

УДК 338.2  
JEL: F10; F19  
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-218-225>

## УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ ЕКСПОРТУ ТОВАРІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

©2023 ЛУЧНИКОВА Т. П., КОВАЛЕНКО В. В., ШОЛОМ А. О.

УДК 338.2  
JEL: F10; F19

### Лучникова Т. П., Коваленко В. В., Шолом А. О. Управління ланцюгами постачання експорту товарів в умовах воєнного стану

Метою даної статті є дослідження логістичних процесів управління ланцюгами постачання експорту товарів в Україні в умовах воєнного стану та пропонування основних напрямів такого управління. Війна в Україні є проблемою, яка впливає не тільки на економіку та добробут України, але і на весь світ, тому аналіз та оптимізація логістичних процесів для забезпечення ефективного експорту та збереження економічної стабільності України та всього світу є одним із найважливіших питань сьогодення. Україна, як країна зі значним потенціалом експорту товарів, стикається з численними викликами в галузі логістики, особливо в умовах війни. Існуюча інфраструктура та логістичні системи частково зруйновані або не пристосовані до умов експорту під час воєнного періоду. Отже, необхідно підвищити ефективність і конкурентоспроможність експортної логістики шляхом удосконалення транспортних маршрутів, скорочення часу доставки й оптимізації ланцюга постачання. Актуальність дослідження полягає в тому, що логістичні аспекти експорту товарів у військових умовах мають критичне значення для ефективності та стійкості економіки країни. Глибокий аналіз складнощів, з якими стикаються експортери під час вторгнення, є ключовим для розроблення нових стратегій та політик, спрямованих на забезпечення безперервного експорту та укріплення економічної резистентності. Управління ланцюгами постачання експорту під час повномасштабного вторгнення визначається як вирішення комплексу проблем, що виникають у зв'язку зі змінами в геополітичній та економічній обстановці, які впливають на логістичні процеси та інфраструктуру експорту. Ці складнощі включають у себе перешкоди у транспортуванні, перегляд торговельних маршрутів, зміни тарифних умов і нестабільність ланцюга постачання. У пропонованій статті розглянуто основні аспекти цих складнощів, а також спрогнозовано подальший розвиток стратегій подолання та уникнення логістичних проблем.

**Ключові слова:** ланцюг постачання, логістика, експорт товарів, індекс ефективності логістики, воєнний стан, «зерновий коридор».

**Рис.:** 1. **Табл.:** 5. **Бібл.:** 15.

**Лучникова Тетяна Петрівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики, Державний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** [tanyasop@ukr.net](mailto:tanyasop@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0624-5829>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/HNB-7806-2023>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57208085234>

**Коваленко Вікторія Вікторівна** – здобувач вищої освіти, факультет міжнародної торгівлі та права, Державний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** [V.Kovalenko.FMTP.073.20@knute.edu.ua](mailto:V.Kovalenko.FMTP.073.20@knute.edu.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0009-6866-6670>

**Шолом Анна Олександрівна** – здобувач вищої освіти, факультет міжнародної торгівлі та права, Державний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** [A.Sholom.FMTP.073.20@knute.edu.ua](mailto:A.Sholom.FMTP.073.20@knute.edu.ua)

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0005-5324-4927>

UDC 338.2  
JEL: F10; F19

### Luchnikova T. P., Kovalenko V. V., Sholom A. O. Management of Supply Chains for the Export of Goods in the Conditions of Martial Law

The aim of this article is to study the logistical processes of management of supply chains for the export of goods in Ukraine under martial law and to propose the main directions of such management. The ongoing war in Ukraine is a problem that affects not only the economy and well-being of Ukraine itself, but also the whole world, so the analysis and optimization of logistical processes to ensure efficient exports and maintaining the economic stability of both Ukraine and the whole world is one of the most important issues of the present day. Ukraine, as a country with significant potential for exporting goods, faces numerous challenges in the field of logistics, especially in terms of war. The existing infrastructure and logistical systems are partially destroyed or not adapted to the export conditions during the war period. Therefore, it is necessary to increase the efficiency and competitiveness of export logistics by improving transport routes, reducing delivery time and optimizing the supply chain. The relevance of the study lies in the consideration that the logistical aspects of the export of goods in military conditions are crucial for the efficiency and sustainability of the country's economy. An in-depth analysis of the challenges faced by exporters during the military invasion is a key to developing new strategies and policies aimed at ensuring uninterrupted exports and strengthening economic resilience. The export supply chain management during a full-scale military invasion is defined as a solution to a set of problems arising from changes in the geopolitical and economic environment that affect logistical processes and the export infrastructure. These challenges include disruptions to transportation, revision of trade routes, changes in tariff conditions, and supply chain instability. The proposed article considers the main aspects of these difficulties, as well as predicts the further development of strategies for overcoming and avoiding logistical problems.

