

УДК 339.9:656.073(477):355.01

DOI: 10.31617/2.2022(43)03

Тетяна ЛУЧНИКОВА

к. е. н., доцент кафедри
торгівельного підприємництва та логістики
Державного торговельно-економічного
університету
вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна
t.luchnykova@knute.edu.ua

Tetiana LUCHNYKOVA

PhD (Economics),
Associate Professor at the Department
of Trading Business and logistics
State University of Trade and Economics
19, Kyoto St., Kyiv, 02156, Ukraine
ORCID: 0000-0003-0624-5829

МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

Вступ. Рівень розвитку та конкурентоспроможності економіки будь-якої країни безпосередньо залежить від роботи транспортного комплексу, в основі якого – інфраструктура залізничного, автомобільного, водного, авіаційного та трубопровідного транспорту.

Проблема. Нестабільна ситуація в транспортній галузі та стратегічне значення безперервної роботи транспорту в умовах війни спонукає до комплексної оцінки та порівняння стану транспорту в довоєнний період із сучасним, що дасть змогу розробити реальні шляхи розвитку вантажного транспорту та повною мірою використати потенціал транспортних підприємств, зокрема залізничних.

Метою статті є оцінка стану вантажних перевезень задля окреслення основних напрямів та перспектив розвитку щодо тих видів транспорту, які наразі мають найбільший потенціал та спроможні забезпечити експортування українських вантажів по всьому світу.

Методи. При написанні статті використано метод елементарно-теоретичного аналізу та синтезу, графічний метод, метод дедукції, економіко-статистичні методи і групування.

Результати дослідження. Результати роботи транспортних компаній з вантажних перевезень, зокрема міжнародних, за останні роки значно погіршилися через стрімке поширення COVID-19. Війна ще більше загострила ситуацію, адже в умовах воєнного стану транспортники змушені працювати, намагаючись у стислі строки розв'язати нагальні питання. Це суттєво вплинуло на обсяги перевезень вантажів вітчизняними транспортними компаніями, зокрема в міжнародному сполученні. Через блокаду морських портів одним із головних завдань, яке стоїть перед Україною, є розв'язання логістичної проблеми

INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORTATION ON THE TERRITORY OF UKRAINE IN WARTIME CONDITIONS

Introduction. The level of development and competitiveness of the economy of any country directly depends on the operation of the transport complex, which is based on the infrastructure of railway, road, water, aviation and pipeline transport.

Problem. The unstable situation in the transport industry and the strategic importance of the continuous operation of transport in the conditions of war prompts a comprehensive assessment and comparison of the state of transport in the pre-war period with the present, which will provide an opportunity to develop real ways of developing freight transport and fully utilize the potential of transport enterprises, in particular railway ones.

The aim of the article is to assess the state of freight transportation in order to outline the main directions and development prospects for those types of transport that currently have the greatest potential and are able to ensure the export of Ukrainian cargo around the world.

Methods. When writing the article, the method of elementary theoretical analysis and synthesis, graphic method, deduction method, economic-statistical methods and grouping were used.

Results. The results of the work of transport companies in cargo transportation, including international ones, have significantly worsened in recent years due to the rapid spread of COVID-19. The war aggravated the situation even more, because in the conditions of martial law transporters are forced to work, trying to solve urgent issues in a short period of time. This significantly affected the volume of cargo transportation by domestic transport companies, including in international traffic. In connection with the blockade of sea ports, one of the main tasks facing Ukraine is to solve the logistical

© Тетяна Лучникова, 2022

Автор не отримував прямого фінансування для цього дослідження.

Luchnykova T. Mizhnarodni vantazhni perevezennja terytorijeju Ukrai'ny v umovah vijny. *Mizhnarodnyj naukovopraktychnyj zhurnal "Tovary i rynky"*. 2022. № 3 (43). S. 37-46. [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03)

експорту сільськогосподарської продукції залізничним транспортом. Важливим є розвиток нових логістичних ланцюжків.

