

## Аналіз суспільно-географічних аспектів логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України в умовах повномасштабного вторгнення

<https://doi.org/10.17721/2786-4561.2024.5.2.-1/8>

Данилевський А.М.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна  
[anatolii.danylevskiy@gmail.com](mailto:anatolii.danylevskiy@gmail.com)

Науковий керівник:

Уліганець С.І.,

к.геогр.н., доцент кафедри географії України

**Анотація.** В умовах повномасштабної війни, зовнішньоекономічний комплекс України стикається із значними логістичними труднощами, що стають на заваді реалізації експортного потенціалу, а також обмежують отримання необхідного імпорту. Відтак, нагальною потребою є дослідження його стану, визначення перспектив розвитку та можливостей подолання наявних викликів. У праці проаналізовано особливості роботи українських портів в гирлі р. Дунай, їх роль в забезпеченні зовнішньої торгівлі. Досліджено умови функціонування сухопутних логістичних маршрутів. Опрацьовано ініціативи спрямовані на подолання впливу негативних факторів та на поглиблення співпраці України з ЄС у сфері зовнішньої торгівлі, а також інтеграції нашої держави до Транс'європейської транспортної мережі. Проаналізовано переваги від функціонування «Українського морського коридору», визначено його позитивний вплив на зовнішньоекономічний комплекс і на пожвавлення економічної діяльності в інших галузях.

**Ключові слова:** зовнішньоекономічна діяльність, логістичне забезпечення, повномасштабне вторгнення.

## Analysis of human geographies aspects of logistical support of Ukraine's foreign economic activity in the conditions of a full-scale invasion

Danylevskiy A.

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine  
[anatolii.danylevskiy@gmail.com](mailto:anatolii.danylevskiy@gmail.com)

**Abstract.** Foreign economic activity is an important source of income for the economy of the state, in particular, foreign exchange earnings. In the conditions of a full-scale war, the foreign economic complex of Ukraine faces significant logistical difficulties, which hinder the realization of export potential, and also limit the receipt of necessary imports. Therefore, there is an urgent need to study the state of logistics support for foreign trade, in particular, by methods of analysis and synthesis of current data. The work analyzes the peculiarities of the operation of Ukrainian ports at the mouth of the Danube River and their role in ensuring foreign trade during the blockade of deep-sea Black Sea ports and the temporary occupation of the sea ports of the Sea of Azov. The factors limiting their freight traffic are identified, the main actions aimed at reducing the impact of these limiting factors are outlined. The difficulties associated with the operation of overland logistics routes passing through the south-western and western borders of Ukraine have been studied. Initiatives aimed at overcoming the influence of negative factors and deepening cooperation between Ukraine and the EU in the field of foreign trade, as well as the integration of our state into the Trans-European Transport Network, were analyzed. The work presents information about the work of the «Ukrainian Sea Corridor». The advantages obtained from its functioning are analyzed, and the positive impact on the foreign economic complex of Ukraine and on the revitalization of economic activity in other sectors is determined. An

overview of the changes caused by the full-scale invasion in the geographical location of the main warehouse complexes, which are part of the logistics infrastructure, was carried out. Risks from threats of a military nature, in particular, missile strikes on objects of the logistics network that ensure the operation of the foreign economic complex, are characterized.

**Key words:** foreign economic activity, logistical support, full-scale invasion.

**Вступ.** Повномасштабне вторгнення Росії в Україну спричинило виникнення значних викликів для логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу України. Він представляє собою матеріальну базу зовнішньоекономічної діяльності, до якої відносять комплекс галузей і підгалузей, різноманітних об'єднань, організацій та підприємств, котрі займаються виробництвом продукції для експорту або використовують імпортні товари і послуги тощо (Шкурупій та ін., 2012).

У звуженому значенні логістичне забезпечення можна розуміти як комплекс заходів, що покликані забезпечити збереження та переміщення необхідних вантажів з одного місця в інше.

Дослідження суспільно-географічних аспектів логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу нашої держави є надзвичайно актуальним, оскільки дозволить здійснити аналіз наявних викликів та запропонувати можливі способи нівелювання або зменшення шкоди від них.

