

Н. Р. Синюра-Ростун

Ризики ендегенного розвитку регіонів України в умовах війни

Визначено основні ризики ендегенного розвитку регіонів України в умовах війни. Зазначено, що прогнозовані втрати ВВП залежатимуть від обсягів втрати територій та інтенсивності бойових дій. Визначено, що блокування шляхів товарного експорту стало одним із засобів ведення війни. Акцентовано, що найвищою темпу скорочення зазнав експорт продукції сільськогосподарства та металургії. Зазначено, що зростання тривалості війни посилює ризики втрати експортних ринків для України. Визначено основні причини експортних втрат у першому півріччі 2022 р. Наголошено, що відсутність політики диверсифікації експортних шляхів стала однією з найбільших проблем економіки під час війни. Окреслено низку перешкод і перспективи для залучення залізничного транспорту до експорту товарної продукції та збереження ендегенного потенціалу регіонів. Зазначено, що блокада експортних шляхів для сільськогосподарської продукції посилила напругу на міжнародному ринку продовольства. Визначено альтернативні напрями розвитку логістичних шляхів. Окреслено напрями інтеграції української продукції в міжнародні ланцюги доданої вартості. Зазначено, що посилення ендегенного потенціалу регіонів потребує диверсифікації структури експорту із збільшенням частки високотехнологічної продукції.

Ключові слова: ендегенний розвиток, експорт, регіони, диверсифікація, логістика.

Постановка проблеми. Регіони України стикнулися з небаченими досі викликами після 24 лютого 2022 р., коли розпочалася широкомасштабна війна. Вторгнення росії в Україну спричинило руйнівні наслідки для економіки, а в регіональному розрізі найвищі втрати ендегенного потенціалу припали на області, в яких проводяться / проводилися активні бойові дії.

Основними напрями впливу війни на економічну діяльність стали пошкодження виробничих активів та інфраструктури, руйнування ланцюгів постачання та попиту, логістичні проблеми, втрати робочої сили, посилення невизначеності та підвищення ризиків, що негативно впливає на макроекономічну стабільність. Як наслідок, очікується скорочення ВВП. Відтак обсяги скорочення ВВП залежатимуть від тривалості, інтенсивності та локалізації бойових дій і, за різними прогнозними оцінками, становитимуть від 35 до 45% порівняно з 2021 р. [1]. Основними ризиками для ендегенного розвитку регіонів України стали: руйнування виробничих потужностей, житлового фонду, нежитлової, транспортної та соціальної інфраструктури; втрати промислового потенціалу в машинобудуванні, хімічній та нафтопереробній промисловості, металургії, фармацевтиці, легкій та харчовій промисловості, деревообробній та меблевій галузях; руйнування транспортної інфраструктури (залізничного, водного, морського, автомобільного транспорту) та порушення логістичних шляхів; руйнування енергетичного сектору та підвищення цін на енергоресурси; продовольча безпека та проблеми аграрного сектору – втрати посівів, неможливість здійснювати посівну кампанію, обмеження щодо використання національного земельного фонду внаслідок його часткової окупації, а також шкоди, завданої мінуванням, обстрілами та забрудненням українських територій; скорочення частки робочої сили, зайнятої у продуктивному виробництві, зростання рівня безробіття та диспропорційність ринку зайнятості; скорочення товарного експорту та ризики втрати експортних ринків для України; зростання навантаження на соціальну систему держави; зменшення обсягу споживчих витрат і споживчого попиту населення; переорієнтація державних видатків на користь сфер, які прямо не пов'язані з виробництвом ВВП; зростання рівня інфляції, боргових зобов'язань і знецінення національної валюти; зниження якості людського капіталу

© Н. Р. Синюра-Ростун, 2022.

через психологічні травми та ризик втрати життя; дезінтегрованість регіонів і посилення просторових диспропорцій між регіонами тощо.

