

УДК 339.56:656.07
JEL: F14; L92; C10
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-4-318-325>

МОДЕЛЮВАННЯ СТРУКТУРНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

©2026 МИЛАШКО О. Г.

УДК 339.56:656.07
JEL: F14; L92; C10

Милашко О. Г. Моделювання структурної трансформації транспортних послуг у зовнішній торгівлі України

Транспортні послуги є важливою складовою зовнішньої торгівлі послугами, оскільки забезпечують функціонування міжнародних товарних потоків, формують логістичну основу експортно-імпортних операцій та впливають на зовнішньоекономічну стійкість держави. Для України їх дослідження набуло особливої актуальності у 2022–2024 рр. під впливом воєнних дій, руйнування інфраструктури, зміни маршрутів перевезень і переорієнтації зовнішньої торгівлі. Метою статті є дослідження динаміки, структури та структурної трансформації транспортних послуг у зовнішній торгівлі України, а також виявлення внеску окремих їх видів у зміну експорту, імпорту та сальдо. Для досягнення мети поставлено такі завдання: оцінити місце транспортних послуг у загальній зовнішній торгівлі послугами України; проаналізувати динаміку експорту, імпорту та сальдо; дослідити зміни видової структури транспортних послуг; здійснити структурну декомпозицію основних зрушень за окремими групами послуг, включно з групою «Інші». У дослідженні використано методи структурного, динамічного, порівняльного та декомпозиційного аналізу, а також метод узагальнення. Інформаційною базою стали статистичні дані щодо зовнішньої торгівлі транспортними послугами України за 2021–2024 рр. У результаті встановлено, що у 2022 р. відбувся різкий спад експорту й імпорту транспортних послуг та найглибший структурний злам під впливом повномасштабної війни. Доведено, що довоєнна модель, у якій вагому роль відігравали повітряні послуги – в експорті та морські – в імпорті, трансформувалася у нову конфігурацію зі зростанням ролі автомобільного транспорту, допоміжних послуг і групи «Інші». Обґрунтовано, що у 2023–2024 рр. відбулося часткове відновлення транспортних послуг, яке не означало повернення до структури 2021 р., а відображало формування нової логістичної моделі зовнішньої торгівлі України. Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості їх використання для аналітичного обґрунтування рішень у сфері транспортної політики, розвитку логістики та зовнішньоекономічної діяльності, а перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленням кількісної оцінки структурних зрушень, аналізом географічної переорієнтації транспортних потоків і вивченням довгострокових наслідків воєнної трансформації ринку транспортних послуг.

Ключові слова: транспортні послуги; зовнішня торгівля послугами; експорт послуг; імпорт послуг; структурна трансформація; структурна декомпозиція; логістика.

Табл.: 4. **Бібл.:** 11.

Милашко Ольга Генріхівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри статистики та математичних методів в економіці, Одеський національний економічний університет (вул. Преображенська, 8, Одеса, 65082, Україна)

E-mail: mylashko@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7963-4318>

UDC 339.56:656.07
JEL: F14; L92; C10

Myrashko O. H. Modeling the Structural Transformation of Transport Services in Ukraine's Foreign Trade

Transport services are an important component of foreign trade in services, as they ensure the functioning of international commodity flows, form the logistical basis of export-import operations, and affect the external economic stability of the State. For Ukraine, their study has become especially relevant in 2022–2024 under the influence of military actions, infrastructure destruction, changes in transport routes, and the reorientation of foreign trade. The aim of the article is to study the dynamics, structure, and structural transformation of transport services in Ukraine's foreign trade, as well as to identify the contribution of specific types to changes in exports, imports, and the balance. To achieve this aim, the following objectives were set: to assess the place of transport services in Ukraine's overall foreign trade in services; to analyze the dynamics of exports, imports, and balance; to study changes in the type structure of transport services; and to carry out a structural decomposition of the main shifts by individual service groups, including the «Other» group. The study used methods of structural, dynamic, comparative, and decomposition analysis, as well as the method of generalization. The information base consisted of statistical data on Ukraine's foreign trade in transport services for 2021–2024. As a result, it was found that in 2022 there was a sharp decline in the exports and imports of transport services and the deepest structural disruption under the influence of the full-scale war. It was proved that the pre-war model, in which air services played a significant role in exports and maritime services in imports, transformed into a new configuration with an increased role of road transport, auxiliary services, and the «Other» group. It was substantiated that in 2023–2024 there was a partial recovery of transport services, which did not mean a return to the structure of 2021, but reflected the formation of a new logistical model of Ukraine's foreign trade. The practical significance of the obtained results lies in the possibility of using them for the analytical substantiation of decisions in the field of transport policy, logistics development, and foreign economic activity, while the prospects for further research are associated with deepening the quantitative assessment of structural shifts, analyzing the geographical reorientation of transport flows, and studying the long-term consequences of the wartime transformation of the transport services market.