Висновки. Незважаючи на воєнний стан та необхідність переорієнтації та розвитку нових логістичних ланцюгів, перспективним напрямом залишається розвиток експорту вантажів залізничним транспортом через територію України.

Ключові слова: вантажні перевезення, залізничний транспорт, воєнний стан, експорт.

JEL Classification: L92, R4

problem of exporting agricultural products by rail. The development of new logistics chains is important.

Conclusions. Despite the state of war and the need for reorientation and development of new logistics chains, the development of cargo export by rail through the territory of Ukraine remains a promising direction.

Keywords: freight transportation, railway transport, martial law, export.

Вступ. Рівень розвитку та конкурентоспроможності економіки будь-якої країни безпосередньо залежить від роботи транспортного комплексу, в основі якого – інфраструктура залізничного, автомобільного, водного, авіаційного та трубопровідного транспорту. Особливого значення питання всебічної підтримки та розвитку транспортного сектора України як стратегічної галузі набуло після вторгнення армії РФ на територію нашої держави. Суттєве зниження обсягів вантажних перевезень, зокрема в міжнародному сполученні, необхідність покриття постійних витрат транспортними підприємствами призвели до зростання вартості перевезень не лише в Україні, а й у світі.

Проблема. Нестабільна ситуація у транспортній сфері та стратегічна важливість безперервної роботи транспорту у воєнний час потребує різносторонньої оцінки й аналізу стану перевезень у динаміці, що уможливить розробку актуальних шляхів розвитку вантажних перевезень та використання потенціалу транспортних підприємств, зокрема залізничних, повною мірою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Функціонування та розвиток міжнародних вантажних перевезень територією України розглянуто у працях багатьох науковців. Так, колективом авторів, А. А. Мазаракі, Н. Б. Ільченко та ін. [1], розроблено модель логістичного процесу постачання зернових мультимодальним, зокрема залізнично-водним транспортом, з України до країн Африки. Сучасний стан та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в країні досліджувала О. І. Петренко [2]. Значну увагу в своїх працях питанню розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні шляхом формування мережі транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів приділили О. О. Карпенко, О. Є. Бабина [3]. Формування та проведення гнучкої тарифної політики вантажних перевезень у міжнародних сполученнях розглянуто в дослідженнях Т. В. Блудової [4] та О. І. Платонова, В. В. Чорного [5]. К. В. Петренко, К. С. Мініч [6] надали оцінку транзитних можливостей України у світовому економічному просторі. Колектив авторів на чолі з Н. Шпаком [7] приділили велику увагу аналізу ринку міжнародних вантажних перевезень у транзитному сполученні та надали пропозиції щодо перспектив розвитку таких перевезень територією України.

Але, попри наявність широкого спектра досліджень у різних напрямках функціонування міжнародних вантажних перевезень, питання розвитку таких перевезень територією України за воєнного стану потребує більш детального розгляду.

Метою статті є оцінка сучасного стану вантажних перевезень, а саме динаміки, структури основних показників залізничних, автомобільних, водних, авіаційних та трубопровідних перевезень, задля окреслення основних напрямів і перспектив розвитку щодо тих видів транспорту, які нині мають найбільший потенціал та спроможні забезпечити експортування українських вантажів по всьому світу.

Методи. Використано метод елементарно-теоретичного аналізу та синтезу, за допомогою якого оцінено й узагальнено нинішню ситуацію на ринку вантажних перевезень.

Для наочної інтерпретації дослідження рівня використання потенціалу підприємств залізничного транспорту під час оформлення й узагальнення проведених досліджень і отриманих результатів застосовано графічний, економіко-статистичні методи та групування.

Задля розробки висновків щодо перспектив розвитку міжнародних вантажних перевезень територією України в умовах воєнного стану використано метод дедукції.

