

4. North Atlantic Treaty Organization URL: <https://www.nato.int/>

5. Dexonline URL: <https://dexonline.ro/>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-428-3-46>

**DEVELOPMENT OF UKRAINE'S EXPORT LOGISTICS  
IN WAR CONDITIONS:  
CHALLENGES, OBSTACLES, PROSPECTS**

**РОЗБУДОВА ЕКСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ  
В УМОВАХ ВІЙНИ: ВИКЛИКИ, ПЕРЕШКОДИ, ПЕРСПЕКТИВИ**

**Zaika O. O.**

*Postgraduate Student*

*Institute of Regional Research named  
after M.I. Dolishniy of National  
Academy of Sciences of Ukraine  
Lviv, Ukraine*

**Zaika O. O.**

*аспірант*

*Державна установа «Інститут  
регіональних досліджень  
імені М. І. Долишнього  
Національної академії наук України»  
м. Львів, Україна*

В умовах повномасштабної війни рф проти України, набуття Україною статусу кандидата на членство в ЄС відбувається актуалізація Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки (далі – Стратегія) [1]. У проєкті оновленої Стратегії визначено вісім актуальних викликів розвитку країни, одним з яких є втрата транзитного потенціалу та вимушена переорієнтація транспортнологістичних потоків. Відтак задля досягнення стратегічної цілі II. Підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів одними із завдань у Стратегії визначено: «2.2.7. Підтримка реалізації економічних проєктів у ключових секторах – енергетика, переробка аграрної продукції, транспорт та експортна логістика, виробництво критичних матеріалів» та «2.3.5. Створення умов для відновлення та розвитку системи експортної логістики».

Важливість ефективного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури обумовлена також достатньо високим рівнем відкритості економіки України, яка станом на 2021 рік становила 81%. Забезпечення високого рівня інтеперабельності транспортної системи України та її технологічна модернізація є одними з передумов

поглиблення інтеграції України у європейські та глобальні ланцюги доданої вартості.

Блокада українських портів на Чорному морі, розірвання торговельно-економічних відносин з росією та білоруссю вплинули на логістику транспортування вантажів: у 2022 році частка міжнародних та транзитних перевезень сухопутним транспортом зросла на 20% (з 48% у 2021 році до 68% у 2022 році); значно зросла інтенсивність вантажопотоків через ділянку кордону Україна-ЄС (у 2022 році кількість пропущених через кордон вантажних автомобілів зросла на 20,3%, вантажних вагонів – на 21,7%, вантажів – на 21,3%) [2–3].

Лідерами серед прикордонних областей за обсягом міжнародних та транзитних перевезень на ділянці кордону Україна-ЄС у 2022 р. були Закарпатська область (через пункти пропуску на її території пропущено 37,7% всіх вантажопотоків у міжнародному сполученні та 59,4% – транзитних вантажопотоків) та Волинська область (31% – вантажів у міжнародному сполученні і 13,2% – транзитних вантажів). На Львівську область припало відповідно, 19,7% та 17,3%. Водночас у 2022 році найбільша частка вантажівок перетнула кордон саме у Львівській області (35,7%); найбільша частка вантажних вагонів – у Закарпатській області (48,6%) [4].

Висока інтенсивність транспортних потоків, нерівномірність потоків і недостатня пропускна спроможність призвели до утворення величезних черг перед пунктами пропуску як зі сторони України, так і зі сторони країн ЄС [3, 4].

У 2023 році міжнародні вантажні перевезення залізницею становили 63,6 млн т, що на 15% менше у порівнянні з попереднім роком. Водночас інтермодальні перевезення залізницею України зросли на 34%, до 201,3 тис. ДФЕ (двадцятифутових контейнерів), з яких 62% перевезено на експорт. Протягом 2018 – 2021 років спостерігалось постійне зростання обсягів контейнерних перевезень. Негативною була динаміка розвитку інтермодальних перевезень лише у 2022 році після повномасштабного вторгнення РФ. У цей рік падіння сягнуло 46% [5]. Мультимодальні перевезення в Україні наразі займають незначну частку у загальному обсязі вантажних перевезень.

В умовах подальшого збільшення обсягів вантажоперевезень на ділянці кордону Україна-ЄС наявна потужність функціонуючих на сьогодні перевантажувальних терміналів та складувальних майданчиків є вкрай низькою. Особливо це стосується контейнерних терміналів [4].

Мультимодальні (інтермодальні) перевезення здійснюються різними видами транспорту, такими як залізничний, автомобільний, повітряний і водний. Перевагами мультимодальних перевезень є їх економічна ефективність, кращі можливості відстеження перевезень на всіх етапах ланцюга постачання, ширший перелік та вища якість логістичних послуг тощо.

У 2023 році розмір глобального ринку мультимодальних перевезень досяг 44,78 млрд дол. США. За різними оцінками, у період між 2024 та 2032 роками середньорічний темп зростання даного ринку становитиме приблизно 8,3%; до 2032 року розмір ринку досягне 92,38 млрд дол. США [6].

