

## ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: ВИКЛИКИ ВОЄННОГО ЧАСУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*Лук'янова О. М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

*Стаття присвячена дослідженню сучасного стану, особливостей та перспектив розвитку транспортного комплексу України в умовах повномасштабного російського вторгнення на територію України. Доведено, що ефективна протидія агресивним планам РФ значною мірою залежить від здатності транспортних компаній швидко реагувати на реалії воєнного стану. Зазначено, що з першого дня військової агресії відповідні органи державної влади у співпраці з керівництвом усіх транспортних компаній запровадили низку першочергових заходів, які було реалізовано державними та транспортними органами в перші місяці повної російської окупації, та продемонстрували високий рівень адаптації українського транспортного сектору до умов існування в нових реаліях воєнного стану.*

**Ключові слова:** *транспортний комплекс, воєнний стан, міжнародні вантажні перевезення, стабілізаційні заходи, види транспорту.*

## TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE: WARTIME CHALLENGES AND DEVELOPMENT PROSPECTS

*Luk'janova O. M., candidate of economic sciences, associate professor (USURT)*

*The article is devoted to the study of the current state, peculiarities and prospects of development of the domestic freight transportation market in the context of a full-scale Russian invasion of Ukraine.*

*The author outlines the consequences of the full-scale invasion of the Russian Federation on February 24, 2022 for the transport infrastructure. It is noted that constant rocket attacks force representatives of all sectors of the economy to adapt to existence in wartime conditions.*

*The relevance of the study is due to the need to ensure the stable functioning and development of the transport and logistics sector in the context of overcoming the crisis in the Ukrainian economy caused by the war. The purpose of the study is to identify the key features, main problems and prospects for further development of the Ukrainian freight transportation market, as well as to develop practical recommendations.*

*The study analyzes the general state of the freight transportation market before and after the full-scale Russian invasion of Ukraine in order to improve the provision of freight transportation services in Ukraine.*

*Based on the results of the study, the main changes that occurred in the freight transportation industry in wartime are outlined.*

*The dynamics of freight transportation by road, rail, sea and air is characterized. The main factors that influenced the functioning of the studied industry in wartime are considered. The key features of domestic and international freight transportation are identified. An overview of measures and initiatives taken by the Ukrainian government to support international freight transportation is provided.*

*The study shows that under the current crisis conditions caused by Russia's military aggression, Ukraine's transport enterprises were able to respond quickly and adapt to the war conditions, managed to quickly find reserves to restore and maintain uninterrupted operation, so*

*the national economy was able to survive, and Ukraine was able to maintain its status as an export country to continue to guarantee food security in many countries of the world.*

**Keywords:** *transport complex, martial law, international freight transportation, stabilization measures, modes of transport.*

**Постановка проблеми.** Важливою складовою економічної системи країни є транспортно-логістичний сектор, його частка у 2020 році становила близько 6,3% ВВП [1]. Це зумовлено важливістю внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень для безперебійного постачання товарів і матеріалів підприємствам та кінцевим споживачам в Україні та за її межами.

Військові дії, розпочаті росією проти України, підкреслили життєву важливість транспортного сектору для української економіки та суспільства. Від початку війни росія намагається обмежити транспортне сполучення України з країнами-партнерами. Це має вирішальне значення для внутрішнього постачання життєво важливих споживчих товарів і своєчасної доставки міжнародних гуманітарних та оборонних вантажів.