Так, однією з головних проблем для реалізації зовнішньої торгівлі України стала тимчасова окупація морських портів на узбережжі Азовського моря, а також блокада українських портів на Чорному морі, через які експортувалось понад 70% від усіх вантажів (Forbes Ukraine, 2022). Через бойові дії неможливими стали вантажоперевезення повітряним простором. Безпекові фактори, як-от загроза ракетних обстрілів, ускладнюють роботу логістичної мережі, що найбільше проявляється у прифронтових та прикордонних з Росією територіях.

У відповідь на виклики, що постали для логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу України, відбулась переорієнтація логістичних маршрутів до сухопутних (залізничних та автомобільних) шляхів у західному та південно-західному напрямі, а також збільшення ролі відносно невеликих морських портів у гирлі р. Дунай.

Дослідженням зовнішньоекономічної діяльності України приділена увага науковців з різних галузей, зокрема, вчених-географів. Так, Брайчевським Ю. С. розглянуто можливості використання факторного аналізу для виявлення просторових закономірностей спеціалізації зовнішньоекономічної діяльності (Брайчевський, 2010).

Науковці-географи Смирнов І. Г. та Хільчевська І. Г. дослідили роль логістики в зовнішньоекономічній діяльності, зокрема, було проаналізовано перспективи інтеграції України в Європейську транспортно-логістичну систему (Дахно та ін., 2009). Також досліджено підходи до визначення поняття логістики, представлено наявні концепції у її межах. Вченими було розглянуто концепцію геологістики (суспільно-географічної логістики), як міждисциплінарного науково-практичного напрямку на межі логістики та суспільної географії.

У праці науковців-географів Грицевич В. С. та Сеньків М. І. досліджено поняттєво-термінологічний апарат геологістики (суспільно-географічної логістики) та підходи до її визначення (Грицевич, Сеньків, 2017).

Вченим-економістом Альмеком В. Г. здійснено дослідження логістичного забезпечення міжнародної торгівлі, в якому розкриваються особливості та структура логістичної діяльності, виокремлюються взаємозв'язки окремих її складових (Альмека, 2017).

Трушкіною Н. та Сербіною Т. було проведено аналіз та систематизацію підходів до визначення поняття «міжнародна логістика», зазначено ключові засади логістичного

забезпечення та організації зовнішньоекономічної діяльності підприємств (Трушкіна, Сербіна, 2022).

Горошкова Л. А., Васильєва О. О., Маслова О. В., Сумець О. М. здійснили дослідження стану та перспектив використання річкових (морських) портів у гирлі р. Дунай в умовах блокування основних морських портів України (Горошкова та ін., 2023).

Сігаєва Т., Місюкевич В., Тимченко А. проаналізували ключові проблеми логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України станом на 2023 рік, представлено варіанти можливого їх вирішення (Сігаєва та ін., 2023).

Ковальновою М. Л. проведено аналіз наявних умов логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій під час повномасштабного вторгнення Росії в Україну, окреслено існуючі тенденції та вплив чинників, що відіграють значну роль у формуванні ланцюга поставок. Також виокремлено ключові етапи логістичного забезпечення, серед яких: планування, замовлення, транспортування, митне оформлення, зберігання, служба підтримки (Ковальова, 2024).

Об'єктом даного дослідження виступає зовнішньоекономічний комплекс України, а предметом – логістичне забезпечення.

Мета дослідження полягає у визначенні стану логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу України в період повномасштабного вторгнення, виокремленні основних факторів впливу та пошуку способів нівелювання чинників, що обмежують реалізацію експортного потенціалу нашої держави.

Досягнення мети дослідження передбачає виконання таких завдань: вивчення змін у логістичному забезпеченні, що відбулись внаслідок повномасштабного збройного вторгнення РФ в Україну; представлення та аналіз основних чинників, котрі визначають поточний стан логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності; визначення можливостей для покращення та протидії викликам логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу України.

Аналіз суспільно-географічних аспектів логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України є важливим в умовах після припинення «Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів» («Чорноморської зернової ініціативи»), блокади українсько-польського кордону, обстрілів морських портів та іншої логістичної інфраструктури. Проведення теоретичного дослідження дасть змогу в майбутньому виявляти можливості для оптимізації логістичних ланцюгів і розробити способи швидкого реагування на їх порушення.

**Матеріали і методи досліджень.** Використання емпіричного методу вивчення фахової літератури дозволить створити теоретичне підґрунтя для дослідження логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу України. Зокрема, для цього використаємо наявні напрацювання у сфері геологістики та власне логістики, а також праці, котрі присвячені дослідженню зовнішньоекономічної діяльності.