Keywords: transport services; foreign trade in services; exports of services; imports of services; structural transformation; structural decomposition; logistics.

Tabl.: 4. **Bibl.:** 11.

Myrashko Olha H. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Statistics and Mathematical Methods in Economics, Odesa National Economic University (8 Preobrazhenska Str., Odesa, 65082, Ukraine)

E-mail: mylashko@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7963-4318>

Сфера послуг у сучасній економіці виступає не лише важливою складовою міжнародного обміну, а й чутливим індикатором структурних трансформацій, що відбуваються під впливом внутрішніх і зовнішніх шоків. Особливе місце в системі зовнішньої торгівлі послугами належить транспортним послугам, оскільки вони забезпечують переміщення товарних, енергетичних і пасажирських потоків, формують логістичну основу міжнародної економічної взаємодії та істотно впливають на конкурентоспроможність національної економіки. Для України транспортні послуги традиційно мали вагоме значення у формуванні експорту послуг, позитивного сальдо зовнішньоторговельного балансу та інтеграції у світові економічні зв'язки.

У 2021–2024 рр. функціонування зовнішньої торгівлі транспортними послугами України відбувалося в умовах різкої зміни логістичних маршрутів, втрати частини інфраструктурних можливостей, зростання ризиків перевезень і вимушеної переорієнтації транспортних потоків. Повномасштабна війна стала фактором, що не лише зумовив скорочення обсягів окремих видів транспортних послуг, а й спричинив глибокі зміни їх видової структури, співвідношення експорту та імпорту, а також механізмів формування зовнішньоторговельного сальдо. Унаслідок цього дослідження транспортних послуг доцільно здійснювати не лише в площині загальної динаміки, а й через аналіз внутрішніх структурних зрушень і декомпозицію внеску окремих видів послуг у сукупний результат.

Актуальність такого дослідження визначається тим, що структурні зміни у сфері транспортних послуг відображають процеси адаптації зовнішньої торгівлі України до воєнних умов, а також формування нової моделі міжнародної логістичної взаємодії. Саме тому поглиблений аналіз структури, динаміки та структурної декомпозиції елементів транспортних послуг дає можливість виявити ключові напрями трансформації зовнішньої торгівлі послугами, оцінити стійкість окремих видів транспортної діяльності та окреслити перспективи подальших змін у цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку транспортних послуг, логістичної інфраструктури та зовнішньої торгівлі послугами України в останні роки помітно активізувалася, що зумовлено як воєнною трансформацією економіки, так і зміною конфігурації міжнародних транспортних потоків. У сучасних публікаціях простежуються кілька взаємопов'язаних напрямів дослідження: аналіз загальної динаміки зовнішньої торгівлі послугами; оцінювання впливу воєнного стану на логістику і транспорт; дослідження інфраструктурних

обмежень і шляхів відновлення; а також вивчення інноваційних і євроінтеграційних чинників розвитку транспортно-логістичної системи.

Окрему групу становлять праці, присвячені зовнішній торгівлі послугами. Так, А. Шолом і Р. Коваленко досліджують структуру та динаміку зовнішньої торгівлі послугами України, акцентуючи увагу на загальних тенденціях ринку послуг і місці України у міжнародному середовищі [1]. І. Власенко та С. Сіренко зосереджуються на торгівлі послугами між Україною та ЄС, підкреслюючи євроінтеграційний вимір і перспективні напрями розвитку сервісного сектору [2]. Ці праці є важливими для розуміння макроконтексту, у якому функціонують транспортні послуги як одна з ключових складових зовнішньої торгівлі послугами.

Вагомий блок досліджень стосується логістичної адаптації України до умов війни. Н. Васильців аналізує трансформацію та адаптацію логістики до воєнних викликів, пов'язуючи зміни у логістичному бізнесі зі змінами в експортно-імпортних процесах і попиті на транспортно-складські послуги [3]. Ю. Кушнір, М. Блага, М. Поп та Ю. Поп розглядають логістику і міжнародну торгівлю України в умовах війни, акцентуючи взаємозалежність логістичного забезпечення та зовнішньоекономічної діяльності [4]. Ці публікації формують методичну основу для інтерпретації транспортних послуг не лише як статистичного показника, а як елемента трансформованої логістичної системи держави.