В результаті конфлікту в нашій країні транспортна інфраструктура стала головною мішенню ворога. Внаслідок систематичних обстрілів було пошкоджено 25000 км автомобільних доріг, 6500 км залізничних колій, 315 мостів та 19 аеропортів (12 з них цивільні). Повітряне сполучення з рештою світу було повністю перервано, а порти заблоковано [2]. Незважаючи на всі ці руйнування, завдання компенсувати втрачені промисловістю ресурси було покладено на залізничний та автомобільний транспорт. З моменту введення воєнного стану в Україні саме ці види транспорту почали забезпечувати українську армію зброєю та іншими предметами першої необхідності. Також забезпечували необхідний кровообіг національної економіки, евакуюючи населення в безпечні місця і продовжуючи перевозити продовольство, гуманітарні вантажі та будівельні матеріали для відбудови зруйнованих окупаційними військами населених пунктів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням українського ринку вантажних перевезень у довоєнний період через його важливість для економіки та суспільства займалася низка науковців, серед яких Трубей О. М., Чута В. О. [3], Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федя Н. О. [4], Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Дудник О. С., Прокудін О. Г. [5] та інші.

З огляду на кризу в транспортному комплексі, спричиненої війною, кількість наукових досліджень в цій галузі є недостатньою. Зокрема, дослідженням проблем транспортного сектору в умовах воєнного стану займалися такі експерти: Лучникова Т. [6], Шульц С., Луцків О. [7], Кисіль Р. [8], Ковалишин С. [9], Шевченко В. [10] та інші.

Разом з цим, зміна умов і середовища діяльності залізничного транспорту обумовлюють потребу у перегляді напрямів та ефективних заходів розвитку ринку транспортних послуг України в умовах воєнного часу, що в свою чергу актуалізує завдання комплексного аналізу транспортного ринку країни.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Незважаючи на наявність наукових досліджень, присвячених різним аспектам розвитку українського транспортного сектору у воєнний період, комплексний аналіз сучасного стану сектору перевезень є актуальним і своєчасним, особливо з огляду на необхідність забезпечення стабільного функціонування транспортно-логістичного сектору в Україні, виявлення його особливостей, тенденцій, викликів та перспектив розвитку.

**Мета статті** полягає у вивченні сучасного стану транспортного комплексу України в умовах воєнного часу, дослідження процесу його адаптації та перспектив розвитку у післявоєнний період.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Очевидно, що транспортна система України докорінно змінилася. Як наслідок, маршрути стали довшими та більш енергоємними. Завдання полягало в тому, щоб знайти альтернативні маршрути і перенаправити внутрішні та міжнародні вантажопотоки. Експорт з країни також був проблемою, оскільки низька пропускна спроможність західних прикордонних переходів означала необхідність спрощення митних і дорожніх процедур.

Спрощення митних та дорожніх процедур було необхідним для подальшого зростання імпорту та експорту, які були важливими для економічного відновлення країни.

З метою стабілізації функціонування транспортного сектору України та забезпечення оптимальних умов, державні органи влади реалізували низку першочергових заходів під час воєнного стану.

Так, на автомобільному транспорті було запроваджено наступні заходи:

1) спрощено процедуру навчання та отримання посвідчення водія, зокрема було дозволено водіям, які мають посвідчення категорії В, керувати вантажними автомобілями;

2) надано право відстрочки від призову на військову службу під час мобілізації військовозобов'язаним, працівникам Збройних Сил України та інших утворених відповідно до законодавства України військових формувань та працівникам підприємств залізничного транспорту, які здійснюють перевезення вантажів медичного та гуманітарного призначення, віком від 18 до 60 років;

3) з 1 квітня 2022 року скасовано ввізне мито, акцизний податок та ПДВ, що підлягають сплаті фізичними особами при ввезенні на митну територію України транспортних засобів за визначеними переліками, а також запроваджено спеціальні винятки до пільгового митного режиму для юридичних осіб [11];

4) ввезені тисячі транспортних засобів на митну територію України у формі гуманітарної допомоги для забезпечення потреб Збройних Сил України та регіональних підрозділів оборони. Крім того, Державна митна служба передала оборонному сектору понад 1000 конфіскованих транспортних засобів;

5) тимчасово дозволено використання прострочених українських водійських посвідчень;

6) запущено офіційну гуманітарну платформу "СпівДія", яка дозволяє власникам транспортних засобів (фізичним та юридичним особам) брати участь у логістиці перевезень гуманітарних вантажів;

7) для забезпечення якнайшвидшої доставки гуманітарної допомоги, 14 європейських країн зробили в'їзд в Україну обов'язковою умовою для отримання дозволу на транспортування вантажів гуманітарної допомоги;

8) кількість пунктів пропуску на українських дорогах було зменшено з метою забезпечення ефективності пасажирських та вантажних перевезень, враховуючи потреби безпеки, спричинені воєнним станом [12].