Для досягнення поставленої мети необхідним є також застосування теоретичних методів дослідження. Так, шляхом використання методів порівняння, аналізу та синтезу наявних даних (від органів державної влади, аналітичних центрів, ЗМІ тощо) буде здійснено огляд сучасного стану логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу в умовах повномасштабного вторгнення та визначено основні чинники впливу. Це дозволить у подальшому моделювати можливі варіанти реагування на існуючі виклики та способи вдосконалення логістичної складової зовнішньої торгівлі України.

**Результати та їх аналіз.** Як зазначалось вище, через тимчасову окупацію морських портів Азовського моря та блокаду чорноморських портів внаслідок повномасштабного вторгнення РФ, виникли значні труднощі в здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Оскільки морським транспортом здійснювалась вагома частина експорту (понад 70%) та імпорту вантажів, необхідністю стали пошук та побудова нових логістичних маршрутів.

Частка морських портів, над якими Україна зберігає свій контроль, до повномасштабної збройної агресії Росії становила понад 85% від загального вантажообігу морем. Однак, до підписання «Чорноморської зернової ініціативи», а потім впровадження Україною власного морського коридору, повноцінно використовувати та розширювати пропускну спроможність вдавалось лише на трьох морських портах у гирлі р. Дунай – Усть-Дунайському, Ізмаїльському, Ренійському (Економічна Правда, 2023).

Ці, порівняно невеликі порти характеризуються низкою обмежень, що стають на заваді їх перетворенню у повноцінну альтернативу основним морським портам:

- відносно низька пропускну здатність самих портів і залізничної інфраструктури, якою надходять товари;
- фізична неспроможність приймати судна з високою вантажопідйомністю;
- недостатність складських потужностей для зберігання товарів;
- залежність від ефективності та налагодженості співпраці з румунськими партнерами, які приймають українські вантажі, зокрема в порту м. Констанца.

Попри наведені існуючі обмеження у роботі цих портів, вони все ж залишаються перспективними для можливості подальшого нарощування обсягів експорту та імпорту товарів. Серед кроків, що були здійснені урядом України в цьому напрямку – проведення комплексу робіт, що передбачали розширення акваторії порту Усть-Дунайськ. Це зробило можливим збільшення обсягів перевезень, котрі здійснювались через цей порт. Також було здійснено днопоглиблювальні роботи в акваторіях портів Дунайського регіону та прилеглих судноплавних каналів, що дозволило обслуговувати великотоннажні судна, знижуючи логістичні витрати та збільшуючи обсяги оброблених вантажів (НІСД, 2023).

Станом на кінець 2023 року загальні інвестиційні вкладення в інфраструктуру Дунайських портів становили близько 100 млн дол. США, зокрема було здійснено відкриття 23 нових терміналів (Суспільне Одеса, 2023).

У середньому, до початку повномасштабного вторгнення, вантажообіг цих портів складав орієнтовно 3-5 млн тонн на рік (ЦТС, 2024). У 2022 році цей показник становив 16,4 млн тонн, а 2023 року – рекордні 32 млн тонн (Економічна Правда, 2024).

З початком роботи «Українського морського коридору» в серпні 2023 року, обсяги вантажоперевезень через порти Дунайського регіону України скоротились. За оцінками, порівняно з 2023 роком нині через них проходить вдвічі менше вантажів, однак це все ще втричі більше, ніж до повномасштабного вторгнення (ЦТС, 2024).

Окрім експорту сільськогосподарської продукції, через Дунайські порти здійснюється проходження орієнтовно до третини обсягів імпорту палива, а також певної частини імпорту мінеральних добрив. Експортним вантажем, що проходив через Ізмаїльський порт і до повномасштабного вторгнення є продукція гірничо-металургійної галузі, зокрема, залізна руда. Що стосується експорту зернових та імпорту добрив, нині спостерігається зворотна переорієнтація значної їх частини до глибоководних морських портів України на Чорному морі, робота яких відновилась у рамках згаданого раніше «Українського морського коридору».

