськогосподарської продукції. Водночас порти Дунайського регіону перевищили показники за обсягами вантажообробки у 2022 році порівняно з 2021 роком – 16,5 млн т проти 6,0 млн т відповідно [4].

Однак незважаючи на це, перевезення вантажів у міжнародному сполученні морським транспортом обмежені пропускнуою здатністю портів і не можуть повністю задовольнити потребу у них в економіці України. Окрім цього, здійснення морським шляхом не є надійним внаслідок мінливої ситуації в країні. Тому єдиним шляхом перевезень вантажів у міжнародному сполученні, який має достатню пропускну здатність, є стійким задля забезпеченням необхідних обсягів міжнародних вантажних перевезень в період війни є перевезення наземним транспортом. Підписання у червні 2022 року Угоди про лібералізацію вантажних перевезень («транспортний безвіз»), що став одним із основних

результатів підтримки України з боку ЄС в транспортно-логістичній галузі, призвело до збільшення експорту товарів на 40% порівняно з 2021 роком [5].

Порівняно з 2022 роком у 2023 році загальна кількість транспорту, що був пропущений через митний кордон України, збільшилася на 0,2 млн. од. і становила 9,7 млн. од., що свідчать дані Державної митної служби України (табл. 1). Серед них кількість транспортних засобів, що були орієнтовані на експорт товарів, у 2023 році становила 4,8 млн. од., а у минулому році – 4,7 млн. од.

Таблиця 1

### Переміщення транспортних засобів через митний кордон України

| Показник                                                                                                        | Одиниця виміру | Січень-грудень 2022 року | Січень-грудень 2023 року |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|--------------------------|
| Пропущено через митний кордон України транспортних засобів:                                                     | млн. од.       | 9,5                      | 9,7                      |
| на ввіз                                                                                                         | млн. од.       | 4,7                      | 4,9                      |
| на вивіз                                                                                                        | млн. од.       | 4,7                      | 4,8                      |
| Пропущено через митний кордон України транспортних засобів:                                                     | тис. од.       | 9 461,7                  | 9 714,8                  |
| залізничних вагонів                                                                                             | тис. од.       | 1 489,4                  | 1 391,0                  |
| морських суден                                                                                                  | тис. од.       | 6,1                      | 9,2                      |
| річкових суден                                                                                                  | тис. од.       | 26,0                     | 33,4                     |
| автотранспорту                                                                                                  | тис. од.       | 7 879,1                  | 8 232,4                  |
| повітряних суден                                                                                                | тис. од.       | 13,5                     | 0,1                      |
| інших транспортних засобів                                                                                      | тис. од.       | 47,5                     | 48,7                     |
| Пропущено товарів через митний кордон України (крім товарів, що переміщуються стаціонарними видами транспорту): | млн тонн       | 150,8                    | 146,3                    |
| на ввіз                                                                                                         | млн. тонн      | 31,1                     | 27,3                     |
| на вивіз                                                                                                        | млн. тонн      | 119,8                    | 119,1                    |

Розглянемо, який транспорт здебільшого переважав при перевезенні товарів через митний кордон України.

Найбільше через митний кордон України, що в 2022 році, що в 2023 році, було пропущено автомобільного транспорту, при чому в 2023 році ця цифра зросла на 353,3 тис. од. і становила більше ніж 8,2 млн. од. Інша ситуація з залізничними вагонами. Загальна їх кількість, що перетнуло кордон, складала у 2022 році майже 1,5 млн. од., тоді як у 2023 році їх кількість зменшилася менш

як на 100 тис. од. За 2023 рік зросла кількість морських та річкових суден на 2,1 тис. од. та 7,4 тис. од. відповідно. Таке збільшення було зумовлено впровадженням свого власного морського коридору. Український коридор відрізнявся від «зернової угоди» тим, що відкривалися можливості перевозити не лише зерно, але й іншу продукцію. Однак незважаючи на те, що загальна кількість транспортних засобів, що перетнули кордон України зросла, обсяг товарів, що було пропущено через кордон, зменшилася – у 2022 році їх кількість становила 150,8 млн т, а в 2023 році – 146,3 млн т.