Результати дослідження. Результат роботи підприємств транспорту у вантажному сполученні, в тому числі в міжнародному, останніми роками значно погіршився, по-перше, через стрімке поширення COVID-19 [8] та встановлення карантинних обмежень, а по-друге, через воєнний стан. Для транспортного сектора наслідком активних бойових дій з 24 лютого 2022 р. є не лише руйнування значної частини інфраструктури, але й неможливість роботи транспортних підприємств на довоєнних умовах.

Кожен вид транспорту має свої особливості та характеристики, проте поєднує їх те, що в поточних умовах всі транспортні підприємства є стратегічними об'єктами, від активної роботи яких залежить не тільки економічна ситуація в Україні, але й збереження суверенітету та єдності всієї її території.

Після набуття Україною статусу кандидата у члени Європейського Союзу 23 червня 2022 р. перед країною постали нові завдання у всіх галузях економіки, зокрема, це стосується і транспортного сектора. Основним завданням євроінтеграційного курсу країни є гармонізація українського законодавства в транспортній галузі з законодавством Європейського Союзу та синхронізація національної сфери вантажних перевезень з Європейським зеленим курсом. Такі завдання будуть поєднуватися з подальшою відбудовою держави, а їх розв'язання неможливе, на наш погляд, без систематизації наявних проблем. Систематизацію галузевих проблем у міжнародних вантажних перевезеннях за видами транспорту в довоєнний час в Україні наведено в таблиці.

Галузеві проблеми міжнародних вантажних перевезень за видами транспорту в довоєнний час в Україні

Вид транспорту	Суть проблеми
Залізничний	Відставання технічного та технологічного стану рухомого складу й інфраструктури; різниця між шириною колії української залізничної мережі (1520 мм) та європейською (1435 мм); одночасне використання залізничної мережі для перевезень вантажів та пасажирів; низька якість транспортних послуг; невідповідні економічні умови; невиважена тарифна політика
Автомобільний	Низькі темпи будівництва та розвитку нових автомагістралей; низький технічний рівень автомобільних доріг; слабкий контроль над недотриманням користувачами автомобільних доріг норм та правил у сфері перевезення великогабаритних і великовагових вантажів; нерозвиненість дорожньої інфраструктури; мала кількість пунктів автомобільного сервісу для вантажних автомобілів
Водний	Мала кількість сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього; не врегульовані проблеми контролю контейнерів відповідно до встановлених міжнародних норм; незадовільні технічні характеристики портів
Авіаційний	Ускладнена процедура митного оформлення; неналагоджені митні відносини між Україною та країнами-покупцями (продавцями); ускладнена організація логістичної системи; неймовірно висока вартість вантажних перевезень
Трубопровідний	Вузька номенклатура вантажів, які можна перевозити цим видом транспорту; ускладнена процедура переналаштування на перевезення одного вантажу на інший вид; ускладнена процедура переналаштування напряму перевезення; складність переналаштування трубопроводу на транспортування іншої речовини чи зміну напрямку перевезення; висока вартість інвестицій у будівництво та розвиток мережі трубопроводу

Джерело: систематизовано автором за [9].

Отже, основні виокремлені проблеми по всіх видах транспорту стосуються саме технічних моментів. Війна ще більше їх загострила, адже в умовах воєнного стану транспортні підприємства змушені працювати, намагаючись розв'язати нагальні питання у стислий строк. Така ситуація безпосередньо вплинула на обсяги перевезень вантажів вітчизняними транспортними підприємствами, в тому числі в міжнародному сполученні.

На рис. 1 подано інформацію щодо частки кожного виду транспорту в загальному вантажообігу.

