

ТРАНСФОРМАЦІЯ МАРКЕТИНГ-ЛОГІСТИКИ: ЗОВНІШНЯ ТОРГІВЛЯ ВИКЛИКИ ТА ЗАГРОЗИ

Крамський С. О. – к.т.н., доцент,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

На сьогодні під час військового стану в Україні, систематичні ракетні та дроніві удари по транспортній інфраструктурі стали проблемою. Руйнування мостів, тягових підстанцій, складів та АЗС як у прифронтових, так і в тиллових регіонах України постійно змінюють умови роботи перевізників. Наслідки для маркетингу відчутні - маршрути подовжуються через необхідність об'їздів, зростають витрати на паливе, підвищуються страхові премії, а іноді страховики взагалі відмовляються покривати ризики на певних ділянках. За оцінками, середня вартість вантажних перевезень по Україні зросла на 40-60% порівняно з довоєнним періодом. Кожен зруйнований міст – це не лише втрата для інфраструктури, а й додаткові витрати на кожну тонну перевезеного вантажу. Ця проблема, ймовірно, є найменш усвідомленою у галузі.

Мобілізація, вимушена міграція та втрата частини кваліфікованих спеціалістів призвели до значного скорочення кількості водіїв вантажівок та механіків. За приблизними оцінками гравців ринку, нестача водіїв з категорією СЕ сягає 30-35% від необхідної кількості. Ситуація ускладнюється тим, що підготовка водія-далекобійника потребує часу, а стимули для роботодавців, які інвестують у навчання, поки що недостатні. Без цілеспрямованої державної підтримки, яка б включала прискорені навчальні програми, залучення жінок до категорії СЕ та спрощення доступу для ветеранів ЗСУ, пенсіонерів транспортний ринок відчуватиме цей дефіцит ще багато років [1].

Ключовим питанням є збереження цього режиму після березня 2027 року, коли закінчується поточний мандат. Це залежатиме від успіху України у виконанні євроінтеграційних зобов'язань у сфері транспорту. Наслідки лібералізації: лібералізація мала як позитивні, так і негативні наслідки. З одного боку, логістика для українського бізнесу спростилася, а малі та середні перевізники отримали більше можливостей для конкуренції. З іншого боку, угода відкрила внутрішній ринок ЄС для європейських перевізників, що посилює конкуренцію. Питання про те, чи українські компанії витримують цю конкуренцію, залишається дискусійним. Вплив маркетингу на зовнішню торгівлю: трансформація транспортної системи мала глибокий вплив на зовнішньоторговельну діяльність України. Незважаючи на суттєве падіння обсягів, країні вдалося зберегти зовнішньоторговельну активність завдяки швидкій переорієнтації на сухопутні коридори. Станом на кінець другого кварталу 2024 року, загальний вантажообіг становив 178,8 млн тонн, що відповідає 54,5% від довоєнного рівня. Це свідчить про те, що понад половина вантажного потенціалу країни залишається задіяною, незважаючи на тривалий конфлікт. Ключові зміни у зовнішньоторговельних перевезеннях: 1) зростання ролі автомобільного транспорту: Частка автомобільного транспорту у міжнародних перевезеннях до країн ЄС сягнула 70-80%, тоді як до війни цей показник становив лише 20-30%. 2) зміна географії торгівлі: Основними торговельними партнерами стали Польща, Румунія, Чехія та Угорщина, замість традиційних морських напрямків до Туреччини, Єгипту та Китаю. 3) збільшення відстані та тривалості перевезень: Необхідність об'їзду небезпечних зон та черги на прикордонних переходах призвели до зростання середньої відстані та тривалості доставки вантажів [2].

Парк вантажних автомобілів українських перевізників зазнає прискореного зносу через інтенсивну експлуатацію, часто без належного технічного обслуговування та на дорогах з пошкодженим покриттям. Імпорт нових транспортних засобів та запчастин ускладнений через коливання курсу валют, логістичні обмеження, а іноді й через санкційні обмеження на комплектуючі від певних виробників. Частина автопарку була повністю знищена під час бойових дій або залишилася на окупованих територіях. Відшкодування цих втрат потребує залучення зовнішнього фінансування, зокрема кредитних програм від ЄБРР, ЄІБ та інших міжнародних фінансових

установ на пільгових умовах. Євроінтеграційні вимоги: наближення терміну. 1) до листопада 2026 року Україна повинна виконати ключові зобов'язання у сфері транспорту, що підтвердять її курс на євроінтеграцію. Прискорення євроінтеграції: необхідно якнайшвидше виконати зобов'язання, передбачені дорожньою картою євроінтеграції транспорту, до листопада 2026 року. Це є пріоритетом для збереження "транспортного безвізу". 2) фінансова підтримка оновлення автопарку: слід розробити державну програму пільгового кредитування для малих та середніх перевізників з метою оновлення їхнього рухомого складу. Для цього планується залучити кошти Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейського інвестиційного банку (ЄІБ). Транспортні засоби повинні бути обладнані тахографами, а норми робочого часу та відпочинку водіїв мають суворо дотримуватися. г) прозорий контроль іноземних перевізників: В Україні має бути запроваджений справедливий і прозорий механізм контролю за діяльністю іноземних транспортних компаній. Якщо ці вимоги не будуть виконані, існує реальний ризик того, що дозвіл на "транспортний безвіз" з ЄС не буде продовжено після 2027 року [3].

Незважаючи на безпрецедентні випробування, українська галузь автомобільних вантажних перевезень продемонструвала вражаючу стійкість. За 4 роки повномасштабної війни вона не тільки вистояла, але й зберегла більше половини своїх довоєнних потужностей. Галузь успішно переорієнтувалася на нові маршрути, адаптувалася до мінливих умов та інтегрувалася в маркетинг-логістичну мережу ЄС.

Ключовим фактором для підтримки зовнішньої торгівлі стала угода про "транспортний безвіз" із ЄС. Вона відкрила двері до 27 країн для українських перевізників, надавши альтернативу заблокованим морським шляхам. Водночас, залізничний транспорт забезпечив функціонування внутрішньої логістики, незважаючи на постійні руйнування інфраструктури, зростання витрат та падіння обсягів до 50-52% від довоєнного рівня [4]. Однак, 2026 рік ставить перед галуззю виклики, порівнянні із 2022 роком. Дефіцит водіїв, застарілий рухомий склад, зруйнована інфраструктура та невизначеність щодо продовження "транспортного безвізу" потребують не тимчасових заходів, а комплексної стратегії. Ця стратегія повинна базуватися на двох основних напрямках: забезпеченні стабільної роботи під час конфлікту та виконанні зобов'язань з євроінтеграції, що стане інвестицією в майбутнє галузі.

1. Tseller V.I. Economic optimization and strategic resilience of multimodal logistics networks in Ukraine: an economic analysis of the efficiency deficit in turbulence. *Економіка та суспільство*. 2025. № 80. Рр.1-7.

2. Целлер В.І. Вплив мультимодальних перевезень та інновацій на логістичне бізнес-середовище у вимірі турбулентності. *Сталий розвиток економіки*. № 2(53) 2025. С. 632-638.

3. Євдокімова О.М. Аналіз рівня інноваційного розвитку морських портів в турбулентних умовах: міжнародний та національний досвід. *Грааль науки*. № 56. 2025. С. 121-133.

4. Дарушин О.В. Еволюція електронного урядування сталого розвитку послуг у вимірі турбулентності. *Київський економічний науковий журнал*. № 9. 2025. С. 143-148.