**Keywords:** supply chain, logistics, export of goods, logistics efficiency index, martial law, «grain corridor».

**Fig.:** 1. **Tabl.:** 5. **Bibl.:** 15.

**Luchnikova Tatyana P.** – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Enterprise Trade and Logistics, State University of Trade and Economics (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)

**E-mail:** [tanyasop@ukr.net](mailto:tanyasop@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0624-5829>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/HNB-7806-2023>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57208085234>

Щодня світова логістична галузь стикається з новими викликами – як через російське вторгнення, так і через економічну нестабільність на світових ринках. Руйнування звичних ланцюгів поставок змусили компанії змінювати географію експорту та знаходити нові напрями управління такими ланцюгами. Після повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року вітчизняна економіка значно постраждала, країна потребувала значного збільшення імпорту, водночас експорт та імпорт багатьох товарів був порушений або неможливим, логістика стикнулася з багатьма складнощами та отримала завдання повної перебудови старих і створення нових логістичних маршрутів і забезпечення їх безпеки. Незважаючи на всі складнощі та постійну нестабільність ситуації в країні національній логістиці вдалося врегулювати потоки імпорту та експорту, тому сьогодні важливо розглянути проблеми та складнощі логістики при експорті товарів під час повномасштабного вторгнення та зрозуміти, як логістика експорту буде розвиватися та пристосовуватися в майбутньому. Тож управління ланцюгами постачання експорту товарів в умовах воєнного стану є актуальним і необхідним для дослідження питання [1; 11].

Всебічний розгляд управління ланцюгами постачання експорту товарів в Україні представлений у багатьох наукових працях вітчизняних учених, зокрема таких: Авраменко О. [1], Завербний А., Двудіт З., Вуєк Х. [2], Кутко Т., Білецька О. [3], Жабинець О. [4], Харсун Л., Потоьомкін С. [6], Давидова І., Резніченко С. [7], Тодуров О. [10] та ін. Враховуючи ж невеликий період кризового стану, викликаного війною, кількість наукових праць у досліджуваному питанні управління ланцюгами постачання експортних товарів в умовах воєнного стану залишається незначною, а проблема актуальною та такою, що потребує вирішення.

Попри актуальність та певну увагу вчених до питання окресленої проблеми, актуальним залишається питання управління ланцюгами постачання експорту товарів в умовах воєнного стану.

Мета статті – дослідити процеси управління ланцюгами постачання експорту товарів в Україні в умовах воєнного стану та запропонувати основні напрями такого управління.

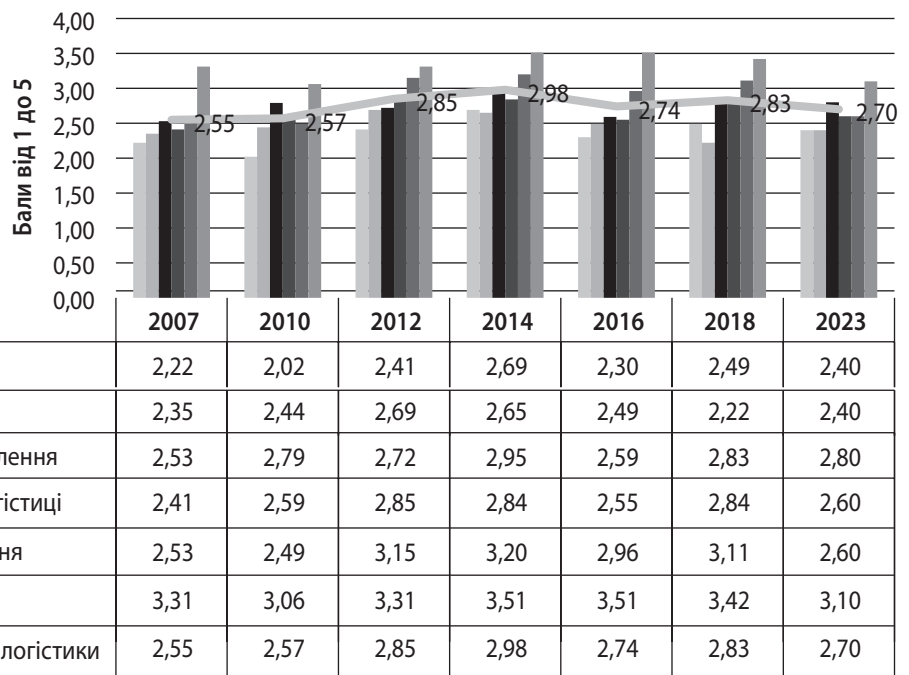
Методика дослідження полягає в застосуванні методів елементарно-теоретичного аналізу та синтезу, економіко-статистичних методів та групування, системного аналізу, дедукції, графічного методу для наочного представлення матеріалів дослідження.