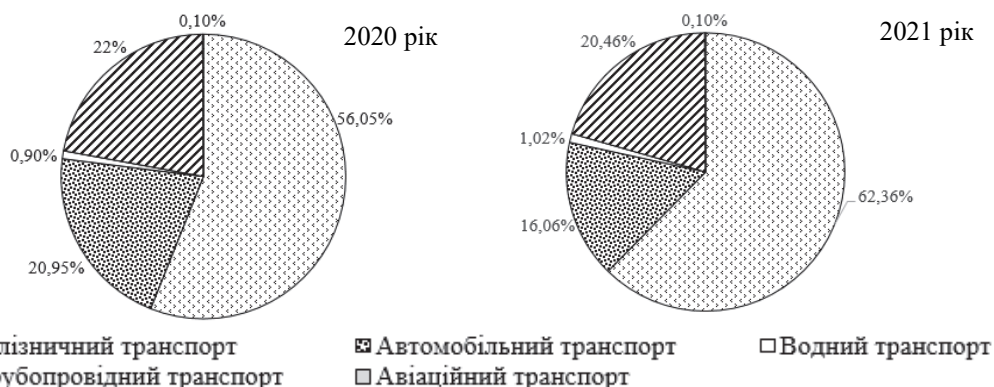


Рис. 1. Частка видів транспорту в загальному вантажообігу, 2020–2021 рр.

Джерело: побудовано автором на основі даних [10].

Наведені дані свідчать, що найбільшою в загальному вантажообігу є частка залізничного транспорту як у 2021, так і в попередньому 2020 р., але у 2021 р. спостерігається збільшення частки вантажообігу саме залізничним транспортом.

Для кращого розуміння ситуації проаналізуємо динаміку обсягів вантажних перевезень українськими транспортними підприємствами за видами транспорту (рис. 2).

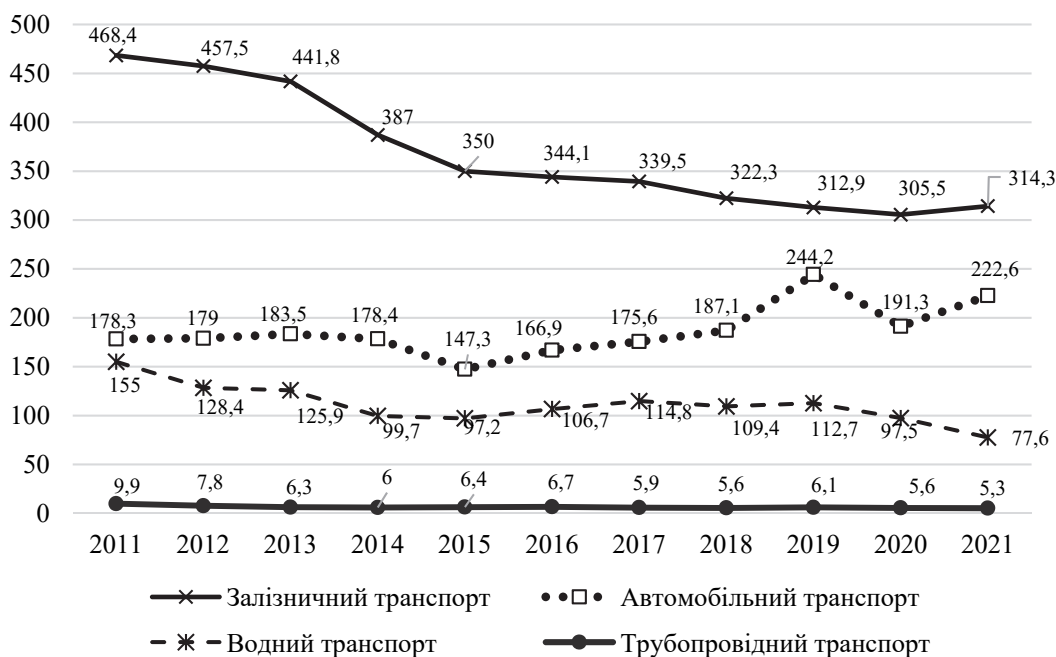


Рис. 2. Динаміка обсягів перевезених вантажів в Україні, млн т

Джерело: побудовано автором на основі даних [10].

Можемо зауважити, що у 2021 р. обсяги перевезень вантажів територією України зросли щодо основних видів транспорту – залізничного й автомобільного. Слід зазначити, що нерівномірна картина в обсягах перевезень спостерігалась останні десять років, попри це простежуються позитивні зрушення за досліджуваний період стосовно автомобільного транспорту. Натомість саме АТ "Укрзалізниця" забезпечує перевезення вантажів суходолом в Україні майже на 63 %.