Суттєве значення мають праці, присвячені ринку транспортних послуг і транспортній інфраструктурі. М. Пусева визначає стратегічні напрями відновлення і розвитку транспортної інфраструктури України, наголошуючи на пріоритетності залізничної та водної інфраструктури [5]. К. Гнедіна та П. Нагорний аналізують стан логістичної інфраструктури прикордонних регіонів у воєнний час, що особливо важливо в умовах переорієнтації транспортних потоків на західні кордони [6]. Т. Городецька, А. Кравцов і І. Туленко розкривають особливості функціонування ринку транспортних послуг під час воєнного стану, систематизуючи зміни попиту, основні обмеження за видами транспорту та наслідки для бізнесу [7]. В. Юр'єв досліджує вплив розвитку транспортно-логістичної системи на економіку України, розглядаючи транспортну логістику як чинник економічної стійкості та відновлення [8].

Помітним напрямом є також вивчення інноваційного та функціонального розвитку транспортної логістики. Я. Сало, К. Тарасова та Г. Новак обґрунтовують роль інновацій у розвитку транспортної логістики, пов'язуючи підвищення ефек-

тивності галузі з цифровізацією, автоматизацією та технологічною модернізацією [9]. Це важливо для розуміння того, що зміна структури транспортних послуг у зовнішній торгівлі зумовлюється не лише зовнішніми шоками, а й внутрішніми технологічними зрушеннями в логістичній сфері.

В. Мірошниченко, Я. Глущенко, О. Корогодова, Т. Моїсеєнко та Н. Черненко у своїй роботі безпосередньо звертаються до зовнішньоекономічного значення окремих видів транспорту [10]. У статті автори поглиблено досліджують зовнішньоекономічну діяльність морського транспорту у контексті міжнародних економічних відносин України, підкреслюючи визначальну роль морських перевезень у забезпеченні експорту та загальну вразливість цього сегмента до геополітичних ризиків. Такий підхід особливо релевантний для аналізу структурних змін у складі транспортних послуг у воєнний період.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявність наукових праць, присвячених розвитку зовнішньої торгівлі послугами, логістичним трансформаціям і функціонуванню транспортної системи України, недостатньо дослідженими залишаються питання комплексного аналізу саме видової структури транспортних послуг у зовнішній торгівлі в умовах різкої зміни економічного середовища. У більшості досліджень основна увага приділяється або загальним тенденціям експорту та імпорту послуг, або окремим видам транспорту, тоді як структурні співвідношення між видами транспортних послуг та їх еволюція у 2021–2024 рр. висвітлюються фрагментарно.

Недостатньо опрацьованим є також питання структурної декомпозиції змін у зовнішній торгівлі транспортними послугами. Зокрема, потребує поглиблення оцінка того, які саме види транспортних послуг забезпечили найбільший внесок у падіння експорту у 2022 р., які стали чинниками часткового відновлення у 2023–2024 рр., а також яким чином зміна співвідношення між морськими, повітряними, залізничними, автомобільними, допоміжними та іншими послугами вплинула на формування сальдо. Окремою проблемою є необхідність забезпечення зіставності даних за роками в умовах неповного статистичного розкриття окремих позицій, що потребує методичного узагальнення таких елементів у групу «Інші».

Метою статті є виявлення основних тенденцій трансформації зовнішньої торгівлі транспортними послугами України у 2021–2024 рр. на основі аналізу їх динаміки, видової структури та структурної декомпозиції експорту, імпорту і сальдо.

Для досягнення поставленої мети у статті передбачено вирішення таких завдань: проаналізувати динаміку експорту, імпорту та сальдо транспортних послуг України у 2021–2024 рр.; дослідити зміни видової структури транспортних послуг у зовнішній торгівлі України; визначити особливості трансформації ролі окремих груп транспортних послуг в експорті та імпорті; здійснити структурну декомпозицію змін за основними групами транспортних послуг, включно з укрупненою групою «Інші»; обґрунтувати, які сегменти транспортних послуг відіграли ключову роль у формуванні нової моделі зовнішньоторговельної адаптації України в умовах війни.

Опис методики (структури, послідовності) проведення дослідження. Методичною основою дослідження є поєднання структурного, динамічного, порівняльного та декомпозиційного підходів до аналізу зовнішньої торгівлі транспортними послугами України. Інформаційну базу становлять офіційні дані Державної служби статистики України щодо експорту, імпорту та сальдо транспортних послуг за основними видами у 2021–2024 рр., систематизовані у розрізі морських, повітряних, залізничних, автомобільних, допоміжних та інших транспортних послуг. Для забезпечення зіставності часових рядів види транспортних послуг, за якими у певні роки відсутні відкриті статистичні дані або вони подані фрагментарно, були об'єднані в узагальнену групу «Інші».