З 24 лютого 2022 року Україна переживає повномасштабну війну. Незважаючи на те, що у 2022 р. могла бути досягнута рекордна кількість експорту, ситуація в країні ускладнилася через війну, постійну загрозу ракетних обстрілів та економічну кризу. Все це призвело до обмежень у функціонуванні бізнесу та навіть призупинення деяких видів діяльності. Особливо постраждала логістика, адже старі логістичні шляхи були зруйновані, а нові необхідно було створювати якнайшвидше. Через знищення логістичних маршрутів, блокування морських шляхів і проблеми залізничного транспорту експорт товарів став набагато важчим і дорожчим. Тому зараз важливим завданням стає дослідження особливостей української логістики.

Одним із найбільш значущих показників для розуміння рівня логістики в будь-якій країні світу, зокрема і в Україні, є індекс ефективності логістики (LPI). Це інструмент, що дозволяє порівняти ефективність торговельної логістики країн та оцінити різні аспекти логістичного процесу, включно з митним оформленням, інфраструктурою, простотою організації відправлень, якістю логістичних послуг тощо.

Індекс ефективності логістики (LPI) базується на опитуванні місцевих операторів, а саме: глобальних експедиторів і експрес-перевізників. Його мета полягає в наданні повного уявлення про логістичну сприятливість окремих країн для подальших порівнянь та виявлення сильних і слабких сторін логістичного ланцюга. Зараз для України та її розвитку в напрямі Європи дуже важливо виділити свої недоліки та переваги в усіх сферах, а особливо в логістиці, щоб поліпшити торгівлю та стати перспективним ринком для співпраці з міжнародними компаніями. На рис. 1 наведено інформацію щодо індексу ефективності логістики України та бали за кожним критерієм за період 2007–2023 рр.

З рис. 1 видно, що з 2007 р. по 2014 р. індекс ефективності та бали за кожним критерієм здебільшого зростали, а після 2014 р. йде спад, що пов'язано з початком війни на сході України, втратою територій, які були значущими для логістики (а саме, кордон Донецької та Луганської областей, місцеві митниці та залізниці), окупація Автономної Республіки Крим, втрата портів. У 2018 р. спостерігається невелике зростання, яке знову змінилося спадом у 2023 р., через повномасштабне вторгнення росії на територію



**Рис. 1. Результати оцінки ефективності логістики України Світовим банком за інтегральним показником LPI**  
**Джерело:** побудовано авторами на основі даних [8].

України. Тому можна зробити висновок, що Україна має великий потенціал і можливості розвитку логістики, але через війну багато зусиль на покращення цих показників були зведені нанівець. Тож сьогодні нам необхідно детальніше розглянути, з якими складнощами стикнулася одна з найбільш ускладнених на час війни сфер – експорт, і як Україні вдалося перебудувати та відновити логістичні зв'язки та відновити експорт, а також зрозуміти, як у майбутньому поліпшити та розвинути логістику експорту. У *табл. 1* наведено інформацію щодо експорту товарів України за 2022 р. і його зміну порівняно з 2021 р.

Отже, з проведених розрахунків у *табл. 1* видно, що експорт товарів у 2022 р. суттєво зменшився, майже втричі. Найбільший вплив на спад товарного експорту мали сектори металургійної та хімічної промисловості зі значними втратами у 62,5% і 55,2% відповідно. Морські перевезення та порти були основними маршрутами для експорту продукції агропромислового комплексу, металургії, хімічної промисловості, мінеральних добрив та інших товарів до початку війни, тому після закриття морських шляхів ці сфери постраждали найбільше. Також важливо враховувати, що вантажні перевезення залізницею у 2022 р. скоротилися на 65,3%, і транзитні перевезення міжнародними коридорами були припинені. Поширені проблеми включають обмежену пропускну спроможність на кордонах, ускладнення контрольних процедур, технологічні та інфраструктурні обмеження. Усі ці чинники значно ускладнили експорт товарів, що спричинило складнощі в логістиці та міжнародних поставках [9; 11].

Також значний вплив на зменшення експорту у 2022 р. спричинили черги на прикордонних переходах. Вони були надзвичайно довгими, в яких іноді стояло майже 40 тис. вагонів. Приблизно 20% вантажів, які очікували на перетин кордону, перебували в чергах понад 30 діб. Це мало негативний вплив на бізнес, оскільки замовники відмовлялися від партій товарів, бо збільшення часу доставки до кінцевих споживачів може призвести до пошкодження товарів.

У сфері повітряного транспорту в Україні теж наявні суттєві обмеження. Повітряний простір над країною закритий для цивільної авіації, що призводить до припинення діяльності українських та іноземних авіакомпаній щодо перевезення вантажів. Багато цивільних аеропортів в Україні були пошкоджені або зруйновані, що завдало приблизно 200 млрд грн збитків.

Разом із тим, скасування адміністративних бар'єрів для автомобільних перевезень відкрило нові можливості для транспортних компаній і полегшило доступ до міжнародних автомобільних ринків.