Основними факторами, які впливають на зростання ринку мультимодальних перевезень, є [6]:

- позитивна динаміка розвитку міжнародної торгівлі. Здійснення мультимодальних перевезень дозволяє скоротити час обробки вантажів, спростити транспортні процедури та використовувати єдиного транспортного оператора, зменшити випадки втрат або крадіжок.

Формування сприятливої державної політики, спрямованої на стимулювання розвитку мультимодальних перевезень і зменшення залежності від автомобільного транспорту, є однією з ключових тенденцій ринку мультимодальних перевезень. Країни активно інвестують у розвиток мультимодальних логістичних парків, залізничної та водної інфраструктури, зорієнтованої на здійснення мультимодальних перевезень, і намагаються зменшити витрати на логістику.

- зростання попиту на екологічні види транспорту та зростаюча увага до зменшення вуглецевого сліду ланцюгів постачання. Задля досягнення цілей сталого розвитку ключові гравці ринку переходять на екологічно чисті види транспорту, оптимізують і складають нові маршрути, зменшують порожній пробіг і покращують планування землекористування.

- технологічний прогрес. Поява таких технологій як Інтернет речей, автоматизація та штучний інтелект безпосередньо вплине на покращення зв'язності, гнучкості, прозорості, адаптивності та ефективності мультимодальних перевезень.

Відновлення та розбудова логістично-транспортної інфраструктури України повинні відбуватись вже з врахуванням діючих вимог та стандартів європейського законодавства та подальшої гармонізації

законодавства України та ЄС відповідно до Угоди про асоціацію. Потребує оновлення законодавство у частині розвитку міжнародних транспортних коридорів та розвитку транзитного потенціалу країни, визначення маршрутів цих коридорів та приведення у відповідність схеми планування території країни, областей, громад. Законодавство у цій сфері не оновлювалось вже понад 20 років. Водночас Україна повинна зайняти активну позицію щодо розробки нових транспортних коридорів та облаштування вже діючих. В умовах побудови нових логістичних маршрутів в обхід росії та білорусії, транспортна інфраструктура країни може стати важливою складовою нових торговельних шляхів.

Розвиток мультимодальних перевезень та об'єктів його інфраструктури в Україні потенційно може стати одним із драйверів післявоєнного економічного розвитку країни та шляхів покращення її експортної логістики. Водночас такий розвиток повинен передбачати узгодження окремих приватних ініціатив із пріоритетами та завданнями загальнонаціональної транспортної стратегії, відповідати програмним документам та вже затвердженим інфраструктурним проектам у ЄС, враховувати досвід насаперед країн-сусідів у формуванні та реалізації політики у цій сфері.

### Література:

1. Проект Постанови КМУ «Про внесення змін до Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки». *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* : сайт. URL: Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки---.pdf
2. Прутула Х. М., Заїка О. О. Розвиток торговельно-економічного співробітництва України та ЄС в умовах глобальних трансформаційних процесів. *Ефективна економіка*. 2023. № 8.
3. Prytula Kh. (Eds.). Assessment of the throughput capacity of checkpoints for freight transportation on the Ukraine-EU land border and prospects for its development: analytical report (electronic edition). Lviv : Institute of Regional Research of the NAS of Ukraine. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20230033.pdf>
4. Прутула Х. М., Максименко А. О., Калат Я. Я., Кирик І. М. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України в умовах поглиблення інтеграції до Європейського Союзу. *Регіональна економіка*. 2023. № 2(108). С. 60–71.

5. У 2023 році інтермодальні перевезення залізницею зросли на 34%. *Rail.insider* : сайт. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-2023-roczni-intermodalni-perevezennya-zaliznyczeyu-zrosly-na-34/>

6. Global Multimodal Transportation Market Outlook. *Expert Market Research*: site. URL: <https://www.expertmarketresearch.com/reports/multimodal-transportation-market>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-428-3-47>

## **THE ISRAELI-PALESTINIAN CONFLICT AND THE IMPORTANCE OF PRIORITISING HUMAN SECURITY**

**Laza Lois**

*BA Student – Security Studies at the Faculty of History,  
International Relations, Political Sciences  
and Communication Sciences*

**Țoca Constantin – Vasile**

*Doctor of Geography,  
Associate Professor at the Faculty of History International  
Relations Political Sciences  
Communication Sciences  
University of Oradea  
Oradea, Romania*

Starting from the premise that everyone has the right to live their lives in security and peace, the analysis of the Israeli-Palestinian conflict can bring a new perspective on the difficulties that stand in the way of achieving this. In order to assess the ongoing altercations, it is necessary to consider the multiple facets of these disputes, looking at both the historical and the current ongoing issues. The complexity of the conflict is reflected in the depth of the issue, manifesting itself on multiple dimensions such as contradictory territorial claims, humanitarian crises, and a complicated geopolitical context.

Palestine has been a disputed geographical area since ancient times, with both states affirming the biblical basis as the reasoning behind territorial claims. The region was part of the Persian Empire (539-332 BC), the Roman Empire (66 BC-313 BC) and in 1099 the city of Jerusalem was conquered by the Catholic Crusaders who established a Latin kingdom in