Для розширення логістичних можливостей товарообігу українських портів в гирлі р. Дунай важливою є співпраця з румунськими колегами, у рамках якої було:

- реалізовано проєкт навігації у нічний час;
- знижено канальний збір для суден;
- досягнуто домовленостей про відкриття додаткової якірної стоянки в порту м. Констанца для експорту українського зерна.

Залізнична інфраструктура, що веде до Дунайських портів на Одещині потребує додаткової модернізації та розширення. Однак, окрім цього, серйозною загрозою є обстріли цієї інфраструктури та самих портів. Зокрема, автомобільно-залізничного мосту через Дністровський лиман, котрий є важливим логістичним елементом, яким проходять вантажопотоки до портів Дунайського регіону України.

За умов, що склались в перші місяці повномасштабного вторгнення, коли основні морські порти були заблоковані, а порти у гирлі р. Дунай не мали необхідних потужностей для прийняття наявних обсягів вантажів, значна частина вантажоперевезень була спрямована залізничним та автомобільним транспортом.

Особливості роботи цих сухопутних логістичних коридорів характеризувались низкою труднощів:

- недостатньою пропускною здатністю та загальною кількістю пунктів пропуску на кордоні, що викликало затори й несвоечасність в доставці товарів кінцевому споживачеві;
- відмінностями у технічних характеристиках залізничних колій між Україною та Європейським Союзом;
- неготовністю транспортної та складської інфраструктури країн ЄС до обсягів товарів, які надходили з України.

В умовах загрози збереженню нашої державності Європейським Союзом було прийнято комплекс безпрецедентних заходів для підтримки української економіки. Зокрема, з червня 2022 року було впроваджено тимчасове скасування мит і квот для імпорту з України до ЄС сільськогосподарської продукції (Суспільне Новини, 2024). З того часу, призупинення дії імпортних мит та квот на експорт української сільськогосподарської продукції до ЄС щорічно продовжували. Нині воно залишається актуальним до 5 червня 2025 року. Цей крок з лібералізації зовнішньої торгівлі суттєво підтримав економіку нашої країни та сприяв зміцненню торговельних відносин з країнами Європейського Союзу.

Україна доєдналась до «Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами» та «Конвенції про процедуру спільного транзиту». Набравши чинності 1 жовтня 2022 року, вони дозволили прискорити процедури митного контролю. Ними передбачено роботу механізму зі створення єдиної митної декларації для конкретного товару, що буде дійсна як для експортерів з України, котрі виконують транзит по Євросоюзу, так і для імпортерів товарів з ЄС в Україну (Суспільне Новини, 2022).

З травня 2022 року Європейською Комісією було запущено «План дій щодо шляхів солідарності», ціллю якого є підвищення інфраструктурної спроможності експортних коридорів між Україною та ЄС, а також створення нових інфраструктурних сполучень (European Commission, 2022). У цих рамках було підписано угоду про приєднання України до Транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network – TEN-T), що є частиною політики Європейської Комісії щодо розширення цієї мережі до сусідніх країн.

«Шляхи солідарності» пролягають Дунайським регіоном, Польщею, країнами Балтії та Адріатичним регіоном, охоплюючи залізничні, автомобільні та внутрішні водні маршрути. Станом на травень 2024 року дунайський і польсько-балтійський коридори залишаються ключовими для імпорту товарів, тоді як Адріатичний маршрут є особливо важливим для експорту несільськогосподарської продукції з України (EU NEIGHBOURS east, 2024).

У межах ініціативи «Шляхи солідарності» Україною з ЄС в червні 2023 року здійснено підписання угоди про приєднання до програми «Механізм Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF). Впровадження програми стане ще одним засобом покращення логістичних зв'язків між Україною та ЄС, дозволяючи полегшити здійснення експорту української продукції до європейських країн. З її допомогою відкриваються також можливості для отримання фінансування від ЄС, зокрема, задля проведення модернізації залізничних та автомобільних пунктів пропуску на кордоні України з державами, котрі є членами ЄС – Румунією, Угорщиною, Словаччиною, Польщею (Міністерство розвитку громад та територій України, 2023).

Урядом України також проводиться робота з пошуку вирішення проблеми відмінностей в ширині залізничної колії, що складає в нашій державі 1520 мм, в той час як європейська стандартна ширина колії становить 1435 мм. Ця відмінність спричиняє відчутні затримки в роботі залізничного транспорту, що використовується для здійснення

вантажоперевезень через державний кордон, оскільки це вимагає додаткового часу для заміни вагонних візків.

