

УДК 338.47:656.073(477) DOI: 10.31617/2.2023(45)02

**Тетяна ЛУЧНИКОВА**

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

**Tatyana LUCHNIKOVA**

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

**Людмила ХАРСУН**

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

**Liudmyla KHARSUN**

PhD (Economics), Associate Professor at Department of Trade Entrepreneurship and Logistics  
of State University of Trade and Economics  
19, Kyoto St., Kyiv, 02156, Ukraine  
ORCID: 0000-0002-7569-943X

**Сергій ПОТЬОМКІН**

аспірант кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій  
вул. Кирилівська, 9, м. Київ, 04071, Україна  
kiberyes@gmail.com

**Sergii POTOMKIN**

Postgraduate student at Department of Management and Public Administration  
State University of Infrastructure and Technologies,  
9, Kyrylivska St., Kyiv, 04071, Ukraine  
ORCID: 0000-0001-7083-8827

**ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ  
УКРАЇНИ ЗА ТУРБУЛЕНТНОСТІ  
ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ  
ПОТОКІВ**

**RAILWAY TRANSPORT  
OF UKRAINE UNDER  
THE TURBULENCE OF FOREIGN  
TRADE FLOWS**

**Вступ.** Транспортний сектор функціонує в умовах нарощуваної турбулентності, зумовленої економічною кризою та повномасштабним вторгненням росії на територію України. Наразі спостерігається дестабілізаційна ситуація на тлі воєнних дій у всіх сферах економічної діяльності.

**Introduction.** The transport sector operates in conditions of increasing turbulence caused by the economic crisis and the full-scale invasion of Russia on the territory of Ukraine. Currently, a destabilizing situation is observed against the background of military operations in all spheres of economic activity.

**Проблема.** Прийняття ефективних антикризових рішень щодо підтримки безперервної діяльності підприємств транспорту в умовах турбулентної трансформації зовнішньоторговельних потоків потребує різносторонньої оцінки й аналізу стану перевезень.

**Problem.** Adoption of effective anti-crisis decisions to support the smooth operation of railway transport enterprises in the conditions of turbulent transformation of foreign trade flows requires a comprehensive assessment and analysis of the state of international transportation.

**Метою** статті є оцінка стану діяльності транспортних підприємств за турбулентної трансформації зовнішньоторговельних потоків.

**The aim** of the article is to assess the state of operation of railway transport enterprises in the conditions of turbulent transformation of foreign trade flows.

**Методи.** У процесі дослідження використано елементарно-теоретичний аналіз і синтез, графічний метод, дедукцію, економіко-статистичні методи та групування.

**Methods.** In the course of the research, the method of elementary theoretical analysis and synthesis, graphic method, deduction method, economic-statistical methods and grouping were used.

Copyright © Автор(и). Це стаття відкритого доступу, яка розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Внесок авторів є рівнозначним.

Автори не отримували прямого фінансування для цього дослідження.

Luchnikova T., Kharsun L., Potomkin S. Zaliznychnyj transport Ukrainy za turbulentsnosti zovnishnotorgovelnih potokiv. *Mizhnarodnyj naukovo-praktychnyj zhurnal "Tovary i rynky"*. 2023. № 1 (45). S. 17-26. [https://doi.org/10.31617/2.2023\(45\)02](https://doi.org/10.31617/2.2023(45)02)

**Результати.** Через поширення коронавірусу транспортні підприємства прийняли удар, пов'язаний з карантинними заходами, а потім – з воєнними діями. Транспортні підприємства, зокрема залізничні, наразі є основними в забезпеченні військових, спеціальних перевезень і для потреб виробничої сфери, а також є ключовою ланкою транспортно-логістичного комплексу України, яка щороку перевозить найбільші обсяги вантажів. Водночас через воєнні дії спостерігається дестабілізаційна ситуація в усіх сферах економічної діяльності. У сфері зовнішньої торгівлі товарами відбулись трансформації через вимушену переорієнтацію зовнішньоторговельних і транспортних потоків до західних країн. Це потребує швидкої реакції щодо прийняття ефективних антикризових рішень.

**Висновки.** Внаслідок того, що транспортний сектор функціонує в умовах нарощуваної турбулентності, перспективним напрямом залишається розвиток міжнародних і зовнішньоторговельних перевезень територією України.

*Ключові слова:* транспортні підприємства, зовнішньоторговельні потоки, воєнний стан, вантажні перевезення, залізничний транспорт.

JEL Classification: L92, R4

**Results.** In recent years, transport companies have taken a hit, first associated with quarantine measures due to the spread of the coronavirus, and now with military actions. Transport enterprises, in particular railway ones, are currently the key ones in providing military and special transports, as well as in meeting the needs of the industrial sector and are also a key link in the transport and logistics complex of Ukraine, which annually provides the largest volumes of freight transport. At the same time, due to military actions, a destabilizing situation is observed in all spheres of economic activity. In particular, certain transformations have taken place in the field of foreign trade in goods, which relate to the forced reorientation of foreign trade and transport flows to Western countries. All this requires a quick reaction to make effective anti-crisis decisions.

**Conclusions.** Due to the fact that the transport sector operates in conditions of increasing turbulence, the development of international and foreign trade transportation through the territory of Ukraine remains a promising direction.

*Keywords:* transport enterprises, foreign trade flows, martial law, cargo transportation, railway transport.

**Вступ.** Українська економіка функціонує у вкрай нестабільній ситуації на тлі воєнних дій. Так, у сфері зовнішньої торгівлі товарами відбулись трансформації через вимушену переорієнтацію транспортних потоків до західних країн, що потребує швидкої реакції щодо прийняття ефективних антикризових рішень у транспортному секторі економіки.