Закриття портів та призупинення авіасполучення створило нові можливості для компаній, що обслуговують ринок автомобільних перевезень, але вони все ж таки не можуть повністю освоїти той обсяг перевезень, який здійснювався морським транспортом. Попит на ринку автомобільних перевезень в Україні наразі формується постійним експортом вітчизняних товарів за кордон, постачанням багатьох товарів першої необхідності з інших країн та у зруйновані регіони країни, потребами збройних сил України та необхідністю забезпечення обслуговування іноземної допомоги тощо [13].

На теперішній час автомобільний транспорт має найбільший потенціал для подальшого покращення довоєнних показників українського ринку вантажних перевезень [14].

Аналізуючи вантажні залізничні перевезення за останні роки, можна відмітити, що їх частка в загальному українському ринку вантажних перевезень ще до широкомасштабного вторгнення росії мала тенденцію до скорочення і при цьому паралельно зростала частка автомобільного сектору. Ця тенденція значно посилилася після ескалації бойових дій, оскільки імпорتنі та експортні потоки України здійснюються переважно в європейському напрямку. Важливим є також висока вразливість дорожньо-транспортної інфраструктури на автотранспорті до ворожих атак [15].

Тим не менш залізничний транспорт в Україні залишається однією з основних ланок вантажного транспортно-логістичного комплексу, перевозячи значну частку річного обсягу вантажів, тому для забезпечення оптимальних умов його роботи було запроваджено наступні заходи:

1) понад 3 мільйони людей були безкоштовно евакуйовані п'ятьма залізничними коридорами, переважно зі східних областей. Близько 430 000 осіб було евакуйовано за кордон, переважно до Польщі, Молдови, Угорщини, Румунії, Німеччини та Словаччини;

2) у західних областях України було створено низку логістичних центрів для полегшення імпорту і швидкого розподілу гуманітарної допомоги по всій Україні. Ці центри надають послуги з транспортування, зберігання та сортування гуманітарних вантажів; з 24 лютого по 24 березня 2022 року АТ "Укрзалізниця" перевезла загалом 1400 вагонів гуманітарної допомоги, а пасажирським транспортом - 7000 тонн вантажу;

3) з метою збільшення гуманітарної допомоги Україні Закарпатська обласна військова адміністрація у співпраці з владою Словацької Республіки 29 березня 2022 року відкрила у Словаччині Європейський центр гуманітарної допомоги Закарпатської обласної військової адміністрації. Цей центр має пряме залізничне сполучення з Україною, міжнародний аеропорт, розгалужену

міжнародну дорожню мережу та розвинену транспортно-логістичну інфраструктуру;

4) продовжується переміщення українських компаній, розташованих у зонах активних бойових дій, з метою відновлення їхньої діяльності; АТ "Укрзалізниця" та АТ "Укрпошта" залучені до реалізації цієї програми, включаючи безкоштовне переміщення майна компаній; станом на 29 березня 2022 року загалом 1164 підприємства та юридичні особи висловили бажання перемістити свої об'єкти;

5) відповідно до положень Закону України "Про особливості застосування примусової конфіскації на території України майна рф та її резидентів", розпочато процедуру націоналізації рухомого складу окупованих країн, що знаходиться на території України. Загалом в Україні налічується близько 15000 одиниць рухомого складу, пов'язаного з РФ. Наразі на території рф перебуває 482 одиниці рухомого складу, що належать Україні;

6) АТ "Укрзалізниця" виступила державним оператором стратегічного запасу продовольства, спрямованого на задоволення потреб населення в продуктах харчування на мінімальний період споживання в один місяць. З цією метою, а також для забезпечення паливом та медикаментами Кабінет Міністрів України виділив АТ «Укрзалізниця» окремий фонд; станом на 21 березня 2022 року було законтрактовано 26,5 тис. тонн продовольства на суму 746,2 млн. грн., у програмі взяли участь понад 400 сільгоспвиробників [12, 16].