Повноцінна перебудова залізничних шляхів України за європейським стандартом ускладнюється необхідністю значних фінансових інвестицій. Однак вже є ініціативи з реконструкції та побудови окремих ділянок залізниці з шириною колії – 1435 мм. Так, у рамках вже згадуваної програми «Механізм «Сполучення Європи» (CEF), у липні 2024 року було погоджено проєкт з інтеграції залізничної системи України в транспортну систему ЄС. Він передбачає проведення робіт з проєктування, розбудови та електрифікації евроколії на ділянках: Чоп – Львів; Львів – Чернівці – Вадул-Сірет – Держкордон; Павлове-2 / Матювце – Ужгород; Чоп – Ужгород (Укрзалізниця, 2024).

Ще однієї ініціативою, яка реалізовується паралельно з розбудовою мережі колій європейського зразка, є пілотний проєкт між Укрзалізницею та Адміністратором залізничної інфраструктури Іспанії (ADIF) щодо розробки потягів, які будуть під час руху поїзда адаптуватись до різної ширини колії за допомогою розсувних колісних пар і спеціальних пристроїв (Укрінформ, 2024).

Представлені вище ініціативи є дієвою реакцією на труднощі у роботі сухопутних логістичних коридорів, а також дозволяють розширити та поглибити логістичні зв'язки України з країнами ЄС.

Однак, митні послаблення та подальше насичення сільськогосподарською продукцією з України ринків країн Європейського Союзу були серед причин, котрі призвели до невдоволення польських фермерів, які здійснювали блокування українсько-польського кордону в період з листопада 2023 року до квітня 2024 року. Наслідком цього стало колосальне зменшення обсягів транзиту товарів, що проходили через Польщу. Це в свою чергу спричинило значні фінансові втрати для української економіки, котра потерпає від війни.

Під впливом європейських фермерів, котрі висловлювали свої побоювання стосовно можливого витіснення українською продукцією товарів місцевого виробництва, було запроваджено механізм «екстреного гальмування» для експорту деяких категорій товарів. Цей механізм буде спрацьовувати, якщо обсяги експорту досягатимуть рівня середньорічного експорту, котре було зареєстрованого у період з липня 2021 року по грудень 2023 року. У такому випадку тарифи на ці категорії товарів будуть знову введені (Радіо Свобода, 2024).

Попри досягненні домовленості залишається ймовірною загроза повторного блокування пунктів пропуску. За оцінками Національного банку України (НБУ), недостатня диверсифікація транспортних маршрутів для імпорту спричинила його значне скорочення через блокаду західних кордонів. Так, прямі втрати імпорту товарів за перший місяць блокування кордонів оцінювались в 500 млн дол. США, а експорту – 160 млн дол. США. Втрати імпорту в II кварталі 2024 року НБУ оцінили в розмірі близько 300–400 млн дол. США. Якщо ж повторно відбудеться тривале та інтенсивне блокування кордону, то втрати експорту можна буде звести до мінімуму завдяки роботі морського коридору, а імпортні втрати складатимуть до 500 млн дол. США на місяць (НБУ, 2024).

У серпні 2022 року запрацювала «Чорноморська зернова ініціатива», що відкрило можливість експорту сільськогосподарської продукції через частину українських чорноморських портів. Так, у 2022 році у рамках цієї ініціативи було забезпечено майже 12% загального обсягу експорту товарів, а з серпня 2022 року до березня 2023 року – понад чверть від загального експорту. Станом на квітень 2023 року було експортовано 26,4 млн тонн продовольчих товарів, вартість яких становила понад 7 млрд дол. США. Список країн, куди була доставлена ця продукція налічував до 45 держав світу, з яких: 40,1% товарів отримали країни Європи; 48,7% – Азії; 11,2% – Африки (НБУ, 2023).

Функціонування морського маршруту в межах «Чорноморської зернової ініціативи» стикалось зі значними труднощами та викликами з боку Росії, котра остаточно розірвала домовленості у липні 2023 року. Після цього, шляхом дипломатичних зусиль, котрі

передбачали формування спеціального механізму страхування суден Unity Facility та за підтримки ЗСУ, у тому числі Військово-Морських Сил, в серпні 2023 року Україна налагодила роботу «Українського морського коридору» (Deutsche Welle, 2024). Він базується на потужностях глибоководних морських портів «Великої Одеси» – Чорноморського, Південного та Одеського.