Як наслідок, прогнозовані втрати ВДВ за регіонами у 2022 р. залежатимуть, від окрім перерахованих факторів, також і від інтенсивності проведення бойових дій та обсягів окупації території. Станом на 13.09.2022 р. 22% території України були розташовані в зоні бойових дій або окуповані. Найважчою продовжує залишатися ситуація у Харківській, Донецькій, Луганській, Херсонській областях, які повністю окуповані або розташовані в зоні постійних бойових дій, у Запорізькій області – 84% території, Миколаївській – 50%, загалом ці регіони у 2020 р. продукували 29,3% ВВП держави. Така ситуація повністю або частково унеможливує ведення економічної діяльності в цих регіонах, що негативно впливає на їхній ендегенний розвиток і сьогодні, і в найближчій перспективі. Отже, дослідження втрат і можливостей для збільшення ендегенного потенціалу стає важливим завданням як для збереження економічного потенціалу регіонів, так і його примноження після війни.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми ендегенного розвитку регіонів України активно досліджуються в наукових колах. Насамперед доцільно згадати праці В. Гееця [2], Л. Дейнеко [3], Т. Осташко [4], С. Ханіна [5] та ін. Дослідженню різних напрямів ендегенного розвитку регіонів присвячено праці науковців ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України» [6; 7]. Водночас з огляду на нестабільну та швидкозмінну ситуацію в державі доцільним стає дослідження втрат і можливостей для збільшення ендегенного потенціалу регіонами в умовах війни.

Метою статті є дослідження можливостей ендегенного розвитку регіонів України в умовах обмеження експорту товарної продукції.

Основні результати дослідження. Експорт для економіки держави є своєрідним локомотивом її розвитку, оскільки дозволяє їй повноцінно функціонувати та розвиватися. Початок збройної агресії проти України ознаменувався не лише початком активних бойових дій, але і блокуванням експортних шляхів, спрямованим на ослаблення економіки країни. Відтак економіка стикнулася із різким скороченням експорту, що зумовлює ризик втрати експортних ринків і скорочення експортного потенціалу та деструктивно впливає на ендегенний розвиток регіонів. Основними складовими товарного експорту України станом на 2021 р. були сільськогосподарська та металургійна продукція, саме ці галузі зазнали найбільших втрат за час воєнних дій (табл. 1). Крім того, із зростанням

Таблиця 1

Структура основних товарів українського експорту

| Види товарів | Обсяг експорту, млн дол. США | | | | Частка в загальному обсязі експорту, % | | | | Темп росту експорту, % 2022 р./ 2021 р. ² |
|----------------------|------------------------------|---------|---------|----------------------|--|---------|---------|----------------------|--|
| | 2019 р. | 2020 р. | 2021 р. | 2022 р. ¹ | 2019 р. | 2020 р. | 2021 р. | 2022 р. ¹ | |
| Чорні метали | 8736 | 7691 | 13950 | 323 | 17,5 | 15,6 | 20,5 | 14,2 | 5,3 |
| Зернові культури | 9633 | 9411 | 12344 | 424 | 19,2 | 19,1 | 18,1 | 18,6 | 9,5 |
| Руди, шлак і зола | 3590 | 4421 | 7120 | 224 | 7,2 | 9,0 | 10,5 | 9,8 | 5,6 |
| Жири та олії | 4732 | 5747 | 7037 | 275 | 9,5 | 11,7 | 10,3 | 12,1 | 8,4 |
| Машини та обладнання | 4464 | 4487 | 5260 | 211 | 8,9 | 9,1 | 7,7 | 9,3 | 8,1 |
| Усього | 50055 | 49192 | 68072 | 22732 | 100 | 100 | 100 | 100 | 5,3 |

Примітки. ¹Інформація за перше півріччя 2022 р. ²Перше півріччя 2022 р. до першого півріччя 2021 р.

Джерело: складено за даними [8; 9; 10].

тривалості війни посилюються ризики втрати експортних ринків для України, оскільки виробничі ланцюги постачання функціонують обмежений період часу. Якщо воєнні дії тривають більше року, імпортери шукають заміну, відбувається релокація торговельних потоків світової торгівлі, укладаються нові преференційні торговельні угоди, щоб знизити витрати на торгівлю [4].