Від оперативної роботи транспортних підприємств безпосередньо залежить вчасне забезпечення потреб Збройних сил України, постачання необхідної гуманітарної допомоги з європейських країн, важливим також є задоволення транспортних потреб вітчизняного агрокомплексу щодо експорту продукції, зокрема зернових і зернобобових культур.

До 24 лютого 2022 р. 90 % українських зернових культур експортувалося морським транспортом, а 10 % – до Польщі та Білорусі автомобільним транспортом. За блокування РФ морських портів активними залишилися Кілійський вантажний портовий пункт Усть-Дунайського порту, морські торговельні порти Ізмаїла та Рені, які можуть забезпечити лише 10 % необхідного вантажообігу, тож головну роль

експортера в таких умовах покладено саме на залізничний транспорт, як альтернатива може бути використаний автомобільний [11]. На рис. 3 подано інформацію щодо розподілу експорту аграрної продукції за видами транспорту за березень – травень 2022 р.

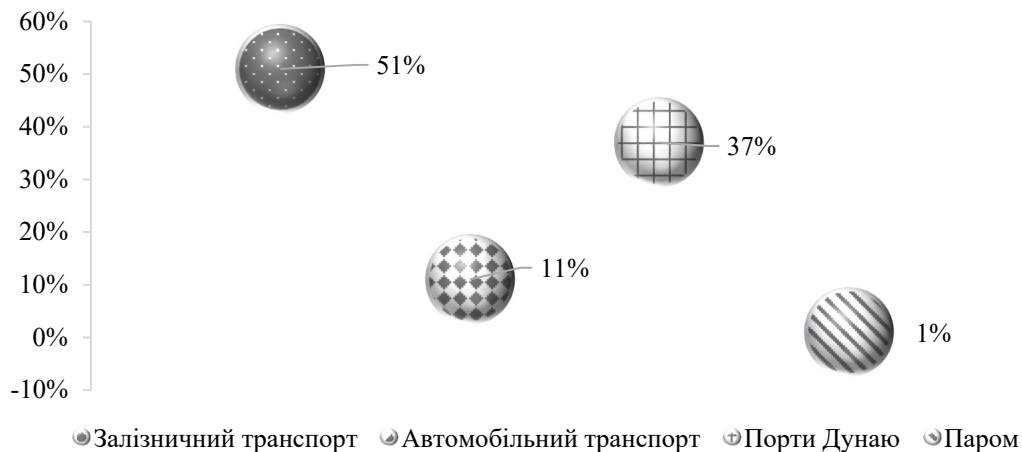


Рис. 3. Розподіл експортних перевезень аграрної продукції за видами транспорту за березень – травень 2022 р., %

Джерело: побудовано автором на основі даних [12].

Як свідчать наведені дані, найбільша частка в загальному експорті аграрної продукції в умовах воєнного стану, в тому числі зернових, належить залізничному транспорту.

Слід зазначити, що технічний потенціал АТ "Укрзалізниця" спроможний збільшити обсяги перевезення вантажів у напрямку європейських країн у 2–2.5 рази, проте до такого повороту подій не готова транспортна система країн Європейського Союзу. Відтак, одним із головних завдань, що постали перед Україною, є розв'язання логістичної проблеми експорту аграрної продукції саме залізничним транспортом. Динаміка експортування зерна залізничним транспортом в умовах воєнного стану, що показана на рис. 4, демонструє зміни в гіршу сторону.