Проаналізуємо обсяги товарів, які були пропущені через митний кордон України, у розрізі країн ЄС та СНД (табл. 2) [6].

Таблиця 2

**Переміщення через митний кордон України товарів за ділянками кордону**

| Суміжна країна / ділянка митного кордону України | Одиниця виміру | Січень-грудень 2022 року | Січень-грудень 2023 року |
|--------------------------------------------------|----------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>Пропущено товарів:</b>                        |                |                          |                          |
| Польща                                           | млн. тонн      | 30,19                    | 32,52                    |
| Словаччина                                       | млн. тонн      | 15,04                    | 15,18                    |
| Угорщина                                         | млн. тонн      | 6,09                     | 5,87                     |
| Румунія                                          | млн. тонн      | 9,04                     | 10,55                    |
| <b>Всього кордон з країнами ЄС:</b>              | млн. тонн      | <b>60,36</b>             | <b>64,13</b>             |
| Російська Федерація                              | млн. тонн      | 3,03                     | —                        |
| Білорусь                                         | млн. тонн      | 3,02                     | —                        |
| Республіка Молдова                               | млн. тонн      | 7,55                     | 5,81                     |
| <b>Всього кордон з країнами СНД:</b>             | млн. тонн      | <b>13,61</b>             | <b>5,81</b>              |
| <b>Через морські пункти пропуску</b>             | млн. тонн      | 76,85                    | 76,37                    |
| <b>Через авіаційні пункти пропуску</b>           | млн. тонн      | 0,01                     | 0,00                     |

Відповідно до табл. 2, найбільшу частину перевезень через митний кордон і в 2022 році, і в 2023 році, становили товари, що були перевезенні через кордон з Польщею. При цьому за 2023 рік їх обсяг був більшим на 2,5 млн т і складав 32,52 млн т. Однак у листопаді цього ж року поляки влаштували страйк та заблокували головні автомобільні пункти пропуску на кордоні з Україною, тому за підрахунками Володимира Баліна, віце-президента Асоціації міжнародних автоперевізників, недоотриманий дохід

складав приблизно 300-350 євро на добу з кожної машини [7]. Також збільшили обсяги міжнародних перевезень через кордон зі Словаччиною та Румунією – кількість товарів за 2023 рік становила 15,18 млн т і 10,55 млн т відповідно. З Угорщиною навпаки ситуація протилежна – обсяг перевезень товарів зменшився на 0,2 млн т і у 2023 році складав 5,87 млн т. Після початку війни Україна перекрила всі можливі шляхи перевезень товарів через кордон з Росією та Білорусією. З Молдовою обсяг перевезень вантажів зменшилася на 1,74 млн т у 2023 році порівняно з 2022 роком і становила 5,81 млн т.

Таким чином, ситуація з перевезенням вантажів з країнами ЄС покращилася, проте ще залишаються деякі невирішені непорозуміння і проблеми.

Отже, з початком повномасштабного російського вторгнення на територію України сектор логістики зазнав чимало втрат та змін. Ще в довоєнний період для міжнародних перевезень основними транспортами були морський та залізничний. Однак після початку війни, більшість таких перевезень були переорієнтовані на транспортування залізничним та автомобільним транспортом, через блокування морських портів. Багато компаній зіткнулися з багатьма проблемами такими як зростання ризиків втрат товарів через ворожі атаки, вимушена релокація складів з областей, які зазнали багато пошкоджень через бойові дії, на захід України, зростання складнощів із закупівлями різних видів товарів тощо. Пізніше, після впровадження зернового коридору, була запущена робота Одеського порту, а також відновили портову інфраструктуру в Дунайському регіону, що відновили транспортування морським транспортом.