Експортні втрати за перше півріччя 2022 р. зумовлені логістичними проблемами. Зокрема, військове блокування українських портів стало суттєвою перешкодою для товарного експорту української продукції, що деструктивно впливає на ендогенний розвиток регіонів, особливо тих, які зосереджували виробництво продукції або через які проходять основні логістичні потоки. Через морські порти Україна експортувала 150 млн т продукції, або понад 70% усіх вантажів, зокрема 93,1% зернових; через порти Одеси та Миколаєва транспортувалося понад 85% чорних металів і 70% залізної руди. Після 24.02.2022 р. Україна втратила контроль над Маріупольським, Бердянським, Скадовським і Херсонським портами, які забезпечували 7,5% вантажообігу. Відсутність продуманої політики диверсифікації логістичних шляхів для експорту української продукції в мирний час стала однією з найбільших проблем економіки в умовах війни, коли військова блокада морських транспортних шляхів фактично паралізувала експорт. Потенційний вантажообіг автомобільного, залізничного транспорту та портів, які діють нині, здатен покрити лише 15,3% довоєнної потреби в пропускній спроможності (табл. 2).

Таблиця 2

Обсяг вантажообігу українських портів

| Порти | Обсяг вантажообігу, млн т | |
|-----------------|---------------------------|---|
| | 2021 р. | 2022 р. |
| Південний | 53,5 | Потенційний вантажообіг автомобільним та залізничним транспортом – 19 млн т |
| Миколаївський | 29,8 | |
| Чорноморськ | 25,6 | |
| Одеський | 22,5 | |
| Маріупольський | 6,8 | |
| Ольвія | 5,1 | |
| Бердянський | 1,6 | |
| Херсонський | 0,5 | |
| Ізмаїльський | 3,9 | |
| Ренійський | 1,4 | |
| Усть-Дунайський | 0,006 | Близько 4 |
| Усього | 150,706 | 23 |

Джерело: складено за даними [11].

Альтернативою морським перевезенням мав би стати залізничний транспорт, однак тут теж виникла низка перешкод для збереження ендогенного потенціалу регіонів, серед яких:

1. Підвищення вартості залізничних перевезень (тарифи на вантажні перевезення для чорних металів зросли на 70%, для руди та коксу на 141%), що здорожує вартість логістики та робить українську продукцію неконкурентоспроможною на міжнародному ринку.

2. Технічна несумісність українських та європейських колій (через різницю в ширині). Укрзалізниця щоденно здатна надавати для експорту 3422 вагони (приблизно 222 тис. т вантажів), однак пропускна спроможність на західному кордоні становить близько 1510 вагонів, відтак на кордонах накопичується близько 1912 вагонів. За перше півріччя 2022 р. залізницею транспортовано 9,45 тис. т зернових вантажів, обсяг яких порівняно з аналогічним періодом 2021 р. скоротився на 1,683 млн т (15,7%). Як бачимо з табл. 3, потужності Укрзалізниці фізично не спроможні забезпечити дедалі більший попит на перевезення.

Таблиця 3

Виконання заявок на перевезення зернових вантажів (станом на 06.09.2022 р.)

| Філія / дирекція відправлення | План середньодобовий, вагони | Заявка, вагони | Фактичне навантаження, вагони | Відсоток навантаження (наростаючим підсумком з початку місяця) |
|-------------------------------|------------------------------|----------------|-------------------------------|--|
| Південно-Західна | 45,51 | 128 | 114 | 109 |
| Львівська | 32,85 | 28 | 106 | 70 |
| Одеська | 40,63 | 71 | 92 | 86 |
| Південна | 47,29 | 140 | 60 | 86 |
| Придніпровська | 11,61 | 0 | 24 | 43 |
| ПАТ «Укрзалізниця» | 177,89 | 367 | 396 | 85 |

Джерело: складено за даними [12].