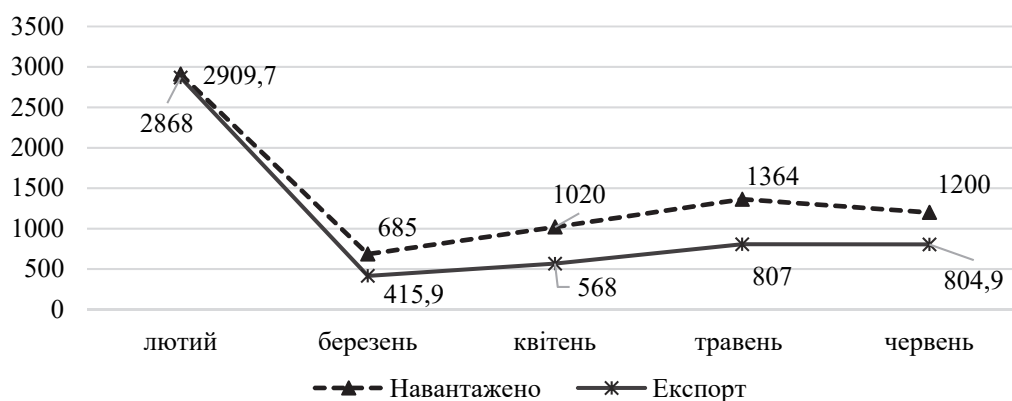


Рис. 4. Динаміка навантаження та перевезення на експорт зерна залізничним транспортом в умовах воєнного стану (лютий – червень 2022 р.), тис. т

Джерело: побудовано автором на основі даних [13].

Якщо в лютому 2022 р. залізницею відправлено до морських портів майже 3 млн т зернових, які експортувалися надалі по всьому світу [14; 15], то з початком війни експорт майже зупинився. Коли дивитися на динаміку навантаження й експортування зерна підприємствами залізничного транспорту в умовах воєнного стану за березень – червень 2022 р., то бачимо певні позитивні зрушення, проте слід зауважити, що наявний потенціал АТ "Укрзалізниця" не використовується повною мірою. Фактично вітчизняні залізничні підприємства мають достатню кількість вагонів та локомотивів для того, щоб підвозити зернові принаймні до кордону з європейськими країнами, але є низка проблем, які варто розглянути (рис. 5).



Рис. 5. Систематизація проблем експортування зернових АТ "Укрзалізниця"

Джерело: згруповано автором на основі даних [16].

Частина згаданих вище проблем поступово можливо розв'язати самостійно, але інші без європейських партнерів вирішити неможливо. Як вже зазначалося, європейська транспортна мережа не розрахована на перевезення великих обсягів вантажів, отже, будівництво додаткових терміналів необхідне як на території України, так і в суміжних країнах. Важливим моментом у питанні розвитку експортних перевезень залізничним транспортом є розробка нових логістичних ланцюгів, адже старі розірвано через війну.

Висновки. Воєнний стан в Україні, оголошений 24 лютого 2022 р. після повномасштабного вторгнення РФ, а також масштабні руйнування як наслідок військових дій негативно вплинули на економічну ситуацію країни.

Усі транспортні підприємства, виконуючи щоденні завдання у режимі екстремальних навантажень, одночасно задовольняють логістичні потреби Збройних сил України, що вплинуло на обсяги та струк-

туру основних показників залізничних, автомобільних, водних, авіаційних перевезень вітчизняними підприємствами не лише у внутрішньому сполученні, але й у міжнародному.

В умовах воєнного стану Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України призупинило надання послуг з перевезення вантажів цивільним користувачам, відтак, виконання низки договорів стало неможливим.

Внаслідок блокування українських портів відбулася вимушена переорієнтація експорту зернових з морського транспорту на залізничний та частково автомобільний. Проблема експорту зернових з України набула світової значущості та потребує негайного вирішення в повному обсязі.

Перспективним у розв'язанні цього питання є розвиток підприємств залізничного транспорту, які нині мають найбільший потенціал та спроможні забезпечити експорт української продукції по всьому світу. До основних напрямів розвитку експортних перевезень залізничним транспортом можна віднести розробку нових логістичних ланцюгів, адже старі розірвано через війну; подолання перешкод, пов'язаних із бюрократичними та іншими процедурами на кордоні; задіяння всіх наявних прикордонних переходів; поліпшення логістичної зв'язаності внутрішніх і міжнародних перевезень; технічну модернізацію, зокрема перехід залізниці на європейський стандарт ширини колії тощо.

