

Зімненко М.В.

КПІ ім. Ігоря Сікорського

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ЗА 2022–2024 РОКИ

Транспортно-логістична галузь, яка в доковідний період була ключовим фактором забезпечення економічного зростання (особливо експортного), з 2022 року перетворилася на одну з головних цілей воєнних дій. Проте прямі фізичні руйнування та блокування традиційних маршрутів призвели не до тотального колапсу, а до радикальної структурної перебудови. Галузь була змушена адаптуватися, що призвело до повної зміни географії вантажопотоків, модального розподілу та створення нової операційної реальності, де ключовим викликом став гострий кадровий голод.

Руйнування логістичної інфраструктури є свідомою стратегією економічної війни, спрямованою на ізоляцію України від світових ринків. Станом на листопад 2024 року прямі збитки транспортної інфраструктури складають \$38,5 млрд. Втрати автомобільних доріг оцінюються у \$28,3 млрд, залізничного транспорту в \$4,3 млрд, інфраструктури портів — \$0,85 млрд, авіаційної галузі — \$2 млрд, приватного легкового транспорту — \$2,2 млрд. Вони розподіляються вкрай нерівномірно, що створює різні типи викликів для відновлення. [1]

Збитки залізниці, хоча й значні (\$4,3 млрд), є централізованими, що дозволяє АТ "Укрзалізниця" концентрувати ресурси для відносно швидкого відновлення магістралей. Натомість, збитки автомобільним шляхам (\$28,3 млрд) є дисперсними — це тисячі зруйнованих локальних мостів та регіональних доріг. Така ситуація створює хронічну проблему "останньої милі": навіть за умови функціонування порту чи магістралі, доставка товару до них стає вкрай неефективною, збільшуючи витрати та час для автоперевізників.

Морська блокада в 2022 року призвела до катастрофічного падіння вантажообігу на 61% за підсумками року. Це призвело до вимушеної та негайної переорієнтації експортних потоків з морських шляхів на наземні маршрути до ЄС. [2]

Ця адаптація відбувалася у два етапи:

Етап 1: Наземні "Шляхи солідарності" (Solidarity Lanes) з 2022 року — торговельний обіг (між Україною, ЄС та третіми країнами) сягнув €125 млрд в 2023 році, а обсяг перевезених товарів перевищив 100 млн тонн. [3]

Етап 2: "Український морський коридор" з серпня 2023 р. — безпека забезпечується Силами оборони України та допоміг відновити довоєнні обсяги морського експорту. [4]

Ці зміни створили нову інтермодальну дихотомію в логістиці. З одного боку, море повернуло собі домінанту як дешевий та масовий канал для агроекспорту. З іншого — автомобільний транспорт, втративши в обсягах, парадоксально зріс у вартості перевезених вантажів (до \$14,5 млрд у 2024 році), зосередившись на високовартісних товарах. [5]

Водночас переорієнтація на ЄС, яка була порятунком, перетворилася на проблему: запровадження Євросоюзом "коригувальних заходів" (квот) на українську агропродукцію означає, що логістичні ланцюги тепер впираються у політичну та регуляторну стелю, а не інфраструктурну. [2]

Загальна динаміка вантажоперевезень ілюструє глибину кризи. Попри часткове відновлення, обсяг 2024 року (354,1 млн тонн) залишався на 43% нижчим за довоєнний 2021 рік (621,3 млн тонн). Це є якісною структурною деформацією, оскільки ринок повністю втратив авіаційний та майже повністю трубопровідний сегменти, і тепер жорстко прив'язаний до експорту сировини морем та торгівлі з ЄС. Більше того, позитивна динаміка 2024 року, схоже, вичерпана: дані за початок 2025 року фіксують нове падіння обсягів (-11,3%). Це свідчить про досягнення галуззю "стелі", обмеженої

структурними факторами: атаками на енергетику, пропускну здатністю кордонів та дефіцитом робочої сили. [6]