3. Недостатня пропускна спроможність європейської транспортно-логістичної мережі. Низька пропускна спроможність європейської залізничної інфраструктури, яка не здатна прийняти наявні обсяги українських вантажів (необхідність збільшення перевантажувальної потужності терміналів для роботи в безперервному режимі), неможливість портових операторів прийняти наявний обсяг вантажів за короткий час. На кордоні зі Словаччиною пропускна спроможність – понад 300 вагонів на місяць, на кордоні з Польщею (між Мостиськами та Медикою) – лише три потяги із зерном на тиждень [13]. Україні додатково потрібно експортувати до 10 млн т вантажів на місяць, водночас порти Польщі та Румунії не можуть прийняти такі обсяги (наприклад, порт Рієка в Хорватії може прийняти до 1 млн т зерна на рік).

4. Регулярний обстріл критичної інфраструктури, зокрема залізничних шляхів і логістичних центрів. Втрата доступу до морських портів значно збільшила стратегічне значення залізничної інфраструктури, особливо в західному напрямку. Ворог використовує всі засоби для посилення дестабілізації в державі та зниження ендегенного розвитку регіонів, зокрема регулярний обстріл залізничних шляхів. Наприклад, регулярно обстрілюється залізниця на території Львівської області (25.04.2022 р. – у Золочівському районі (станція Красне), 17.05.2022 р. – Яворівському районі, 01.06.2022 р. – Стрийському та Самбірському районах), що призводить до різного ступеня пошкоджень залізничного полотна та рухомого складу, а це затримує логістичні потоки та підвищує ризики втрати вантажів. За час проведення військових дій було пошкоджено 63 тис. м² залізничних мостів і 5,65% залізничних колій. Загалом завдана шкода залізничним коліям, мостам, станціям та електрошляхам оцінюється в 1,631 млн дол. США, а пошкодження рухомого складу залізниці оцінювалося в 13,023 млн дол. США (станом на серпень 2022 р.) [1].

Незважаючи на досить складну ситуацію, прикордонні регіони отримують значний потенціал ендегенного розвитку через активізацію транзитних і міжнародних залізничних перевезень, зокрема розвиток залізничної та логістичної інфраструктури товарного та пасажирського напрямів, що завдяки інституційній співпраці та інтегрованому управлінню кордоном з обох сторін дозволить скоротити час його перетину. Однією з передумов є реновації в напрямі відновлення євроколії. Для успішного інтегрування України в глобальні шляхи залізничних транзитних перевезень, зокрема між Азією та Європою, на її територію слід повернути колію європейської ширини (1435 мм) замість теперішньої (1520 мм). Значний потенціал для створення глобального хабу в цьому напрямі має м. Львів, до якого можна прокласти колії з Перемишля та Рави-Руської, що дасть змогу залучити європейські залізничні компанії (такі як чеські Regio Jet та Leo Express,

австрійська ОВВ та німецька Deutsche Bahn), що сьогодні здійснюють перевезення до польського Перемишля [14].

Нині основним маршрутом залізничного сполучення на українсько-польському кордоні є Львів – Перемишль, оскільки на цій ділянці прокладена широка колія (1520 мм), яка простягається в Польщі на 14 км і закінчується на станції Перемишль-Головний, що є достатнім для здійснення маневрів і відстою кількох потягів, але не може задовольнити наявні потреби української сторони. Перспективи розвитку має також металургійна ширококолійна лінія (Linia Hutnicza Szerokotorowa LHS), що розпочинається на околиці м. Володимир-Волинський на магістралі Ковель – Львів (довжина української частини колії – 23,5 км) та простягається на 394 км до вантажної станції Славкув (Польща). Лінія є найдовшою ширококолієюю в західному напрямку, перспективним тут є розвиток залізничного сполучення Азія – Європа.