Також важливим є те, що війна змінила напрям логістичних потоків. Крім того, що Україна припинила будь-яку економічну діяльність з країною-агресором і Білоруссю, яка надала свої території для атак російської федерації на Україну, також було припинено сполучення авіаційним транспортом і закрито можливість морських перевезень, окрім зернового коридору. Але у 2022 р. Україна, незважаючи на війну, активно здійснювала експорт товарів та послуг до 233 країн у всьому світі. У *табл. 2* можна побачити, що серед основних країн-партнерів були Польща, Румунія, Туреччина, Китай, Угорщина та Німеччина.

Динаміка експорту товарів з України у 2021–2022 рр.

Вид товару	Експорт товарів з України у 2022 р.		Зміна експорту товарів з України порівняно з 2021 р.	
	млн грн	%	млн грн	%
Продукція АПК і харчової промисловості	23397,2	53,0	-4311,7	-15,6
Продукція металургійного комплексу	6004,1	13,6	-9986,9	-62,5
Мінеральні продукти	4323,5	9,8	-4090,9	-48,6
Продукція машинобудування	4216,9	9,6	-1890,6	-31,0
Деревина та паперова маса	2162,9	4,9	-376,9	-14,8
Продукція хімічної промисловості	1757,4	4,0	-2162,4	-55,2
Різні промислові товари	1335,6	3,0	-834,9	-38,5
Продукція легкої промисловості	951,1	2,2	-269,3	-22,1
<b>Загалом</b>	<b>44148,7</b>	<b>100</b>	<b>-23923,6</b>	<b>-288,3</b>

Джерело: розраховано та складено авторами за [14].

Таблиця 2

## Основні країни – партнери України з експорту у 2022 р.

Країна	Частка партнера, %	Обсяг експорту, млрд грн
Польща	15,1	6,7
Китай	5,6	2,5
Румунія	8,7	3,9
Угорщина	5,1	2,2
Туреччина	6,7	2,9
Німеччина	5,1	2,2

Джерело: розраховано та складено авторами за [12–14].

Причиною вибору основних партнерів у 2022 р. є те, що було змінено логістичні шляхи. Польща та Румунія є зараз не тільки одними з головних партнерів для України, але і доступом до портів. Також варто зазначити, що Україна почала ще раніше зосереджувати увагу на європейських маршрутах торгівлі, а під час війни Європа та більшість країн ЄС, а також Велика Британія почали розвивати відносини з Україною, надавати їй допомогу та спрощувати правила торгівлі.

Однією із основних причин співпраці України у 2022 р. із Туреччиною та Китаєм є створення зернового коридору. Значною проблемою для всього світу стала ситуація із зерном, оскільки до повномасштабної війни Україна постачала 10% світового експорту пшениці, понад 15–20% ячменю, більше 50% соняшникової олії, а після початку російського вторгнення в Україну в лютому 2022 р. український експорт зерна був серйозно порушений. Також Україна є гарантом світової продовольчої безпеки, що сприяло значній занепокоєності та участі провідних країн світу в організації зернового коридору. Декілька місяців російські військові кораблі блокували україн-

ські порти в Чорному морі. Але 27 липня 2022 р. була відновлена робота в портах Одеса, Чорноморськ та Южний у зв'язку з підписанням угоди для експорту українського зерна. Станом на зараз росія зупинила дію Чорноморської зернової ініціативи односторонньо, після її блокування протягом кількох місяців. Після 50 днів активних дипломатичних спроб Туреччини відновити зерновий коридор, президент Ердоган зустрівся з путіним у Сочі, але й цього разу досягти згоди не вдалося. Втім, за результатами роботи зернового коридору протягом 2022 р. було експортовано 33 млн т зернових. У табл. 3 наведено дані щодо обсягу та структури експорту зернових за регіонами та країнами, які є основними споживачами.

З даних табл. 3 видно, що головним регіоном – імпортером зернових є Азія, яка складає майже половину всього експорту (48,79%). Найбільшими споживачами в цьому регіоні є Китай (24,24%) і Туреччина (9,70%). Далі йде Європа, яка є істотним споживачем зернових з обсягом експорту 38,79%. Найбільшими країнами-споживачами є Іспанія (18,18%) та Італія (6,36%). Третім регіоном є Африка, яка приймає близько 12,42% експорту. Головними споживачами є Єгипет (4,85%) і Туніс (2,12%).

У табл. 4 ми можемо також побачити, які саме зернові перевозилися зерновим коридором, та їх частку в загальному експорті.