Діяльність «Українського морського коридору» дозволила розпочати експорт не лише продовольства, а й продукції гірничо-металургійної та хімічної промисловості. Це допомогло розширити географічну та товарну структуру зовнішньоекономічної діяльності. Відновлення морського експорту гірничо-металургійної продукції, що є більш економічно доцільним, дозволило збільшити обсяги роботи рудовидобувних підприємств та наростити випуск продукції металургійної промисловості. Це зменшило експортні втрати від блокування сухопутних шляхів через західні кордони України. Також це сприяло поверненню української продукції на традиційні для них експортні ринки: продовольчі товари постачалися до Азії та Африки, а руда та метали — до Азії та США (НБУ, 2024).

«Український морський коридор» посприяв інтенсифікації залізничних перевезень по Україні. Зокрема, зросли обсяги використання транспортно-складської інфраструктури навколо портів «Великої Одеси».

З початку 2024 року по 25 жовтня 2024 року робота морських логістичних маршрутів дозволила забезпечити проходження 80 млн тонн вантажів через глибоководні порти «Великої Одеси» та українські порти Дунайського регіону (ДП «АМПУ», 2024).

Повномасштабне вторгнення мало вплив також на географію складської інфраструктури, котра є важливою складовою логістичного забезпечення зовнішньоекономічного комплексу.

Через бойові дії у 2022 році пошкоджень зазнали великі складські комплекси на Київщині (Forbes Ukraine, 2024). Київська область та м. Київ відігравали роль ключового логістичного хабу нашої держави до початку повномасштабного збройного вторгнення. Утім, безпекові фактори та блокування роботи морських портів спричинили просторове зміщення логістичних потоків до західної частини України, зокрема, до Львова та Львівської області (Forbes Ukraine, 2023). Це зумовило розвиток складської інфраструктури поблизу нашого західного кордону. У 2024 році ця тенденція зберігається, однак, паралельно з цим спостерігається поновлення попиту на склади у Києві та на Київщині, де були відновлені зруйновані потужності та відбувається розбудова нових складських комплексів. За оцінками, на столицю та область припадають 53 % від загальної площі складських приміщень.

**Висновки.** Логістичне забезпечення має безпосередній вплив на зовнішньоекономічну діяльність, визначаючи стан зовнішньоекономічного комплексу. Ключову логістичну роль в реалізації зовнішньої торгівлі товарами, передусім експорту сільськогосподарської продукції, відіграють морські порти «Великої Одеси» – Чорноморський, Південний та Одеський.

Диверсифікація шляхів логістичного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності дозволить зменшити негативний ефект від неможливості застосування основної транспортної артерії внаслідок загроз військового характеру або політико-економічних факторів. Для цього здійснюються відповідні кроки з розвитку інфраструктури українських портів у гирлі р. Дунай, зокрема, це питання є на порядку денному в співпраці між Україною та Румунією. Розвиваються потужності для автомобільного та залізничного сполучення із країнами ЄС, що забезпечується низкою міжнародних ініціатив. Це також сприяє більш глибокій інтеграції нашої держави в логістичну систему Європейського Союзу.

В умовах бойових дій, що тривають на території України, а відповідно постійних загроз для логістичної інфраструктури, необхідністю є забезпечення її захисту, у тому числі, засобами протиповітряної оборони. Залучення коштів для розвитку оборонно-промислового комплексу (ОПК) України та посилення спроможностей із виробництва необхідних засобів може бути досягнуто, зокрема, через контрольований експорт озброєння.