Додатковий деструктивний вплив на ендегенний потенціал регіонів чинить тимчасова зупинка виробництва через розрив виробничих ланцюгів, ризик пошкодження підприємства від влучання снарядів, високі витрати на логістику, що підсилюється несприятливою кон'юнктурою на зовнішніх ринках. Наприклад, за березень-квітень 2022 р. відбулося зниження цін на метал на зовнішніх ринках (34% – на залізорудний концентрат, 27% – на гарячекатаний рулон). Такі підприємства, як Запоріжсталь та АрселорМіттал Кривий Ріг, неодноразово зупиняли діяльність; водночас до початку повномасштабної війни вони входили до 100 найбільших підприємств України (кількість зайнятих на АрселорМіттал Кривий Ріг становила 19,5 тис. осіб, Запоріжсталі – 10,4 тис. осіб). Зупинка таких потужних підприємств стає додатковим чинником дестабілізації ендегенного розвитку в регіонах їх розміщення та функціонування (втрата робочих місць, податкових надходжень до місцевих бюджетів тощо), а відновлення металургійної галузі стримується складнощами зі збутом продукції.

Кризова ситуація, що склалася з експортом української сільськогосподарської продукції через блокаду морських портів, потребувала вирішення на міжнародному рівні, оскільки не лише знизила експортний потенціал регіонів, але й посилила напругу на міжнародному ринку продовольства. Найбільш залежними від експорту українського зерна є країни Африки та Азії. Наприклад, частка імпорту української пшениці за період 2018-2020 рр. у Гамбії становила 84%, Лівані – 67%, Молдові – 57%, Джибуті – 57%, Лівії – 45%, Тунісі – 41%, Пакистані – 39%, Сомалі – 31% [15]. За пропозицією Організації Об'єднаних Націй 2.07.2022 р. Україна, Туреччина та Генеральний секретар ООН підписали Ініціативу про безпечне транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів «Одеса», «Чорноморськ» і «Південний». Однак дотримання будь яких угод під час війни з країною-агресором не є стійким і вже 29.10.2022 р. росія заявила про вихід із зернової угоди, відтак подальша доля українського експорту знову опинилися під загрозою. Ситуація, що склалася з українським експортом, демонструє гостру необхідність диверсифікації та розширення альтернативних логістичних шляхів транспортування продукції. Одним з таких напрямів є розвиток продуктових трубопроводів. У цьому напрямі було підписано спільний українсько-польський меморандум, що передбачає розроблення сторонами проекту будівництва транскордонного трубопроводу для транспортування рослинних олій до перевантажувального терміналу в порту Гданська із завантаженням в Україні [16].

Попри часткове вирішення проблеми блокування експортних можливостей регіонів, проблемою залишається його сировинний характер. Інтеграція України в глобальні ланцюги доданої вартості поза продукцією сільського господарства є досить обмеженою та має здебільшого сировинний характер. Військові дії в Україні можуть спричинити перебої у виробництві продукції, що найбільше залежить від українського експорту. Ідеться про сталеливарну промисловість

(залізна руда, марганець, чавун), важку обробну промисловість (сталевий прокат), напівпровідникову (неоновий газ), автомобільну (кабелі запалювання), а також галузі, що використовують титан, та IT-галузь. Україна є другим за величиною експортером феросиліту марганцю у світі (18,2% світового експорту у 2019 р.), а основними імпортерами України є Туреччина, Німеччина, Польща та Єгипет. Європа експортує 49% феросиліту марганцю з України. США імпортує 41% нелегованого чавуну з України, Туреччина – 25%. За експортом титану Україна посідала п'яте місце у світі у 2019 р. Україна експортує 70% світового обсягу неону (з них 65% виробляє завод в Одесі), що є незамінним у виробництві комп'ютерних мікросхем. Посилення ендегенного потенціалу регіонів потребує зростання частки високотехнологічного промислового експорту. За 2019-2021 рр. спостерігається скорочення частки експорту за товарною групою «Машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання» (табл. 1). Отже, потрібно інтегрувати українські підприємства в європейські та світові ланцюги доданої вартості, використовуючи фактор війни та конвертуючи бажання міжнародних партнерів допомагати у реальну допомогу нашим промисловцям, зокрема через розміщення замовлень у будь-яких видах виробництва товарів чи послуг, прийнятних для закордонних партнерів [17].