Послідовність дослідження включала кілька етапів. На першому етапі було визначено місце транспортних послуг у загальній зовнішній торгівлі послугами України шляхом аналізу їх питомої ваги в експорті та імпорті послуг. Це дало змогу оцінити загальну роль транспортної складової у зовнішньоекономічних зв'язках країни.

На другому етапі здійснено аналіз динаміки експорту, імпорту та сальдо транспортних послуг за роками. Для цього використовувалися абсолютні показники обсягів, темпи зміни відносно попереднього року та зіставлення кризового 2022 р. та наступних років з довоєнним 2021 р. Такий підхід дав можливість виявити характер зламу довоєнної моделі та масштаби подальшого відновлення.

На третьому етапі проведено структурний аналіз експорту та імпорту транспортних послуг. Для кожної групи послуг визначено її частку у загальному обсязі транспортних послуг, а також простежено зміну цих часток упродовж 2022–2024 рр. Це дозволило встановити, які види послуг втрачали або посилювали свої позиції в умовах воєнної перебудови логістики.

На четвертому етапі застосовано структурно-декомпозиційний підхід, який передбачав виділення внеску окремих груп транспортних послуг у загальну зміну експорту та імпорту. Для цього порівнювалися частки та абсолютні обсяги за основними групами послуг, що дало змогу оцінити напрями структурних зрушень, їх інтенсивність та роль окремих елементів у формуванні нової структури зовнішньої торгівлі транспортними послугами. Окремо аналізувалося сальдо за ключовими видами послуг, що дозволило виявити сегменти з посиленням або втратою зовнішньоторговельних переваг.

На заключному етапі результати динамічного, структурного та декомпозиційного аналізу були узагальнені з позицій виявлення основних тенденцій трансформації транспортних послуг України у зовнішній торгівлі. Така послідовність дослідження дала змогу поєднати кількісну оцінку змін із їх економічною інтерпретацією та сформувати висновки щодо нової конфігурації транспортної складової зовнішньої торгівлі послугами України.

Викладення основного матеріалу й отриманих наукових результатів. У 2021–2024 рр. зовнішня торгівля транспортними послугами України зазнала істотної трансформації під впливом воєнних ризиків, логістичної перебудови, зміни напрямів перевезень і часткового відновлення окремих каналів міжнародного сполучення. Для цілей цього дослідження види транспортних послуг, за якими у

певні роки статистичні дані не розкриваються або подані фрагментарно, об'єднано в укрупнену групу «Інші». Такий підхід дає змогу забезпечити зіставність структури у динаміці та уникнути викривлення висновків щодо основних тенденцій розвитку транспортних послуг у зовнішній торгівлі України.

У довоєнному 2021 р. транспортні послуги формували 40,4% загального експорту послуг України та 22,8% імпорту послуг (табл. 1), а позитивне сальдо за цією статтею становило 3581,0 млн доларів США (табл. 2). Уже це свідчить про вагомий роль транспортного компонента у формуванні зовнішньоторговельних результатів країни.

Структура експорту транспортних послуг у 2021 р. була досить концентрованою: провідні позиції посідали повітряний транспорт (32,5%), а також укрупнена група «Інші» (33,5%), до якої в даному разі потрапляє передусім трубопровідний транспорт разом з іншими позиціями з неповною розкриваністю (табл. 3). Частка морського транспорту становила 11,8%, залізничного – 8,3%, автомобільного – 7,5%, інших допоміжних і додаткових послуг – 6,4%. Імпортна структура у 2021 р. була іншою: найбільшу роль відігравали морські послуги (33,6%) та повітряні (31,1%), помітними були також залізничні (16,2%) й автомобільні (13,2%) перевезення. Отже, довоєнна модель зовнішньої торгівлі транспортними послугами характеризувалася знач-

Таблиця 1

Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг України

Рік	Експорт			Імпорт		
	Млн доларів США	У % до попереднього року	У % до загального обсягу	Млн доларів США	У % до попереднього року	У % до загального обсягу
2021	5314,7	106,5	40,4	1733,7	163,4	22,8
2022	2963,2	63,6	32,3	1040,3	58,5	34,5
2023	3183,1	107,4	35,4	998,2	96,0	18,4
2024	3708,1	109,8	36,9	1496,8	124,8	18,5

Джерело: складено автором за матеріалами [11].

Таблиця 2

Динаміка сальдо зовнішньоторговельного балансу за ключовими видами транспортних послуг, млн дол. США

Рік	Усього	Ключові види транспортних послуг				
		Морські	Повітряні	Залізничні	Автомобільні	Допоміжні та додаткові
2021	3581,0	42,9	1189,1	161,9	172,4	292,2
2022	1922,9	-160,9	202,7	28,6	182,9	120,2
2023	2184,9	15,5	248,5	11,7	190,3	138,9
2024	2211,3	-29,2	321,4	-12,2	180,7	125,9

Джерело: складено автором за матеріалами [11].