Загалом обсяг експорту зернових у 2022 р. становив 33 млн т і був розподілений між різними регіонами та країнами, що свідчить про важливість цього продукту на міжнародному ринку. Кукурудза відіграла ключову роль у загальному експорті зерновим коридором, становлячи майже 40% експорту з обсягом 13,19 млн т. Пшениця займає друге місце за обсягом експорту (21,98%), також спостерігається значний обсяг соняшникової олії, ріпаку та насіння соняшника, які також мають вагому частку в загальному обсязі

Структура експорту зерновим коридором по країнах

Регіон	Обсяг, млн т	Частка, %	Країна	Обсяг, млн т	Частка, %
Азія	16,1	48,79	Китай	8	24,24
			Туреччина	3,2	9,70
			Бангладеш	1,1	3,33
			Ізраїль	0,9	2,73
			Інші	2,9	8,79
Європа	12,8	38,79	Іспанія	6	18,18
			Італія	2,1	6,36
			Нідерланди	2	6,06
			Португалія	0,7	2,12
			Інші	2	6,06
Африка	4,1	12,42	Єгипет	1,6	4,85
			Туніс	0,7	2,12
			Лівія	0,6	1,82
			Кенія	0,4	1,21
			Інші	0,8	2,42
<b>Загалом</b>	<b>33</b>	<b>100,00</b>	<b>Загалом</b>	<b>33</b>	<b>100,00</b>

Джерело: розраховано та складено авторами за [13; 14].

Таблиця 4

Структура українського експорту зерновим коридором у 2022 р.

Вид зернових	Експорт	
	Млн т	%
Кукурудза	13,19	39,96
Пшениця	7,25	21,98
Соняшникова олія	2,76	8,37
Ріпак	2,56	7,75
Насіння соняшника	2,28	6,92
Шрот	1,88	5,70
Ячмінь	1,44	4,37
Соєві боби	1,48	4,48
Соєва олія	0,16	0,47

Джерело: розраховано та складено авторами за [12; 13].

експорту. Отже, незважаючи на недовгий термін дії та постійні втручання та перешкоди країни-агресора, зерновий коридор був достатньо ефективним і дозволив Україні залишити за собою лідируючі позиції на світовому ринку експорту зернових, а саме, 5-те місце.

Окрім зернового коридору, Україна також знайшла інші можливі маршрути для експорту товарів АПК і харчової промисловості. Розвиток автомобільних і залізничних маршрутів, спрямованих до ключових торговельних партнерів, відігравав важливу роль у забезпеченні стабільності експортної діяльності.

У табл. 5 наведено інформацію щодо обсягу експорту різних товарів АПК і харчової промисловості, їх частку в загальному експорті їх товарної групи та частки транспорту, яким їх було перевезено.

З табл. 5 видно, що значна частина експорту товарів агропромислового комплексу та харчової промисловості здійснюється через порти, залізницю та автотранспорт, що свідчить про важливість і різноманітність транспортних маршрутів для експорту сільськогосподарської продукції та харчових товарів.

З огляду на вихід росії з продовольчої угоди та ракетні удари по логістичній інфраструктурі України в ЄС було відновлено дискусії щодо того, як забезпечити експорт українських продуктів харчування на світові ринки через наземні транзитні коридори з державами – членами ЄС, які сусідять з Україною. Зокрема, частина експорту припадає на польсько-український кордон. Проте це негативно впливає на польську економіку, адже частина дешевого українського зерна стало осідати на ринку Польщі, що становить загрозу для місцевих фермерів, тому влада країни почала підіймати питання про заборону ввезення українського зерна на територію Польщі заради захисту власного виробника на ринку, через що Варшава та Київ домовилися прискорити транзит експорту українського зерна через Польщу до ЄС та інших країн. Тому з початку жовтня 2023 р. експортоване зерно, яке перевантажується на світові ринки через Литву, проходить ветеринарно-санітарний і фітосанітарний контроль у литовському порту Клай-

Структура вітчизняного експорту товарів АПК та харчової промисловості у 2022 р.

Товари АПК і харчової промисловості	Експорт 2022 р.		Обсяг експорту за видами транспорту							
	тонн	%	Порти		Залізниця		Автотранспорт		Пором	
			тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%
Кукурудза	34 569 580	42,19	2 418 043	6,99	8 671 927	25,09	1 584 640	4,58	132 270	0,38
Пшениця	19 768 171	24,12	16 558 287	83,76	2 074 779	10,50	2 074 779	10,50	148 079	0,75
Олія соняшникова	7 105 622	8,67	4 782 407	67,30	1 022 888	14,40	1 019 530	14,35	280 798	3,95
Шрот	5 138 495	6,27	3 043 802	59,24	1 454 966	28,32	407 281	7,93	232 446	4,52
Ріпак	4 645 757	5,67	2 655 616	57,16	1 041 152	22,41	905 816	19,50	43 173	0,93
Соеві боби	3 645 213	4,45	2 388 191	65,52	618 058	16,96	552 295	15,15	86 669	2,38
Насіння соняшникове	3 360 772	4,10	1 894 581	56,37	996 084	29,64	996 084	29,64	83 339	2,48
Ячмінь	3 323 921	4,06	2 987 370	89,87	141 699	4,26	128 635	3,87	66 218	1,99
Олія соєва	388 783	0,47	21 686	5,58	186 163	47,88	167 041	42,97	13 892	3,57
<b>Загалом</b>	<b>81 946 314</b>	<b>100,00</b>	<b>36 749 983</b>	<b>44,85</b>	<b>16 207 716</b>	<b>19,78</b>	<b>7 836 101</b>	<b>9,56</b>	<b>1 086 884</b>	<b>1,33</b>

Джерело: розраховано та складено авторами за [13].