Висновки. Проведене дослідження засвідчило, що розвиток ендегенного потенціалу регіонів України в умовах військових дій потребує особливої уваги. Блокування традиційних логістичних потоків показало важливість диверсифікації логістичних шляхів для збереження та збільшення експортних можливостей регіонів. Розвиток залізничного сполучення, інтегрованого в європейську мережу, дасть змогу не лише примножити обсяги товарних перевезень, а також стати після війни логістичним хабом на шляху з Азії до Європи. Збільшення альтернативних логістичних потужностей стає стратегічно важливим завданням для розвитку регіонів, оскільки дозволить не лише втриматися в міжнародних ланцюгах доданої вартості, але й інтегруватися в нові.

Список використаних джерел

1. Україна. Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення / Світовий Банк; Уряд України; Європейська Комісія. 2022. 269 с. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37988/P1788430ed0fce0050b9870be5ede7337c6.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
2. Геєць В. М. Про оцінку економічних втрат України внаслідок збройної агресії РФ: стенограма доповіді на засіданні Президії НАН України 30 березня 2022 року. *Вісник Національної академії наук України*. 2022. № 5. С. 30-38. DOI: <https://doi.org/10.15407/visn2022.05.030>
3. Дейнеко Л. В., Кушніренко О. М., Ципліцька О. О., Гахович Н. Г. Наслідки повномасштабної воєнної агресії РФ для української промисловості. *Економіка України*. 2022. № 5. С. 3-25. DOI: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.05.003>
4. Осташко Т. О. Сільськогосподарський експорт України в умовах війни і шляхи його відновлення. *Економіка України*. 2022. № 5. С. 26-37 DOI: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.05.026>
5. Ханін С. Г. *Ендегенні чинники модернізації економіки регіонів в сучасних умовах*: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05. Київ, 2020. 322 с.
6. *Стале ендегенне зростання регіонів України в умовах децентралізації*: монографія / ред. І. З. Сторонянська. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України, 2019. 501 с.
7. Возняк Г. Фінансова децентралізація та стале ендегенне зростання регіонів: формалізація напрямів впливу. *Світ фінансів*. 2019. № 2(59) С. 49-59 URL: <http://sf.wunu.edu.ua/index.php/sf/article/view/1225>
8. Зовнішня торгівля України за 2020 р. *Державна служба статистики України*: сайт. 2020. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
9. Зовнішня торгівля України за 2021 р. *Державна служба статистики України*: сайт. 2021. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
10. Товарна структура зовнішньої торгівлі у I півріччі 2022 р. *Державна служба статистики України*: сайт. 2022. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
11. Петрушко Л., Шевчук С. Головне питання економіки. Україна втрачає \$170 млн на день через заблоковані порти. Чи можна вирішити експортний колапс. *Forbes.ua*: сайт. 21.04.2022. URL: <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsuyut-zablokovani-cherez-viynu-porti-21042022-5552>

12. Довідка щодо виконання заявок на перевезення зернових вантажів. *Укрзалізниця*: сайт. 2022. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka
13. Копилов М. Що роблять перевізники ЄС для збільшення вантажопотоку з Україною. *RAIL.insider*: сайт. 28.07.2022. URL: <https://www.railinsider.com.ua/shho-robyat-pereviznyky-yes-dlya-rostu-vantazhopotoku-z-ukrayinoyu>
14. Самойлов Ю. Потягом в Європу: як війна змінила потенціал залізничних сполучень між Україною і Польщею. *Європейська правда*: сайт. 30.08.2022. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/08/30/7145834>
15. *The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment* / ed. M. Ruta. Washington, DC: World Bank, 2022. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37359>
16. До порту Гданська прокладуть трубопровід для транспортування української олії. *RAIL.insider*: сайт. 31.08.2022. URL: <https://www.railinsider.com.ua/do-portu-gdanska-prokladut-truboprovod-dlya-transportuvannya-ukrayinskoji-olii>
17. Юрчак О. Завдання експорту-інтернаціоналізації УКА до кінця 2022. *Український кластерний Альянс*: сайт. 10.09.2022. URL: <https://www.clusters.org.ua/blog-single/tasks-of-export-and-internationalization-uca-2022>