ною роллю повітряного сполучення в експорті та морського транспорту в імпорті, тоді як сухопутні види перевезень відігравали важливу, але не домінуючу роль.

У 2022 р. під впливом повномасштабної війни відбулося різке скорочення як загального експорту послуг [11], так і експорту транспортних послуг (див. табл. 1). Обсяг експорту транспортних послуг зменшився з 5314,7 до 2963,2 млн дол. США, або до 63,6% рівня 2021 р., тоді як імпорт скоротився до 1040,3 млн дол. США, або до 58,5% попереднього року (див. табл. 3). Попри це, позитивне сальдо транспортних послуг зберіглося на рівні 1922,9 млн дол. США, хоча й суттєво зменшилося (див. табл. 2). У структурі експорту 2022 р. зафіксовано радикальний перелом: частка групи «Інші» зросла до 53,3%, тоді як повітряний транспорт зменшився до 12,6%, морський – до 8,6%, залізничний – до 4,9% (див. табл. 2). Водночас частка автомобільного транспорту підвищилася до 13,7%, що відображало посилення ролі автологістики як одного з ключових каналів адаптації зовнішньої торгівлі в умовах руйнування традиційних маршрутів.

В імпорті транспортних послуг у 2022 р. різко зросла питома вага морського транспорту до 40,1%, тоді як автомобільні послуги становили 21,5%, повітряні – 16,5%, залізничні – 11,2% (див. табл. 3). Таким чином, 2022 р. став роком найглибшої структурної перебудови: довоєнна конфігурація транспортних послуг була зламана, а нова модель лише почала формуватися.

Особливо показовими у 2022 р. є зміни окремих видів транспортних послуг. Експорт морських послуг скоротився до 41,5 % рівня 2021 р., повітряних – до 35,8 %, залізничних – до 31,5 % (див. табл. 3). Натомість автомобільні послуги продемонстрували відносну стійкість, зберігшись на рівні 98,4% попереднього року. Це дозво-

ляє трактувати автомобільний транспорт як один з головних компенсаторів втрати традиційних видів сполучення. Водночас морські послуги у 2022 р. сформували вже від'ємне сальдо, що відображало різке погіршення зовнішньоторговельних позицій України у цьому сегменті (див. табл. 2). Отже, саме у 2022 р. відбувся перехід від відносно збалансованої багатокомпонентної структури до адаптаційної моделі, в якій зросло значення тих сегментів, що могли функціонувати в умовах воєнних обмежень.

У 2023 р. намітилися ознаки часткового відновлення експорту транспортних послуг: його обсяг зріс до 3183,1 млн дол. США, або на 7,4% порівняно з 2022 р. (див. табл. 1). Імпорт, навпаки, дещо зменшився – до 998,2 млн дол. США, тобто до 96,0% попереднього року. Це сприяло покращенню сальдо транспортних послуг до 2184,9 млн дол. США (див. табл. 2). У структурі експорту домінування групи «Інші» зберіглося: її частка становила 50,5 % (див. табл. 3). Водночас продовжила посилюватися роль автомобільного транспорту, частка якого досягла 14,9%, а обсяг експорту – 474,1 млн дол. США. Частка повітряних послуг становила 12,1%, морських – 8,5%, допоміжних і додаткових – 7,8%, залізничних – 6,2%. Отже, у 2023 р. відновлення мало вибіркового характеру: воно не означало повернення до структури 2021 р., а відображало закріплення нової конфігурації, заснованої на вищій ролі сухопутної логістики та неповно розкритої складової, віднесеної до групи «Інші».

Структура імпорту транспортних послуг у 2023 р. також демонструвала іншу, порівняно з довоєнною, конфігурацію. Найбільшу питому вагу мав автомобільний транспорт – 28,4%, далі йшли морські послуги – 25,7%, залізничні – 18,5%, повітряні – 13,8%, допоміжні та додаткові – 11,0% (див. табл. 3). Таким чином, у 2023 р. імпортна модель стала більш орієнтованою на сухопутні канали пе-

Таблиця 3

Структура експорту (Е) та імпорту (І) транспортних послуг України, %

Групи транспортних послуг	2021 р.		2022 р.		2023 р.		2024 р.	
	Е	І	Е	І	Е	І	Е	І
Морські	11,8	33,6	8,6	40,1	8,5	25,7	12,2	32,2
Повітряні	32,5	31,1	12,6	16,5	12,1	13,8	13,2	11,2
Залізничні	8,3	16,2	4,9	11,2	6,2	18,5	6,1	15,9
Автомобільні	7,5	13,2	13,7	21,5	14,9	28,4	14,9	24,8
Допоміжні та додаткові	6,4	2,7	6,8	7,9	7,8	11,0	8,6	13,0
Інші	33,5	3,2	53,3	2,8	50,5	2,6	45,0	2,9
Усього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Джерело: складено автором за матеріалами [11].