Робота у визначених напрямках відкриє нові можливості для АТ "Укрзалізниця" та змінить ситуацію в економіці країни на краще.

Конфлікт інтересів. Автор заявляє, що він не має фінансових чи нефінансових конфліктів інтересів щодо цієї публікації; не має відносин із державними органами, комерційними або некомерційними організаціями, які могли б бути зацікавлені у поданні цієї точки зору. З огляду на те, що автор працює в установі, яка є видавцем журналу, що може зумовити потенційний конфлікт або підозру в упередженості, остаточне рішення про публікацію цієї статті (включно з вибором рецензентів та редакторів) приймалося тими членами редколегії, які не пов'язані з цією установою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Mazaraki A., Matsiuk V., Ilchenko N., Kavun-Moshkovska O., Grygorenko T. Development of a multimodal (railroad-water) chain of grain supply by the agent-based simulation method. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2020. Vol. 6. No 3(108). P. 14-22. URL: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.220214>
2. Петренко О. І. Сучасний стан та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні. *Review of transport economics and management*. 2020. Вип. 3(19). URL: [https://doi.org/10.15802/rtem.v0i3\(19\).210051](https://doi.org/10.15802/rtem.v0i3(19).210051)
3. Карпенко О. О., Бабина О. Є. Інтенсифікація розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні шляхом формування мережі транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів. *Бізнес Інформ*. 2013. № 11. С. 180-185.
4. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ: ННПМБ. 2006. 274 с.
5. Платонов О. І., Чорний В. В. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів. *Економічний часопис-XXI*. 2015. № 7-8(1). С. 50-53.
6. Петренко К. В., Мініч К. С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. *Економічний вісник НТУУ КПІ*. 2017. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755>

7. Shpak Nestor, Dvulit Zoriana, Luchnikova Tatyana, Sroka Włodzimierz. Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. No 10(4), P. 76-84. URL: <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024>
8. Український транспорт і коронавірус: як впливає карантин на ключову галузь економіки. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/30498066.html>
9. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199>; <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.54>
10. Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua>
11. Центр транспортних стратегій. URL: <https://cfts.org.ua>
12. Офіційний сайт Міністерства аграрної політики та продовольства України. URL: <https://minagro.gov.ua>
13. Офіційний сайт АТ "Укрзалізниця". URL: <https://www.uz.gov.ua>
14. Залізнична логістика України: що змінила війна і до чого готуватися в піковий період сезону. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1526708>
15. Приймук О. Перевалка контейнерних вантажів у морських портах: оцінка якості. *Міжнар. наук.-практ. журн. "Товари і ринки"*. 2022. № 1(41). С. 69-80. http://tr.knute.edu.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2055&catid=184&lang=uk; [https://doi.org/10.31617/2.2022\(41\)06](https://doi.org/10.31617/2.2022(41)06)
16. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