References

1. *Ukrayina. Shvydka otsinka zavdanoyi shkody ta potreb na vidnovlennya [Ukraine rapid assessment of damage and needs for reconstruction]* (2022). World Bank, Government of Ukraine, European Commission. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37988/P1788430ed0fce0050b9870be5ede7337c6.pdf?sequence=4&isAllowed=y> [in Ukrainian].
2. Heyets, V. M. (2022). Pro otsinku ekonomichnykh vtrat Ukrayiny vnaslidok zbroynoyi ahresiyi RF: Stenohrama dopovidi na zasidanni Prezydiyi NAN Ukrayiny 30 bereznya 2022 roku [On the assessment of economic losses of Ukraine as a result of the armed aggression of the Russian Federation: Transcript of the report at the meeting of the Presidium of the National Academy of Sciences of Ukraine on March 30, 2022]. *Visnyk Natsional'noyi akademiyi nauk Ukrayiny – Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine*, 5, 30-38. DOI: <https://doi.org/10.15407/vsn2022.05.030>
3. Deyneko, L. V., Kushnirenko, O. M., Tsyplitska, O. O., & Hakhovych, N. H. (2022). Naslidky povnomashtabnoyi voyennoyi ahresiyi RF dlya ukrayins'koyi promyslovosti [Consequences of full-scale military aggression of the Russian Federation for Ukrainian industry]. *Ekonomika Ukrayiny – Economy of Ukraine*, 5, 3-25. DOI: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.05.003> [in Ukrainian].
4. Ostashko, T. O. (2022). Sil's'kohospodars'kyi eksport Ukrayiny v umovakh viyny i shlyakhy yoho vidnovlennya [Agricultural export of Ukraine in war conditions and ways of its recovery]. *Ekonomika Ukrayiny – Economy of Ukraine*, 5, 26-37. DOI: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2022.05.026> [in Ukrainian].
5. Khanin, S. H. (2020). *Endohenni chynnyky modernizatsiyi ekonomiky rehioniv v suchasnykh umovakh [Endogenous factors of modernization of regional economy in modern conditions]* (2020). (Ph.D. in Econ. Dissertation, Ukraine, Kyiv). [in Ukrainian].
6. Storonyanska, I. Z. (Ed.) (2019). *Stale endohenne zrostannya rehioniv Ukrayiny v umovakh detsentralizatsiyi [Sustainable endogenous growth of the regions of Ukraine under conditions of decentralization]*. Lviv: Dolishniy Institute of Regional Research of NAS of Ukraine. [in Ukrainian].
7. Voznyak, H. (2019). Finansova detsentralizatsiya ta stale endohenne zrostannya rehioniv: formalizatsiya napryamiv vplyvu [Financial decentralization and sustainable endogenous growth of regions: formalization of impact directions]. *Svit finansiv – The world of finance*, 2(59), 49-59. Retrieved from <http://sf.wunu.edu.ua/index.php/sf/article/view/1225> [in Ukrainian].
8. Zovnishnya torhivlya Ukrayiny za 2020 r. [Foreign trade of Ukraine in 2020] (2020). *State Statistics Service of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
9. Zovnishnya torhivlya Ukrayiny za 2021 r. [Foreign trade of Ukraine for 2021] (2021). *State Statistics Service of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
10. Tovarna struktura zovnishn'oyi torhivli u I pivrichchi 2022 r. [Commodity structure of foreign trade in the first half of 2022] (2022). *State Statistics Service of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
11. Petrushko, L., & Shevchuk, S. (2022, Apr 21). Holovne pytannya ekonomiky. Ukrayina vtrachaye \$170 mln na den' cherez zablokovani porty. Chy mozna vyryshyty eksportnyy kolaps [The main question of economics. Ukraine loses \$170 million a day due to blocked ports. Can the export collapse be resolved?]. *Forbes.ua*: Website. Retrieved from <https://forbes.ua/inside/morski-vorota-na-zamku-yak-pratsuyut-zablokovani-cherez-viynu-porti-21042022-5552> [in Ukrainian].
12. Dovidka shchodo vykonannya zayavok na perevezennya zernovykh vantazhiv [Certificate regarding the execution of applications for the transportation of grain cargoes] (2022). *Ukrzaliznytsya*: Website. Retrieved from https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/ [in Ukrainian].
13. Kopylov, M. (2022, Jul 28). Shcho robyat' pereviznyky YeS dlya zbil'shennya vantazhopotoku z Ukrayinoyu [What are EU carriers doing to increase cargo flow with Ukraine]. *RAIL.insider*: Website. Retrieved from