педа, а не на польсько-українському кордоні, як раніше. З Клайпеди зерно можна відправляти морем у всі куточки світу [15].

Уряди Польщі та Литви підтримують механізм контролю, що сприятиме вирішенню «зернової суперечки» та прискорить транзит через Польщу. Цей алгоритм гарантує вивезення зерна за межі ЄС, куди його потребують. Україна, своєю чергою, запропонувала процедуру верифікації експорту чотирьох агрокультур, що сприяє згладжуванню гострих кутів у відносинах. Результати цієї ініціативи спонукали інші країни приєднатися до вирішення проблеми, зокрема Греція готова надати альтернативний маршрут для транспортування українських зернових. Можна зрозуміти, що конфлікт, що виник між Польщею та Україною, які є важливими партнерами один для одного, згасає, пошук альтернатив вигідний не тільки для внутрішніх сторін конфлікту, але й інших країн які передусім зацікавлені в новому шляху для експорту зерна. Запропонований Україною механізм верифікації та контролю експорту української сільськогосподарської продукції має потенціал для відновлення повного обсягу транзиту українського зерна та сприятиме відновленню конструктивного партнерства з Польщею [15].

## ВИСНОВКИ

Проведене дослідження показує, що за сучасних кризових умов господарювання, викликаних військовою агресією росії, найбільших втрат і складнощів зазнав експорт товарів, особливо зернових, що важливо не лише для економіки України, але і для добробуту всього світу. Ці проблеми необхідно було швидко вирішувати, насамперед логістичну складову. Логістика України постійно розвивається й адаптується до швидких змін, але через політичні та економічні складнощі постійно потребує швидкої адаптації та перебудови нещодавно створених логістичних шляхів та інфраструктури. 2022 рік став викликом для логістики експорту з України. Одним із найактуальніших питань було зерно, необхідне всьому світу, але заблоковане в українських портах. Проте завдяки нашим міжнародним партнерам і професіоналізму працівників цієї сфери зернові потоки були відновлені та в майбутньому, незважаючи на закриття зернового коридору та конфлікт із Польщею, який було швидко врегульовано, в подальші роки Україна зможе продовжити експорт зернових та укріпити нові логістичні шляхи, підтримувати свою економіку та перемогти у війні. Україна змогла зберегти статус експортної держави та надалі буде гарантом продовольчої безпеки всього світу.

Таким чином, попри всі негаразди, Україна продовжує працювати над збільшенням спроможності експорту товарів суходелом, аби відновлювати торгівлю із міжнародними партнерами, доки російські окупанти блокують море. Адже єдиний вихід – це зна-

ходити альтернативи в існуючих умовах і, попри війну, підтримувати та стимулювати економіку України. ■

## БІБЛІОГРАФІЯ

1. Авраменко О. В. Міжнародна логістика: місце України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. *Ефективна економіка*. 2021. № 9. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.70>
2. Завербний А., Дзуліт З., Вуек Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 43. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>.
3. Кутко Т., Білецька О. Ланцюги постачання в умовах війни // Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Формування механізму зміцнення конкурентних позицій національних економічних систем у глобальному, регіональному та локальному вимірах». 2022. С. 10–11. URL: [https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/39277/2/FM-NESCPS\\_2022\\_Kutko\\_T-Supply\\_chains\\_during\\_the\\_war\\_10-11.pdf](https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/39277/2/FM-NESCPS_2022_Kutko_T-Supply_chains_during_the_war_10-11.pdf)
4. Жабинець О. Й. Чинники глобальних змін у міжнародній торгівлі та військова агресія Росії: вплив на розвиток експортної діяльності регіонів України. *Галицький економічний вісник*. 2022. Т. 75. № 2. С. 82–91. DOI: [https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk\\_tntu2022.02.082](https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2022.02.082)
5. Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. Т. 43. № 3. С. 37–46. DOI: [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03)
6. Лучникова Т. П., Харсун Л. Г., Потьомкін С. залізничний транспорт України за турбулентності зовнішньоторговельних потоків. *Товари і ринки*. 2023. Т. 45. № 1. С. 17–26. DOI: [https://doi.org/10.31617/2.2023\(45\)02](https://doi.org/10.31617/2.2023(45)02)
7. Давидова І. В., Резніченко С. В. Договори перевезення: реалії воєнного часу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 7. С. 530–533. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129>
8. Logistics Performance Index (LPI) / The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
9. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил перетинання державного кордону громадянами України» від 27.01.2023 р. № 69. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/69-2023-p#Text>
10. Тодуров О. Сухий порт: як забезпечити оперативну логістику в умовах війни / *Mind*. 29.03.2022. URL: <https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni>
11. Глобальні логістичні системи Америки, Європи, Азії. URL: [http://ni.biz.ua/8/8\\_6/8\\_64020\\_globalnie-logisticheskie-sistemi-ameriki-evropi-azii.html](http://ni.biz.ua/8/8_6/8_64020_globalnie-logisticheskie-sistemi-ameriki-evropi-azii.html)
12. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/>
13. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
14. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану / *НІСД*. 13.04.2022 р. URL: <https://niss.gov.ua/news/komen->