В перспективі для АТ «Укрзалізниця» є необхідним продовження розвитку та розширення логістичних потужностей, швидке відновлення зруйнованої російськими загарбниками транспортної інфраструктури, покращення якості пасажирських та вантажних перевезень відповідно до європейських стандартів, збільшення кількості та якості послуг [22].

Кризова ситуація пов'язана з військовими діями на території нашої держави безпосередньо вплинула на

вантажопотік вітчизняних перевізників, у тому числі на міжнародні перевезення. До початку повномасштабної війни 90% українських зернових експортувалось морем, а 10% - автотранспортом у найближчі країни [17]. Однак, після вторгнення російських військ в Україну 24 лютого 2022 року було втрачено можливість забезпечувати безпеку судноплавства в Чорноморсько-Азовському регіоні, тому імпорт та експорт українських портів і каботажні перевезення вантажів майже зупинилися. Порти Дунайського басейну приймають та відвантажують незначні обсяги вантажів. У перші місяці війни важливо було вирішити проблему переорієнтації експорту з морського транспорту на інші види транспорту. Така швидка адаптація допомогла підтримати експортні ринки в перші місяці війни. Потенціал державних залізничних компаній дозволив їм задовольнити потребу в перевезенні продукції до Європи. Однак залізниці Польщі, Угорщини, Словаччини, Румунії та Молдови виявилися технічно не готовими до того, що попит на вантажі з України значно зросте [21, 17].

З метою сприяння розвитку морського транспорту в Дунайському басейні та стимулювання використання вагонів для перевезень територією України Кабінет Міністрів України видав страховий поліс для відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок широкомасштабної збройної агресії РФ суднам, що здійснюють плавання в акваторії українських портів у Дунайському басейні, а також вагонам, розташованим на території України. Він запровадив механізм відшкодування збитків у разі відмови страхових компаній виплачувати компенсацію власникам або операторам [15, 18].

Незважаючи на важкі випробування воєнного стану, швидка реакція керівництва підприємств транспортного комплексу на необхідність адаптації до цих умов призвела до підписання "зернової угоди", головною суттю якої було розблокування трьох портів (Одеського, Чорноморського та Південного) задля вивезення зернових та

іншої продукції агропромислового комплексу, яка відновила значення морського транспорту і дозволила Україні зберегти статус гаранта продовольчої безпеки та п'ятого за величиною експортера сільськогосподарської продукції у світі. Таким чином поступово ситуація змінилася, і знову відбулася переорієнтація експорту із залізничного транспорту на морський. Динаміка обсягів міжнародних вантажних перевезень через морські порти після підписання зернової угоди (зокрема, зростання відповідного показника з липня по вересень 2022 року понад у 3 рази) підтверджує результативність підписаної угоди. Станом на кінець липня 2023 року зернова угода призупинена, оскільки РФ оголосила про свій вихід з цієї ініціативи [19].

Відомо, що авіаційний транспорт є швидким і зручним засобом транспортування невеликих обсягів вантажів, а також цінних та швидкопсувних товарів.

24 лютого 2022 року Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) призупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху цивільним користувачам повітряного простору України у зв'язку з високим ризиком для безпеки польотів у цивільній авіації. 28 лютого підприємство повідомило, що масштабне військове вторгнення Росії в Україну та форс-мажорні обставини унеможливили виконання угод, договорів, контрактів та інших дій у галузі авіації. Обсяг перевезень вантажів авіаційним транспортом у 2022 році був дуже малим порівняно з іншими видами транспорту і зменшився порівняно з 2021 роком на 21,7%. Найбільша питома вага неперевезення вантажів стосується регулярних рейсів – 87,7%, що пояснюється закриттям повітряного простору України для цивільних рейсів [15, 20].