ревежень, що відображало логістичну перебудову зовнішньоторговельних потоків України. Позитивне сальдо зберігалося для автомобільних, повітряних і допоміжних послуг, а морські послуги лише незначно вийшли у позитивну зону (див. табл. 2). Це свідчить про нестійкий характер відновлення морського сегмента та водночас про зростання ролі автомобільних перевезень як найбільш адаптивної ланки транспортної системи у зовнішній торгівлі.

У 2024 р. процес відновлення транспортних послуг продовжився. Експорт транспортних послуг зріс до 3708,1 млн дол. США, або на 9,8% порівняно з 2023 р., а імпорт – до 1496,8 млн дол. США, або на 24,8 % (див. табл. 1). Незважаючи на зростання експорту, більш швидке розширення імпорту зумовило лише незначне збільшення позитивного сальдо транспортних послуг до 2211,3 млн дол. США (див. табл. 2). У структурі експорту зберіглася висока частка групи «Інші» – 45,0%, однак її питома вага дещо скоротилася, що свідчить про певне підвищення ролі відкрито ідентифікованих видів транспортних послуг (див. табл. 3). Серед них провідні позиції посідали автомобільний транспорт (14,9%), повітряний (13,2%), морський (12,2%), допоміжні та додаткові послуги (8,6%) та залізничний транспорт (6,1%). Таким чином, структура експорту 2024 р. стала більш диверсифікованою, ніж у 2022–2023 рр., хоча до довоєнної моделі вона не повернулася.

Імпорт транспортних послуг у 2024 р. характеризувався подальшим посиленням морської складової, частка якої зросла до 32,2% (див. табл. 3). Автомобільний транспорт забезпечував 24,8% імпорту, залізничний – 15,9%, допоміжні та додаткові послуги – 13,0%, повітряний транспорт – 11,2%. Водночас у 2024 р. знову погіршилося сальдо за окремими видами послуг: морський транспорт мав від'ємне сальдо, як і залізничний (див. табл. 2). Це означає, що хоча загалом транспортні послуги зберігали експортну перевагу, всередині їхньої структури посилювалися диспропорції, а окремі сегменти втрачали конкурентні позиції. Позитивне сальдо формувалося головним чином за рахунок повітряних, автомобільних, допоміжних і частини інших послуг.

Порівняння чотирьох років дозволяє виділити кілька ключових структурно-динамічних тенденцій. *По-перше*, у 2022 р. відбувся найглибший структурний злам, спричинений війною, руйнуванням традиційних маршрутів і різким звуженням окремих видів міжнародного сполучення. *По-друге*, у 2023–2024 рр. спостерігалось не відновлення довоєнної структури, а формування нової моделі, в якій суттєво зросла роль автомобільного транспорту та зберіглася висока питома вага укрупненої групи «Інші». *По-третє*, морські

послуги, незважаючи на часткове відновлення, залишалися нестійким компонентом транспортної торгівлі, що проявлялося у коливаннях їхньої частки та переході до від'ємного сальдо у кризові роки. *По-четверте*, залізничний транспорт хоча й посилив значення в умовах переорієнтації маршрутів, однак не зміг забезпечити стійке позитивне сальдо до кінця досліджуваного періоду.

З позицій структурної декомпозиції в окремі роки спостерігалися такі напрями впливу. Основний внесок у падіння експорту транспортних послуг у 2022 р. зробили повітряні, морські та залізничні перевезення, тоді як автомобільний транспорт виконав стабілізуючу функцію. У 2023–2024 рр. приріст експорту був забезпечений насамперед автомобільними, морськими, повітряними та допоміжними послугами, але загальна структура залишалася суттєво відмінною від довоєнної.

Утабл. 4 наведено результати структурної декомпозиції обох зовнішньоекономічних потоків транспортних послуг у 2024 р. порівняно з довоєнним 2021 р.

Дані табл. 4 свідчать, що за весь аналізований період в експорті найбільше скоротилася роль повітряних послуг, тоді як суттєво посилювалися автомобільні перевезення та група «Інші»; в імпорті найпомітніше зменшилася частка повітряних послуг, натомість істотно зросла роль автомобільних і допоміжних транспортних послуг.