## References

- Al'meka V. H., 2017. Lohistychnе zabezpechennya mizhnarodnoyi torhivli [Logistics support of international trade]. Vcheni zapysky universytetu KROK. Seriya: Ekonomika, 46 (in Ukrainian).
- Braychevs'kyi YU. S., 2010 Faktornyy analiz u doslidzhennyakh z heohrafiyi zovnishn'oyi torhivli [Factor analysis in studies on the geography of foreign trade]. Heohrafiya ta turyzm, 5 (in Ukrainian).
- Dakhno I. I., Baranovs'ka V. M., Bovtruk YU. A., Vecheryns'ka I. S., Honcharenko YE. M., Lytvynenko YA. V., Smyrnov I. H., T'orlo V. V., Khil'chevs'ka I. H., 2009. Rehulyuvannya zovnishn'o-ekonomichnoyi diyal'nosti [Regulation of foreign economic activity]. – K.: Tsentr uchbovoyi literatury (in Ukrainian).
- Derzhavne pidpryyemstvo «Administratsiya mors'kykh portiv Ukrayiny», 2024. Za operatyvnymy danymy DP «AMPU» z 1 sichnya ukrayins'ki porty perevalyly 80 mln t vantazhiv [According to the operational data of the State Enterprise «Ukrainian Sea Ports Authority», since January 1, Ukrainian ports handled 80 million tons of cargo]. Retrieved from <https://bit.ly/3AhVxnB> (in Ukrainian).
- Deutsche Welle, 2024. Yak Ukrayina zabezpechuye robotu «mors'koho korydor» [How Ukraine ensures the operation of the «sea corridor»]. Retrieved from <https://bit.ly/4hoqt68> (in Ukrainian).
- Ekonomichna Pravda, 2023. Yak lohistyka adaptovalasya do viyny [How logistics adapted to war]. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (in Ukrainian).
- Ekonomichna Pravda, 2024. Cherez ukrayins'ki porty u 2023 rotsi eksportuvaly ponad 56 mil'yoniv tonn vantazhiv – AMPU [More than 56 million tons of cargo were exported through Ukrainian ports in 2023 – AMPU]. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/news/2024/01/24/709110/> (in Ukrainian).
- EU NEIGHBOURS east, 2024. Yevropeys'kyi Soyuz vidznachaye dva roky «Shlyakhiv solidarnosti» – eksportovano ponad 136 mln tonn tovariv [The European Union celebrates two years of «Solidarity Lanes» – more than 136 million tons of goods were exported]. Retrieved from <https://bit.ly/4enE5vU> (in Ukrainian).
- European Commission, 2022. European Commission to establish Solidarity Lanes to help Ukraine export agricultural goods. Retrieved from <https://bit.ly/3Cq8SLq>.
- Forbes Ukraine, 2022. Holovne pytannya ekonomiky. Ukrayina vtrachaye \$170 mln na den' cherez zablokovani porty. Chy mozha vyrishyty eksportnyy kolaps [The main issue is the economy. Ukraine loses \$170 million a day due to blocked ports. Can the export collapse be resolved]. Retrieved from <https://bit.ly/3N9LOR5> (in Ukrainian).
- Forbes Ukraine, 2023. Velyka viyna peretvoryuye L'viv na holovnyy lohistychnyy khab krayiny. Khto znimaye vershky z ts'oho bumu [The Great War turns Lviv into the main logistics hub of the country. Who skims the cream from this boom]. Retrieved from <https://bit.ly/40LSMG5> (in Ukrainian).
- Forbes Ukraine, 2024. Desyat' naybil'shykh vlasnykiv sklads'koyi nerukhomosti v Ukrayini. Khto obyishov Tomasha Fialu, Roshen, «Novu poshtu» ta «Epitsentr»? [The ten largest owners of warehouse real estate in Ukraine. Who beat Tomasz Fiala, Roshen, «Nova Poshta» and «Epicenter»?]. Retrieved from <https://bit.ly/48R736b> (in Ukrainian).
- Horoshkova L. A., Vasylyeva O. O., Maslova O. V., Sumets' O. M., 2023. Richkova lohistyka v umovakh viyny ta povoyennoho vidnovlennya Ukrayiny: stan ta perspektyvy [River logistics in the conditions of war and post-war reconstruction of Ukraine: state and prospects]. Ekonomichnyy visnyk universytetu, 56 (in Ukrainian).
- Hrytsevych V. S., Sen'kiv M. I., 2017. Ponyattyevo-terminolohichni osnovy heolohistyky yak aktual'noho napryamku suspil'noyi heohrafiyi [Conceptual and terminological foundations of geologic as an actual direction of social geography]. Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya, 78 (in Ukrainian).
- Koval'ova, M. L., 2024. Lohistychnе zabezpechennya zovnishn'torhovel'nykh operatsiy v suchasnykh umovakh [Logistics support of foreign trade operations in modern conditions]. Ekonomika ta suspil'stvo, 62 (in Ukrainian).
- Ministerstvo rozvytku hromad ta terytoriy Ukrayiny, 2023. Ukrayina stala povnotsinnoyu uchashnytseyu prohramy Yevropeys'koho Soyuzu «Mekhanizm Spoluchennya Yevropy» [Ukraine became a full member of the European Union program «Mechanism for Connecting Europe»]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/34941.html> (in Ukrainian).
- Natsional'nyy bank Ukrayiny, 2024. Inflyatsiynnyy zvit [Inflation report]. Retrieved from <https://bank.gov.ua/ua/monetary/report> (in Ukrainian).