Для логістичних підприємств період дослідження став періодом боротьби за виживання, що визначався кардинальною зміною операційних викликів. Якщо спочатку домінували проблеми розриву логістичних ланцюгів через руйнування інфраструктури, безпекові ризики та зростання тарифів, то у 2023-2024 роках. ключовий обмежуючий фактор змістився з фізичного капіталу на людський капітал. Мобілізація стала критичною проблемою, спричинивши гострий дефіцит водіїв: 25% у середньому по галузі, до 50% в окремих компаніях та 30% у сфері пасажирських перевезень. Цей кадровий голод, посилений випадками мобілізації водіїв безпосередньо з маршрутів, став головним операційним ризиком, випередивши безпекові фактори. [7]

Парадоксально, але цей дефіцит персоналу перетворився на неочікуваний каталізатор подвійної модернізації. По-перше, галузь, що вважалася "чоловічою", вимушено почала масове навчання та працевлаштування жінок на посади водіїв вантажівок та автобусів, що підтримали найбільші роботодавці. По-друге, цифровізація (впровадження ІТ-рішень, як-от TMS та WMS) стала інструментом виживання, оскільки компанії змушені оптимізувати маршрути та автоматизувати процеси, щоб компенсувати нестачу персоналу. Водночас сам ринок логістичних послуг структурно розділився на три паралельні суб-ринки з різними бізнес-моделями: комерційний (обслуговування ритейлу та промисловості), гуманітарний (обслуговування міжнародної допомоги) та військовий (спеціалізовані перевезення для Сил оборони). [8]

Транспортно-логістична галузь, попри колосальні інфраструктурні збитки (понад \$38,5 млрд), продемонструвала високу адаптивність. Вона успішно компенсувала морську блокаду 2022 року шляхом розвитку наземних "Шляхів солідарності" та, що важливіше, створення власного, мілітарно-забезпеченого морського коридору, який відновив масовий експорт.

У 2024–2025 рр. критичний обмежуючий фактор для логістичних підприємств остаточно змістився з інфраструктурних проблем на проблеми людського капіталу. Гострий дефіцит кваліфікованого персоналу, насамперед водіїв, спричинений мобілізацією, став головним операційним ризиком. Це діє як примусовий каталізатор для глибокої соціальної та технологічної модернізації галузі.

Перелік посилань:

1. KSE. Прямі збитки інфраструктури України через війну зросли до \$170 млрд — оцінка KSE Institute станом на листопад 2024 року. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/pryami-zbitki-infrastrukturi-ukrayini-cherez-vyynu-zrosli-do-170-mlrd-otsinka-kse-institute-standom-na-listopad-2024-roku/>
2. Українська Асоціація Аграрного Експорту. З червня 2024 року для України діятимуть оновлені умови торгівлі з ЄС. URL: <https://uaexport.org/2024/05/16/z-chervnya-2024-roku-dlya-ukrayini-diyatimut-onovleni-umovi-torgivli-z-yes/>
3. Rail.insider. Економічний ефект від «шляхів солідарності» з Україною торік становив 125 млрд євро. URL: <https://www.railinsider.com.ua/ekonomichnyj-efekt-vid-shlyahiv-solidarnosti-z-ukrayinoyu-torik-standovyv-125-mlrd-yevro/>
4. Прасад А. Українським коридором за півтора року експортували 100 млн т вантажів – Зеленський. URL: <https://forbes.ua/news/ukrainskim-koridorom-za-pivtora-roku-eksportovali-100-mln-t-vantazhiv-zelenskiy-07022025-26984>
5. Відділ зв'язків з громадськістю та засобами масової інформації. Український експорт у 2024 році зріс на 13,4% до \$41 млрд, — Юлія Свириденко. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail/c002eb6c-48b5-4e33-b819-53c8c2ea237b>
6. Скільки Скільки? У 2024 році вантажні перевезення України на 43% менші від 2021-го. URL: <https://skilky-skilky.info/u-2024-rotsi-vantazhni-perevezennia-ukrainy-na-43-menshi-vid-2021-ho/>
7. Лебедь Є. Ключові проблеми у сфері транспорту та логістики під час війни в Україні. URL: https://logist.today/osoboe_mnenie-uk/2024-06-18/klyuchevye-problemy-v-sfere-transporta-i-logistiki-v-period-voyny-v-ukraine-2/
8. RAU. Мережева інфраструктура для ритейлу та логістичних компаній: огляд ринкових тенденцій в 2024 році. URL: <https://rau.ua/news/infrastruktura-ritejlu-2024/>