REFERENCES

1. Mazaraki, A., Matusiuk, V., Ilchenko, N., Kavun-Moshkovska, O., & Grygorenko, T. (2020). Development of a multimodal (railroad-water) chain of grain supply by the agent-based simulation method. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. Vol. 6, 3(108), 14-22. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.220214> [in English].
2. Petrenko, O. I. (2020). Suchasnyj stan ta perspektyvy rozvytku mors'kyh vantazhnyh perevezen' v Ukraini [The current state and prospects for the development of maritime freight transportation in Ukraine]. *Review of transport economics and management*. Issue 3(19). [https://doi.org/10.15802/rtem.v0i3\(19\).210051](https://doi.org/10.15802/rtem.v0i3(19).210051) [in Ukrainian].
3. Karpenko, O. O., & Babyna, O. Je. (2013). Intensyfikacija rozvytku zmishanyh perevezen' vantazhiv v Ukraini shljahom formuvannja merezhi transportno-logistychnyh centriv i transportno-logistychnyh klasteriv [Intensification of the development of mixed cargo transportation in Ukraine through the formation of a network of transport and logistics centers and transport and logistics clusters]. *Biznes Inform – Business Inform*, 11, 180-185 [in Ukrainian].
4. Bludova, T. V. (2006). *Tranzytnyj potencial Ukrainy: formuvannja ta rozvytok [Transit potential of Ukraine: formation and development]*. Kyi'v: NIPMB [in Ukrainian].
5. Platonov, O. I., & Chornyj, V. V. (2015). Prynцыpy ekonomichnoi' bezpeky pidpryjemstv u mul'tymodal'nyh perevezen'nyh vantazhiv [Principles of economic security of enterprises in multimodal cargo transportation]. *Ekonomichnyj chasopys-XXI – Economic journal-XXI*, 7–8(1), 50-53 [in Ukrainian].
6. Petrenko, K. V., & Minich, K. S. (2017). Ocinjuvannja tranzytnyh mozhlyvostej Ukrainy v svitovomu ekonomichnomu prostori [Evaluation of transit opportunities of Ukraine in the global economic space]. *Ekonomichnyj visnyk NTUU KPI – Economic bulletin of NTUU KPI*. <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755> [in Ukrainian].

7. Shpak Nestor, Dvulit Zoriana, Luchnikova Tatyana, & Sroka Włodzimierz. (2018). Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*, 10(4), 76-84. Białystok, Poland. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024> [in English].
8. *Ukrai'ns'kyj transport i koronavirus: jak vplyvaje karantyn na ključovu galuz' ekonomiky* [Ukrainian transport and coronavirus: how the quarantine affects a key sector of the economy]. <https://www.radiosvoboda.org/a/30498066.html> [in Ukrainian].
9. Stasjuk, O. M., Chmyr'ova, L. Ju., & Fedjaj, N. O. (2020). Rynky vantazhnyh ta pasazhyrs'kyh perevezen' v Ukrai'ni: problemy ta tendencii' [Cargo and passenger transport markets in Ukraine: problems and trends]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*, 9. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199>; <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.54> [in Ukrainian].
10. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrai'ny* [State Statistics Service of Ukraine]. <https://ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
11. *Centr transportnyh strategij* [Center for Transport Strategies]. <https://cfts.org.ua> [in Ukrainian].
12. *Oficijnyj sayt Ministerstva agrarnoi' polityky ta prodovol'stva Ukrai'ny* [Official website of the Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine]. <https://minagro.gov.ua> [in Ukrainian].
13. *Oficijnyj sayt AT "Ukrzaliznycja"* [Official website of JSC "Ukrzaliznytsia"]. <https://www.uz.gov.ua> [in Ukrainian].
14. *Zaliznychna logistyka Ukrai'ny: shho zminyla vijna i do chogo gotuvatsya v pikovyj period sezonu* [Railway logistics of Ukraine: what the war changed and what to prepare for in the peak period of the season]. <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1526708> [in Ukrainian].
15. Pryjmuk, O. (2022). Perevalka kontejnernih vantazhiv u mors'kyh portah: ocinka jakosti [Transshipment of container cargo in seaports: quality assessment]. *Mizhnarodnyj naukovo-praktychnyj zhurnal "Tovary i rynky" – International Scientific and Practical Journal "Commodities and Markets"*, 1(41), 69-80. http://tr.knute.edu.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2055&catid=184&lang=uk; [https://doi.org/10.31617/2.2022\(41\)06](https://doi.org/10.31617/2.2022(41)06) [in Ukrainian].
16. *Funkcionuvannja transportnogo sektoru Ukrai'ny v umovah pravovogo rezhymu vojnogo stanu* [The functioning of the transport sector of Ukraine under the legal regime of martial law]. <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funkcionuvannja-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> [in Ukrainian].

Надійшла до редакції 29.07.2022.

Прийнято до друку 29.08.2022.

Публікація онлайн 23.09.2022.