- Natsional'nyy instytut stratehichnykh doslidzhen', 2023. Napryamy pidvyshchennya efektyvnosti roboty portiv Dunays'koho rehionu [Directions for improving the efficiency of the ports of the Danube region]. Retrieved from <https://bit.ly/4fnIHmJ> (in Ukrainian).
- Radio Svoboda, 2024. Yevroparlament i Rada Yevropeys'koho Soyuzu diyshly tymchasovoyi uhody shchodo podovzhennya pil'h dlya ukrayins'koho aharnoho eksportu [The European Parliament and the Council of the European Union reached a temporary agreement on the extension of benefits for Ukrainian agricultural exports]. Retrieved from <https://bit.ly/40EX7KS> (in Ukrainian).
- Shkurupiy O. V., Honcharenko V. V., Artemenko I. A., Pozhar A. A., Pinchuk I. O., Strochykhin YU. F., 2012. Zovnishn'oekonomichna diyal'nist' pidpryyemstva [External economic activity of the enterprise]. – Kyiv: Tsentri uchbovoyi literatury (in Ukrainian).
- Sihayeva T., Misyukevych V., Tymchenko A., 2023. Lohistychne zabezpechennya mizhnarodnoyi torhivli: neobkhdnist' ta stan v suchasnykh umovakh [Logistics support of international trade: necessity and status in modern conditions]. *Ekonomika ta suspil'stvo*, 54 (in Ukrainian).
- Suspil'ne Novyny, 2022. Mytnyy "bezviz" z Yevropeys'kym Soyuzom: shcho zminyt'sya i yaki perevahy dlya biznesu [Customs "visa-free" with the European Union: what will change and what are the advantages for business]. Retrieved from <https://bit.ly/48HVtKy> (in Ukrainian).
- Suspil'ne Novyny, 2024. Yevropeys'kyy Soyuz na rik prodovzhyv skasuvannya myt na import ukrayins'koyi ahroproduktsiyi [European Union extended the abolition of customs duties on the import of Ukrainian agricultural products for one year]. Retrieved from <https://bit.ly/3YleEVQ> (in Ukrainian).
- Suspil'ne Odesa, 2023. Investytsiyi v infrastrukturu Dunays'kykh portiv sklaly blyz'ko 100 mln dolariv – Shmyhal' [Investments in the infrastructure of the Danube ports amounted to about 100 million dollars – Shmyhal']. Retrieved from <https://bit.ly/3YJQt8> (in Ukrainian).
- Trushkina N., Serbina T., 2022. Mizhnarodna lohistyka u systemi zovnishn'oekonomichnoyi diyal'nosti pidpryyemstv [International logistics in the system of foreign economic activity of enterprises]. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*, 1.3 (in Ukrainian).
- Tsentri transportnykh stratehiy, 2024. Trymay Dunay shyrshe: Chy vdast'sya zberehty nynishni obsyahy perevalky na richtsi [Keep the Danube wider: Will it be possible to maintain the current volumes of transshipment on the river]. Retrieved from <https://bit.ly/4hKuaTV> (in Ukrainian).
- Ukrinform, 2024. Ispans'ka kompaniya ADIF dopomozhe Ukrzaliznytsi adaptuvaty potyahy do riznoyi shyryny kolyi [The Spanish company ADIF will help Ukrzaliznytsia to adapt trains to different track widths]. Retrieved from <https://bit.ly/3YFAyTL> (in Ukrainian).
- Ukrzaliznytsya, 2024. Yevropeys'kyy Soyuz vydilyt' Ukrzaliznytsi mayzhe 43 mln yevro dlya realizatsiyi yevrointehratsiynykh proyektiv [The European Union will allocate almost 43 million euros to Ukrzaliznytsia for the implementation of European integration projects]. Retrieved from [https://uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/634493/](https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/634493/) (in Ukrainian).