Таким чином можна констатувати, що не дивлячись на виклики воєнного стану державним органам влади вдалося стабілізувати функціонування транспортного сектору України та

забезпечити оптимальні умови для його діяльності. Так, наслідком блокування портів та закриття повітряного простору України, стало вимушене та швидке переорієнтування вантажних перевезень на наземний транспорт. Однак, не дивлячись на це, можна визначити наступні проблеми, пов'язані з розвитком ринку вантажних перевезень: недостатня логістична інфраструктура в Україні, неефективні пункти перетину кордону та обтяжлива система дозволів на перевезення вантажів до європейських країн. Тому, якщо існуючі проблеми будуть розглянуті та вирішені, а також розроблені відповідні проєкти та ініціативи, вітчизняний сектор вантажних перевезень може досягти високого рівня розвитку в майбутньому. Міжнародний досвід довів, що тільки скоординована співпраця державних установ та приватного сектору є ефективною і може мати важливі наслідки для післявоєнної відбудови.

**Висновки.** Проведене дослідження показало, що у нинішній критичній економічній ситуації, спричиненій російською військовою окупацією, транспортний комплекс України зміг швидко відреагувати та адаптуватися до реалій часу.

Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є розробка стратегії повоєнного розвитку сектору вантажних перевезень в Україні з урахуванням результатів комплексного аналізу ринку, а також пошук можливих джерел фінансування для подальшої відбудови транспортного комплексу нашої держави.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ВВП України скоротився на 4%. Які галузі найбільше впали. *minfin.com.ua: веб-сайт*. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2021/03/24/61962027/>

2. Томчук О.Ф., Головченко Я.О. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 53.

URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706>

3. Трубей О. М., Чута В. О. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2018. № 6. С. 247 – 253.

4. Стасюк О. М., Чмирьова О. М., Федя Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8199>

5. Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Дудник О. С., Прокудін О. Г. Шляхи вирішення проблем управління вантажопотоками в транспортних системах України. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2020. № 5 (261). С 33 – 39.

6. Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. № 3. С. 37–46.

7. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2. С. 85–93.

8. Кисіль Р. Якою буде індустрія логістики та перевезень у 2023 році. *Економічна правда: веб-сайт*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/>

9. Ковалишин С. В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична*. 2023. Вип. 37. С. 6 – 104.

10. Шевченко В. Логістика війни. Як змінилися вантажні перевезення в Україні. *biz.nv.ua: веб-сайт*. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html>

11. Мінінфраструктури спрощує отримання ліцензії на основні види автомобільних перевезень від 06.04.2022 р.

Урядовий портал: веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33513.html>

12. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. *niss.gov.ua: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

13. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Вип. 65. С. 14-23.

14. Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. *logist.fm: веб-сайт*. URL: <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnykh-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-prognozi>

15. Ринок вантажних перевезень в Україні – огляд від Pro-Consulting. *pro-consulting.ua: веб-сайт*. URL: <https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/rynok-gruzovykh-perevozok-v-ukraine-obzor-ot-pro-consulting>

16. Лучникова Т. П., Гарновська І.В., Воробйов Є.В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *БізнесІнформ*. 2023. №1. URL: [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2023-1\\_0-pages-116\\_122.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2023-1_0-pages-116_122.pdf)

17. Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. № 3. С. 37–46.

18. Гайванович Н. В., О.А. Шевчук Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. URL: <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/278603/273274>

19. Росія вийшла із «зернової угоди». Що це означає для України та світу. BBC News Україна. *bbc.com: веб-сайт*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo>

20. Гнедіна К.В., Нагорний П.В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2023. № 38. С. 19-28.