Зважаючи на всі труднощі у військовий час, залишаються основні виклики, з якими Україна може зіткнутися в найближчому майбутньому:

1. Внаслідок зниження попиту, активності промислових виробництв та зменшення кількості споживачів, транспортно-логістичний сектор продовжить стагнацію, що і економіка України загалом.
2. Через те, що українські бізнеси вже пристосувалися до умов повномасштабної війни, багато підприємств намагаються впровадити нові



інновації, тим самим збільшуючи власну ефективність. Тобто бізнес буде існувати за межами власних можливостей.

3. Сприяти розвитку співпраць з різними країнами та розширювати перелік логістичних послуг, що надають українські підприємства. Найбільший попит буде у тих компаній, які можуть запропонувати найбільш якісні та дешеві послуги на відміну від своїх конкурентів.

Попри усі виклики, для України відкриваються нові шляхи покращення надання послуг міжнародних вантажних перевезень та багато перспектив щодо подальшого їх розвитку в майбутньому.

Одним із таких проєктів є відбудова зруйнованих логістичних комплексів та складських приміщень, що дасть можливість підвищити ефективність функціонування транспортно-логістичної галузі. Для втілення даного проєкту державі необхідно профінансувати такі проєкти та забезпечити сприятливі умови для приватних проєктів відбудови (ввести податкові пільги). Приватний сектор у свою чергу повинен інвестувати певну частку отриманих доходів у відновлення пошкоджених об'єктів, а також залучення іноземного фінансування тощо.

Наступним напрямком є удосконалення законодавчої бази і збільшення можливостей щодо пропускних пунктів. У свою чергу, це допоможе відкрити нові можливості для реалізації політики щодо розвитку транспортно-логістичної галузі на юридичних підставах, у той же час створити кращі умови щодо збільшення міжнародного вантажообігу. Для цього необхідно удосконалювати законодавчу базу щодо регулювання інвестиційної діяльності в транспортно-логістичній галузі, а також поширювати «єЧерги» на всі пункти пропуску.

Ще одним проєктом є впровадження інновацій щодо облаштування складів, задля автоматизації роботи систем, контролю вологості тощо. Щоб це втілити державі необхідно розробити та удосконалити сучасні стандарти облаштування складів, а також спонукати інших суб'єктів господарювання щодо дотримання цих стандартів.

Удосконалення інфраструктури доріг також є одним із проєктів покращення продуктивності внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень. Щоб це

зробити необхідно розроблювати системи колій та автомобільних шляхопроводів європейського зразка. Разом з цим потрібно використовувати геоінформаційні технології (GPS) для оптимізації маршрутів та розширення мережі вантажних перевезень [3, с. 25-26].

Основною перспективою подальших досліджень в цьому напрямку є розробка стратегій розвитку транспортно-логістичної галузі, а також стан ринку вантажних перевезень в цілому. Адже ще залишилося чимало невирішених питань щодо стану даної галузі, а тому потрібно продовжувати знаходити нові шляхи їх вирішення та перспективи розвитку індустрії вантажних перевезень в Україні.

### Список літератури:

1. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. Львів, 2023. № 65. С. 14-23.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.03.2024).
3. 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.
4. Порти забезпечили 54% обсягів експорту з України — АМПУ : веб-сайт. URL: <https://latifundist.com/novosti/60794-porti-zabezpechili-54-obsyagiv-eksportu-z-ukrayini--ampu> (дата звернення: 18.03.2024).
5. Угода про лібералізацію вантажних перевезень між Україною та ЄС дозволила збільшити український експорт вантажівками щонайменше на 30% : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35049.html> (дата звернення: 18.03.2024).
6. Офіційний сайт Державної митної служби України. URL: <https://customs.gov.ua/> (дата звернення: 18.03.2024).
7. Рік, коли усе "зупинилося": як Україна долає транспортний та логістичний колапс : веб-сайт. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/rik-koli-use-zupinilosya-yak-ukrajina-dolaye-transportniy-ta-logistichniy-kolaps-12497709.html> (дата звернення: 18.03.2024).