- tari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho
15. Чим закінчиться торговельна суперечка Польщі з Україною / Центр протидії дезінформації. 05.10.2023 р. URL: <https://cpd.gov.ua/main/chym-zakinchytysya-torgovelnaya-superechka-polshhi-z-ukrayinoyu/>

## REFERENCES

- Avramenko, O. V. "Mizhnarodna lohistyka: mistse Ukrainy na svitovomu rynku transportno-lohistrychnykh posluh" [International Logistics: Ukraine's Place in the World Market of Transport and Logistics Services]. *Efektivna ekonomika*, no. 9 (2021). DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.70>
- "Chym zakinchytysia torhovelna superechka Polshchi z Ukrainoiu" [How Will Poland's Trade Dispute with Ukraine End?]. *Tsentr protydivi dezinformatsii*. October 05, 2023. <https://cpd.gov.ua/main/chym-zakinchytysya-torgovelnaya-superechka-polshhi-z-ukrayinoyu/>
- Davydova, I. V., and Reznichenko, S. V. "Dohovory perevezennia: realii voiennoho chasu" [Transportation Contracts: Realities of Wartime]. *Yurydychnyi naukovi elektronnyi zhurnal*, no. 7 (2022): 530-533. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129>
- Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. <https://customs.gov.ua/>
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <https://www.ukrstat.gov.ua/>
- "Funktsionuvannia transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu" [The Functioning of the Transport Sector of Ukraine under the Legal Regime of Martial Law]. *NISD*. April 13, 2022. <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>
- "Hlobalni lohistrychni systemy Ameriky, Yevropy, Azii" [Global Logistics Systems of America, Europe, Asia]. [http://ni.biz.ua/8/8\\_6/8\\_64020\\_globalnie-logisticheskie-sistemi-ameriki-evropi-azii.html](http://ni.biz.ua/8/8_6/8_64020_globalnie-logisticheskie-sistemi-ameriki-evropi-azii.html)
- Kutko, T., and Biletska, O. "Lantsiuh postachannia v umovakh viiny" [Supply Chains During the War]. *Formuvannia mekhanizmu zmitsnennia konkurentnykh pozysii natsionalnykh ekonomichnykh sistem u hlobalnomu, rehionalnomu ta lokalnomu vymirakh*. 2022. [https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/39277/2/FM-NESCPS\\_2022\\_Kutko\\_T-Supply\\_chains\\_during\\_the\\_war\\_10-11.pdf](https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/39277/2/FM-NESCPS_2022_Kutko_T-Supply_chains_during_the_war_10-11.pdf)
- [Legal Act of Ukraine] (2023). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/69-2023-p#Text>
- "Logistics Performance Index (LPI)". The World Bank. <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- Luchnykova, T. "Mizhnarodni vantazhni perevezennia terytoriiu Ukrainy v umovakh viiny" [International Freight Transportation on the Territory of Ukraine in Wartime Conditions]. *Tovary i rynky*, vol. 43, no. 3 (2022): 37-46. DOI: [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03)
- Luchnykova, T. P., Kharsun, L. H., and Potyomkin, S. "Zaliznychnyi transport Ukrainy za turbulentnosti zovnishnyotorhovelynykh potokiv" [Railway Transport of Ukraine Under the Turbulence of Foreign Trade Flows]. *Tovary i rynky*, vol. 45, no. 1 (2023): 17-26. DOI: [https://doi.org/10.31617/2.2023\(45\)02](https://doi.org/10.31617/2.2023(45)02)

Todurov, O. "Sukhyi port: yak zabezpechyty operatyvnu lohistyku v umovakh viiny" [Dry Port: How to Ensure Operational Logistics in Conditions of War]. *Mind*. March 29, 2022. <https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni>  
Zaverbnyi, A., Dvulit, Z., and Vuiek, Kh. "Osoblyvosti formuvannia lohistrychnykh lantsiuhiv v umovakh viiny ta u pisliavoiennyi period" [Features of Formation of Logistics Chain in War and Post-War Period]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 43 (2022).  
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>