21. Як вітчизняний транспорт допоміг вижити українській економіці та її громадянам під час війни. – 2023. *unian.ua: веб-сайт*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-vitchiznyaniy-transport-dopomig-vizhiti-ukrajinskiy-ekonomici-ta-jiji-gromadyanam-pid-chas-viyuni-12105600.html>

22. Роль наземного транспорту у стійкості міжнародних перевезень вантажів в умовах війни з РФ. – 2023. *niss.gov.ua: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/rol-nazemnoho-transportu-u-stiykosti-mizhnarodnykh-perevezen-vantazhiv-v>

21. Як вітчизняний транспорт допоміг вижити українській економіці та її громадянам під час війни. – 2023. *unian.ua: веб-сайт*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-vitchiznyaniy-transport-dopomig-vizhiti-ukrajinskiy-ekonomici-ta-jiji-gromadyanam-pid-chas-viyuni-12105600.html>

22. Роль наземного транспорту у стійкості міжнародних перевезень вантажів в умовах війни з РФ. – 2023. *niss.gov.ua: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/rol-nazemnoho-transportu-u-stiykosti-mizhnarodnykh-perevezen-vantazhiv-v>

22. Роль наземного транспорту у стійкості міжнародних перевезень вантажів в умовах війни з РФ. – 2023. *niss.gov.ua: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/rol-nazemnoho-transportu-u-stiykosti-mizhnarodnykh-perevezen-vantazhiv-v>

## REFERENCES

1. Minfin (2021), VVP Ukrainy skorotyvsia na 4%. Yaki haluzi naibilshe vpany. [Ukraine's GDP decreased by 4%. Which industries fell the most]. Available at: <https://minfin.com.ua/ua/2021/03/24/61962027>

2. Tomchuk O.F. (2023) Analitichna otsinka posluh vantazhnykh perevezen v umovakh voiennoho stanu [Analytical assessment of cargo transportation services under martial law conditions]. *Economy and society*, Vol. 53. Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706>

3. Trubei O. M., Chuta V. O. (2018) Analiz rynku vantazhnykh perevezen v Ukraini [Analyzing the Freight Transport Market in Ukraine]. *Biznes Inform*, 6, 247–253 [in Ukrainian].

4. Stasiuk, O. M., Chmyryova, L. Yu., and Fediai, N. O. (2020) Rynky vantazhnykh ta pasazhyrskykh perevezen v Ukraini: problemy ta tendentsii [The Markets of Freight and Passenger Transport in Ukraine: Problems and Trends]. *Efektivna ekonomika*, no. 9. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199>

5. Prokudin, H. S., Chupailenko, O. A., Dudnyk, O. S. and Prokudin, O. H. (2020) Shliakhy vyrishennia problem upravlinnia

vantazhopotokamy v transportnykh systemakh Ukrainy [Ways to solve the problems of cargo flow management in the transport systems of Ukraine]. *Visnik of the Volodymyr Dahl East Ukrainian National University*, no. 5(261), pp. 33–39.

6. Luchnykova, T. (2022) Mizhnarodni vantazhni perevezennia terytoriiu Ukrainy v umovakh viiny [International freight transportation on the territory of Ukraine in wartime conditions]. *Commodities and markets*, no. 3, pp. 37–46.

7. Shults, S. L., and Lutskev, O. M. (2022), Problemy funktsionuvannia transportnoi infrastruktury ta lohistyky Ukrainy v umovakh voiennoho chasu [The Problems of Functioning of Transport Infrastructure and Logistics in Ukraine in Wartime]. *Rehionalna ekonomika*, no. 2. 85–93.

8. Kysil R. (2023), Yakoiu bude industriia lohistyky ta perevezen u 2023 rotsi [What will the logistics and transportation industry look like in 2023]. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/>

9. Kovalyshyn, S. V. (2023) Stratehii rozvytku lohistychnykh kompanii v umovakh hlobalizatsii [Development strategies of logistics companies in the conditions of globalization]. *Scientific notes of Lviv University of Business and Law, Economical series, Law series*, no. 37, pp. 96–104.