- <https://www.railinsider.com.ua/shho-roblyat-pereviznyky-yes-dlya-rostu-vantazhopotoku-z-ukrayinoyu> [in Ukrainian].
14. Samoylov, Yu. (2022, Aug 30). Potyahom v Yevropu: yak viyna zminyla potentsial zaliznychnykh spoluchen' mizh Ukrainoyu i Pol'shcheyu [By train to Europe: how the war changed the potential of railway connections between Ukraine and Poland]. *European truth*: Website. Retrieved from <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/08/30/7145834> [in Ukrainian].
 15. Ruta, M. (Ed.) (2022). *The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment*. Washington, DC: World Bank. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37359>
 16. Do portu Hdans'ka prokladut' truboprovid dlya transportuvannya ukrayins'koyi oliyi [A pipeline will be laid to the port of Gdańsk for the transportation of Ukrainian oil] (2022, Aug 31). *RAIL.insider*: Website. Retrieved from <https://www.railinsider.com.ua/do-portu-gdanska-prokladut-truboprovid-dlya-transportuvannya-ukrayinskoyi-oliyi> [in Ukrainian].
 17. Yurchak, O. (2022, Sep 10). Zavdannya eksportu-internatsionalizatsiyi UKA do kintsya 2022 [Tasks of export and internationalization of UCA until the end of 2022]. *Ukrainian Cluster Alliance*: Website. Retrieved from <https://www.clusters.org.ua/blog-single/tasks-of-export-and-internationalization-uca-2022> [in Ukrainian].

Synyura-Rostun N. R. Endogenous development risks for Ukrainian regions in war.

The article identifies the main endogenous development risks for Ukrainian regions in war. The article specifies that the projected loss of GDP will depend on the amount of territory lost and the intensity of hostilities. Blocking the ways of commodity export became one of the means of waging war. The reasons for the reduction in export volumes, which increases the risk of losing the export potential of the regions, are revealed. The article emphasizes that the export of agricultural products and metallurgy experiences the highest rate of reduction. The increase in the duration of the war is proven to increase the risk of loss of export markets for Ukraine. The logistics problems are among the main reasons for export losses in the first half of 2022. The lack of the export routes diversification policy has become one of the biggest economic problems in the war. Obstacles to the involvement of railway transport in the export of commodity products and the preservation of the endogenous potential of the regions are outlined. The article determines that the border regions receive a significant potential for endogenous development due to the activation of transit and international railway transportation. The blockade of export routes for agricultural products increases the tension in the international food market. African and Asian countries are most dependent on the export of Ukrainian grain. Alternative directions for the development of logistic ways of product transportation are determined. The raw material nature of Ukrainian commodity exports remains a problem. The directions for the integration of Ukrainian products into international chains of added value are outlined. The industries most dependent on Ukrainian exports are identified. Strengthening the endogenous potential of the regions requires diversification of the export structure with an increase in the share of high-tech products. The further integration of Ukrainian enterprises into European and global value chains is necessary for the strategic development of the economy.

Keywords: endogenous development, export, regions, diversification, logistics.

Синюра-Ростун Надія Романівна – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долишнього НАН України» (e-mail: s-riadia@ukr.net, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1137-9370>).

Synyura-Rostun Nadiya Romanivna – Ph.D. (Econ.), Senior Researcher of the Department of spatial development of the Dolishnyi Institute of Regional Research of NAS of Ukraine.

Статтю підготовлено в межах виконання НДР «Глобалізаційні чинники та ризики ендогенного розвитку регіонів України», яка виконується відповідно до постанови Бюро відділення економіки НАН України (протокол № 7 від 27.08.2020 р.).

Надійшло 02.09.2022 р.