Zhabynets, O. I. "Chynnyky hlobalnykh zmin u mizhnarodnii torhivli ta viiskova ahresia Rosii: vplyv na rozvytok eksportnoi diialnosti rehioniv Ukrainy" [The Global Changes Factors in International Trade and Russia's Military Aggression: Impact on the Development of Export Activities in Ukraine Regions]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*, vol. 75, no. 2 (2022): 82-91.  
DOI: [https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk\\_tntu2022.02.082](https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2022.02.082)

УДК 379  
JEL: Z32  
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-225-230>

## РОЛЬ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ У ФОРМУВАННІ ТУРИСТИЧНИХ ТРЕНДІВ

©2023 ПАХОТА Н. В., ТКАЧЕНКО О. В.

УДК 379  
JEL: Z32

### Пахота Н. В., Ткаченко О. В. Роль соціальних мереж у формуванні туристичних трендів

Мета статті полягає в дослідженні туристичних трендів та поглядів українців щодо відпочинку та безпосередньо туризму, зокрема під час воєнного стану в Україні. Активне впровадження, використання новаторських підходів та інноваційних рішень до маркетингу та реклами туристичних продуктів (у тому числі в період кризи) – це нові та творчі методи, які використовуються бізнесом. У будь-якій галузі інноваційні рішення включають в себе креативні та нестандартні стратегії, у туристичній, зокрема, впроваджуються для привернення (залучення) та утримання клієнтів навіть під час несприятливих обставин, в умовах ризиків і криз. Основна мета цих підходів – адаптація до змін у попиті, орієнтація на потребу запитів клієнтів, підвищення конкурентоспроможності, збереження стабільності в бізнесі щодо отримання додаткових прибутків. Війна негативно впливає на всі сфери діяльності. Туризм не є винятком. Україна має потенціал для розвитку різних секторів туризму (культурний напрям, екотуризм, гастрономічний, медичний, військовий туризм), кожен з яких робить свій унікальний внесок у туристичну індустрію країни та головне – значний внесок в економіку держави. Роль окремих внесків та надходжень від туристичної сфери в економіку України можна оцінити за низкою показників, які в сукупності формують економічний вплив цієї галузі. Одним із ключових аспектів є оподаткування туристичної діяльності. Надходження від оподаткування туристичних послуг становлять значну частину бюджету країни. Післявоєнна відбудова економіки включає туристичну сферу як один із потужних важелів для економіки держави, тому для сприяння розвитку України після перемоги – вже сьогодні необхідно розвивати та збільшувати інвестиційні положення та проекти, розширювати туристичні напрямки. Сучасні тенденції впливу інформаційних технологій (IT) на туризм постійно розвиваються, створюючи нові можливості для туристичної індустрії та змінюючи спосіб, яким люди планують, організують і здійснюють свої подорожі. Разом із новими технологіями споживачі туристичних послуг усе частіше використовують соціальні мережі для пошуку інформації, рецензій, порад і рекомендацій від інших туристів. Варто зазначити, що збільшення простору IT стимулює до вивчення та розвитку інформаційної та медійної грамотності, розуміння впливу соціальних мереж на сприйняття інформації, а також вміння етично й ефективно взаємодіяти в цьому середовищі.

**Ключові слова:** інформаційні технології, соціальні мережі, online-туризм, online-платформи, туристична сфера.

**Рис.:** 2. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 8.

**Пахота Наталія Вікторівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** [tatkanvo@ukr.net](mailto:tatkanvo@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-7905-8085>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/3763571>

**Ткаченко Оксана Василівна** – магістрантка, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** [o0955937688@gmail.com](mailto:o0955937688@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0002-6485-805X>

UDC 379  
JEL: Z32

### **Pakhota N. V., Tkachenko O. V. The Role of Social Media in the Formation of Tourism Trends**

The aim of the article is to study tourism trends and views of Ukrainians on recreation and tourism, in particular during martial law in Ukraine. Active implementation, use of innovative approaches and innovative solutions to marketing and advertising of tourism products (including during the crisis period) are the novel and creative methods used by business. In any industry, innovative solutions include creative and non-standard strategies, in the tourism industry, in particular, they are implemented to attract (involve) and retain customers even during unfavorable circumstances, in conditions of risks and crises. The main aim of these approaches is to adapt to changes in demand, focus on the needs of customer requests, increase competitiveness, and maintain stability in the business in terms of obtaining additional profits. The war has a negative impact on all areas of activity. Tourism is no exception. Ukraine has the potential for the development of various tourism sectors (cultural, ecotourism, gastronomic, medical, military tourism), each makes its own unique contribution to the country's tourism industry and, most importantly, a significant contribution to the country's economy. The role of individual contributions and revenues from the tourism sector to the