10. Shevchenko, V. Lohistyka viiny. Yak zminylys vantazhni perevezennia v Ukraini [How freight transportation in Ukraine has changed]. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html>

11. Mininfrastruktury sproshchuie otrymannia litsenzii na osnovni vydy avtomobilnykh perevezen vid 06.04.2022 r. [The Ministry of Infrastructure simplifies obtaining a license for the main types of road transport from April 6, 2022]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/33513.html>

12. 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]. Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

13. Kosar N. (2023) Vplyv viiny na rynek avtomobilnykh vantazhnykh perevezen Ukrainy ta yoho podalshyi rozvytok [The impact of the war on the road freight transport market of Ukraine and its further development]. *Bulletin of Lviv University. The series is economical*, vol. 65, pp. 14–23.

14. Mokriakov A. (2022). Rynek vantazhnykh perevezen v Ukraini: rezultaty ostannykh doslidzhen ta prohnozy [The cargo transportation market in Ukraine: the results of the latest research and forecasts]. Available at: <https://logist.fm/publications/rynek-vantazhnykh-perevezen-v-ukrayini-rezultaty-ostannykh-doslidzhen-ta-prohnozy>

15. Rynek vantazhnykh perevezen v Ukraini – ohliad vid Pro-Consulting. [The freight transportation market in Ukraine - an overview from Pro-Consulting]. Available at: <https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/rynek-gruzovykh-perevozok-v-ukraine-obzor-ot-pro-consulting>

16. Luchnykova T. P., Tarnovska I. V., Vorobiov Ye.V. (2023) Adaptatsiia transportnykh pidpriemstv Ukrainy do umov voiennoho stanu [Adaptation of transport enterprises of Ukraine to the conditions of martial law]. *Business information*, no 1. Available at: [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2023-1\\_0-pages-116\\_122.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2023-1_0-pages-116_122.pdf)

17. Luchnykova T. (2022) Mizhnarodni vantazhni perevezennia terytoriiu Ukrainy v umovakh viiny [International freight transportation on the territory of Ukraine in wartime conditions]. *Goods and markets*, no 3, pp. 37–46.

18. Haivanovych N. V., Shevchuk O.A. Suchasnyi stan, problemy ta perspektyvy rozvytku morskyykh vantazhnykh perevezen v Ukraini ta sviti [The current state, problems and prospects for the development of sea freight transportation in Ukraine and the world]. *Economic bulletin of NTUU "Kyiv*



*Polytechnic Institute*", Available at: <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/278603/273>  
274

19. BBC News Ukraine (2023), "Russia with drew from the "Grain Agreement". What does this mean for Ukraine and the world". Available at: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo>

20. Hnedina K.V., Nahorni P.V. (2023) Rynok vantazhnykh perevezen v Ukraini: analiz suchasnoho stanu, vyklyky voiennoho chasu ta perspektyvy rozvytku [The cargo transportation market in Ukraine: analysis of the current state, challenges of wartime and development prospects] *Entrepreneurship and trade*, no. 38, pp. 19-28.

21. (2023) Yak vitchyzniani transport dopomih vyzhyty ukrainskii ekonomitsi ta yii

hromadianam pid chas viiny [How domestic transport helped the Ukrainian economy and its citizens to survive during the war] Available at:

<https://www.unian.ua/economics/transport/yak-vitchiznyaniy-transport-dopomig-vizhiti-ukrajinskiy-ekonomici-ta-jiji-gromadyanam-pid-chas-viyni-12105600.html>

22. (2023) Rol nazemnoho transportu u stiikosti mizhnarodnykh perevezen vantazhiv v umovakh viiny z RF [The role of land transport in the stability of international cargo transportation in the conditions of the war with the Russian Federation] Available at:

<https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/rol-nazemnoho-transportu-u-stiykosti-mizhnarodnykh-perevezen-vantazhiv-v>