Отже, структура 2024 р. вже не відтворює довоєнну модель 2021 р., а відображає нову конфігурацію транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі України, яка відображає не лише наслідки воєнного шоку, а й формування нової логістичної архітектури, в якій зростає роль гнучкіших видів перевезень, тоді як традиційно вагомі сегменти функціонують нестабільно та в умовах підвищеного ризику.

Таким чином, проведений аналіз дає підстави для висновку, що транспортні послуги залишаються важливою складовою зовнішньої торгівлі послугами України, проте їхня внутрішня структура впродовж 2021–2024 рр. зазнала глибокої якісної перебудови. Ця перебудова проявилася у скороченні ролі окремих традиційних сегментів, підвищенні значення автомобільних перевезень, коливанні морської складової та зростанні ваги укрупненої групи «Інші», яка акумулює послуги з неповною статистичною ідентифікацією. Саме тому подальший аналіз доцільно поглиблювати шляхом кількісної оцінки структурних зрушень і внеску окремих видів транспортних послуг у загальну зміну експорту, імпорту та сальдо зовнішньої торгівлі України.

Структурна декомпозиція експорту та імпорту транспортних послуг України за групами (2024 р. порівняно з 2021 р.)

Групи транспортних послуг	Зміна частки, в. п.		Зміна обсягу, млн дол. США	
	експорт	імпорт	експорт	імпорт
Морські	+0,5	-1,4	-171,7	-99,7
Повітряні	-19,3	-19,9	-1239,0	-371,3
Залізничні	-2,2	-0,3	-217,0	-42,9
Автомобільні	+7,4	+11,6	+150,7	+142,4
Допоміжні та додаткові	+2,2	+10,3	-17,7	+148,6
Інші	+11,5	-0,4	-111,9	-14,0
Усього	-	-	-1606,6	-236,9

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження показало, що у 2021–2024 рр. зовнішня торгівля транспортними послугами України зазнала глибокої структурної трансформації. Якщо у 2021 р. переважали ознаки відносно стабільної довоєнної моделі з вагомою роллю повітряного транспорту в експорті та морського транспорту в імпорті, то вже у 2022 р. під впливом повномасштабної війни відбувся різкий злам цієї конфігурації. Скорочення експорту транспортних послуг, зміна співвідношення між окремими видами перевезень та погіршення позицій окремих сегментів засвідчили високу чутливість транспортної сфери до воєнних ризиків і руйнування традиційних логістичних маршрутів.

Установлено, що в умовах воєнної перебудови зовнішньої торгівлі суттєво зросла роль автомобільного транспорту, який став одним із ключових компенсаторів втрати частини традиційних каналів перевезень. Водночас морські та повітряні послуги виявили значну нестійкість, а залізничні перевезення, попри посилення їх функціональної ролі, не забезпечили стабільного покращення зовнішньоторговельних результатів упродовж усього періоду. У 2023–2024 рр. спостерігалось часткове відновлення експорту транспортних послуг, однак воно не означало повернення до довоєнної структури, а свідчило про формування нової моделі, в якій поєднуються посилення сухопутної логістики, вагома частка допоміжних послуг та наявність суттєвого сегмента, віднесеного до групи «Інші».

Результати структурної декомпозиції підтверджують, що ключовий внесок у падіння експорту транспортних послуг у 2022 р. здійснили повітряні, морські та залізничні послуги, тоді як у 2023–2024 рр. найбільш помітний внесок у відновлення забезпечили автомобільні, морські, повітряні та допоміжні послуги. Отже, трансформація зовнішньої торгівлі транспортними послугами України

відображає не лише наслідки кризового шоку, а й глибшу перебудову міжнародної логістичної архітектури держави.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямі пов'язані з поглибленням кількісної оцінки структурних зрушень у зовнішній торгівлі транспортними послугами, розрахунком інтегральних показників структурних змін, аналізом взаємозв'язку між змінами товарної та сервісної складових зовнішньої торгівлі, а також дослідженням впливу географічної переорієнтації перевезень на ефективність функціонування окремих видів транспорту. Окремий науковий інтерес становить оцінка довгострокових наслідків воєнної трансформації для конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг та можливостей формування нових експортних переваг у післявоєнний період. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Шолом А., Коваленко Р. Структура та динаміка зовнішньої торгівлі послугами України. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-150>
2. Власенко І. Г., Сіренко С. О. Зовнішня торгівля послугами України та ЄС: проблеми та перспективи. *Інноваційна економіка*. 2025. № 1. С. 51–57.
DOI: <https://doi.org/10.37332/2309-1533.2025.1.6>
3. Васильців Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55.
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-78>
4. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2023. № 1 (61). С. 23–25.
DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25)

5. Пусева М. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2023. № 49. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>
6. Гнедіна К., Нагорний П. Сучасний стан логістичної інфраструктури прикордонних регіонів в умовах воєнного часу. *Економіка та суспільство*. 2024. № 65. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-4>
7. Городецька Т. Е., Кравцов А. Г., Туленко І. М. Особливості функціонування ринку транспортних послуг під час воєнного стану. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2024. Т. 9. № 4. С. 363–369. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-4-55>
8. Юр'єв В. О. Вплив розвитку транспортної логістичної системи промислового ринку на економіку України. *Київський економічний науковий журнал*. 2025. № 10. С. 153–161. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2025-10-20>
9. Сало Я., Тарасова К., Новак Г. Роль інновацій в розвитку транспортної логістики. *Економіка та суспільство*. 2024. № 70. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-54>
10. Мірошніченко В. Р., Глущенко Я. І., Корогодова О. О., Моїсеєнко Т. Є., Черненко Н. О. Оцінка зовнішньоекономічної діяльності морського транспорту у контексті розвитку міжнародних економічних відносин України. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2025. № 18. URL: <https://econp.com.ua/index.php/journal/article/view/473>
11. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

REFERENCES

- Hnedina K. & Nahorni P. (2024). Suchasnyi stan lohystichnoi infrastruktury prykordonnykh rehioniv v umovakh voiennoho chasu [Current state of logistical infrastructure of border regions in wartime conditions]. *Ekonomika ta susltstvo*, 65. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-4>
- Horodetska T. E., Kravtsov A. H. & Tulenko I. M. (2024). Osoblyvosti funktsionuvannya rynku transportnykh posluh pid chas voiennoho stanu [Features of functioning of transport services market during martial law]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky*, 4(9), 363–369. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-4-55>
- Kushnir Yu. B., Blaha M. M., Pop M. V. & Pop Yu. V. (2023). Lohistyka ta mizhnarodna torhivlia Ukrainy v umovakh viiny [Logistics and international trade of Ukraine in conditions of war]. *Naukovyi visnyk Uzh-*

- horodskoho universytetu. Seriiia «Ekononika»*, 1 (61), 23–25. [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1\(61\).23-25](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2023.1(61).23-25)
- Miroshnychenko V. R., Hlushchenko Ya. I., Korohodova O. O., Moiseienko T. Ye. & Chernenko N. O. (2025). Otsinka zovnishnoekonomichnoi diialnosti morskoho transportu u konteksti rozvytku mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn Ukrainy [Assessment of foreign economic activity of maritime transport in context of development of international economic relations of Ukraine]. *Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii*, 18. <https://econp.com.ua/index.php/journal/article/view/473>
- Pusieva M. (2023). Stratehichni napriamy vidnovlennia ta rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Strategic directions for reconstruction and development of transport infrastructure of Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo*, 49. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>
- Salo Ya., Tarasova K. & Novak H. (2024). Rol innovatsii v rozvytku transportnoi lohistyky [Role of innovations in development of transport logistics]. *Ekononika ta suspilstvo*, 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-54>
- Sholom A. & Kovalenko R. (2024). Struktura ta dynamika zovnishnoi torhivli posluhamy Ukrainy [Structure and dynamics of foreign trade in services of Ukraine]. *Ekononika ta suspilstvo*, 60. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-150>
- ukrstat.gov.ua. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. [State Statistics Service of Ukraine.]. <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Vasylytsiv N. (2023). Transformatsiia ta adaptatsiia lohistyky do vyklykiv v umovakh voiennoho stanu [Transformation and adaptation of logistics to challenges under martial law]. *Ekononika ta suspilstvo*, 55. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-78>
- Vlasenko I. H. & Sirenko S. O. (2025). Zovnishnia torhivlia posluhamy Ukrainy ta YeS: problemy ta perspektyvy [Foreign trade in services of Ukraine and the EU: problems and prospects]. *Innovatsiina ekonomika*, 1, 51–57. <https://doi.org/10.37332/2309-1533.2025.1.6>
- Yuriev V. O. (2025). Vplyv rozvytku transportnoi lohystichnoi systemy promyslovoho rynku na ekonomiku Ukrainy [Impact of development of transport logistical system of industrial market on economy of Ukraine]. *Kyivskyi ekonomichnyi naukovyi zhurnal*, 10, 153–161. <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2025-10-20>

Стаття надійшла до редакції / Received: 10.04.2026
 Статтю прийнято до публікації / Accepted: 23.04.2026
 Оприлюднено / Published: 10.06.2026