**Проблема.** Для прийняття ефективних антикризових рішень щодо підтримки безперебійної діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах турбулентної трансформації зовнішньоторговельних потоків необхідні різностороння оцінка й аналіз стану міжнародних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Багато науковців присвятили свої праці різним аспектам функціонування залізничного транспорту України. Зокрема, О. Г. Кірдіна та Л. О. Українська [1], досліджуючи сучасний стан залізничного транспорту, з'ясували, що в умовах посилення зовнішніх загроз залізничні підприємства виявилися неспроможними забезпечувати стабільне функціонування та сталі соціально-економічне зростання. Авторський колектив на чолі з N. Shpak [2] розглянув питання реалізації транзитного потенціалу в умовах трансформації транзитних вантажопотоків.

Варто виокремити вітчизняних учених: А. Мазаракі, Н. Ільченко, В. Мацюк [3], що розробили модель мультимодального (залізнично-водного) ланцюга постачання зернових. О. М. Стасюк, Л. Ю. Чмирьова, Н. О. Федяй у науковій статті [4] дослідили проблеми та тенденції ринків

вантажних і пасажирських перевезень в Україні. С. П'ятковський [5] вивчив підходи до адаптивного управління інтермодальними операціями в умовах дисбалансу вантажопотоків.

В умовах воєнного стану цю проблематику вивчали: О. Матушевич зі співавторами [6], С. Л. Шульц і О. М. Луцків [7], А. Завербний, З. Двуліт і Х. Вуєк [8], Л. Садловська [9] та ін.

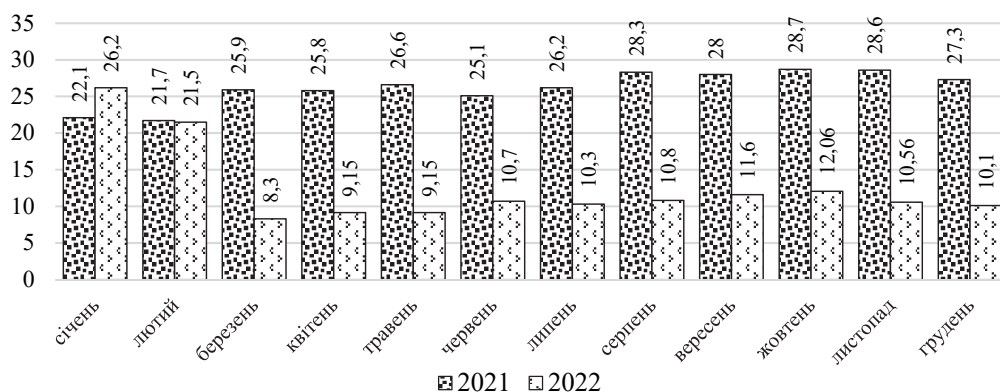
Але, попри наявність широкого спектра досліджень, питання функціонування транспортних підприємств в екстремальних умовах економічної діяльності потребує детального аналізу.

*Метою* статті є оцінка стану діяльності транспортних підприємств в умовах турбулентної трансформації зовнішньоторговельних потоків.

**Методи.** Під час дослідження використано метод елементарно-теоретичного аналізу та синтезу – для оцінки й узагальнення нинішньої ситуації на ринку вантажних перевезень, зокрема залізничних. Для наочної інтерпретації вивчення діяльності транспорту в умовах турбулентної трансформації зовнішньоторговельних потоків та узагальнення проведених досліджень й отриманих результатів застосовано графічний, економіко-статистичні методи та групування. Висновки щодо перспектив розвитку транспортних підприємств зроблено за допомогою методу дедукції.

**Результати дослідження.** Через поширення коронавірусу транспортні підприємства прийняли удар, пов'язаний з карантинними заходами, а потім – і через воєнні дії. Активні бойові дії від початку повномасштабного вторгнення призвели до погіршення злагодженої діяльності транспортних підприємств, зокрема залізничних [10], що наразі є провідними для військових, спеціальних перевезень і потреб виробничої сфери. Залізниця є ключовою ланкою транспортно-логістичного комплексу України, яка щороку забезпечує найбільші обсяги вантажних перевезень.

Повномасштабне вторгнення росії в Україну 24 лютого 2022 р. призвело до погіршення основних показників діяльності вітчизняного залізничного транспорту, зокрема, обсяги вантажних перевезень у 2022 р. знизились на 52.1 %, або на 163 млн т [11]. За результатами аналізу динаміки обсягів залізничних вантажних перевезень за 2021–2022 рр., що наведено на *рис. 1*, спостерігається погіршення ситуації.



*Рис. 1.* Динаміка залізничних вантажних перевезень у 2021–2022 рр., млн т  
Джерело: побудовано авторами на основі даних [12].

Так, у 2021 р. відправлено вантажів підприємствами залізничного транспорту загальним обсягом 314.3 млн т, у 2022 р. цей показник зменшився удвічі – до 150.42 млн т. Майже на 68 % менше перевезено вантажів у березні 2022 р. – це значення є найнижчим за весь 2022 рік. Надалі з кожним місяцем ситуація покращувалась, проте на кінець року вийти на тогорічні показники так і не вдалося. Значну частину території України, зокрема її транспортну й енергетичну інфраструктуру, через постійні ракетні обстріли частково або повністю зруйновано, що й стало основною причиною кризової ситуації у залізничній галузі. Щодо видів сполучень, то динаміка залізничних вантажних перевезень (рис. 2) також має невтішні результати.

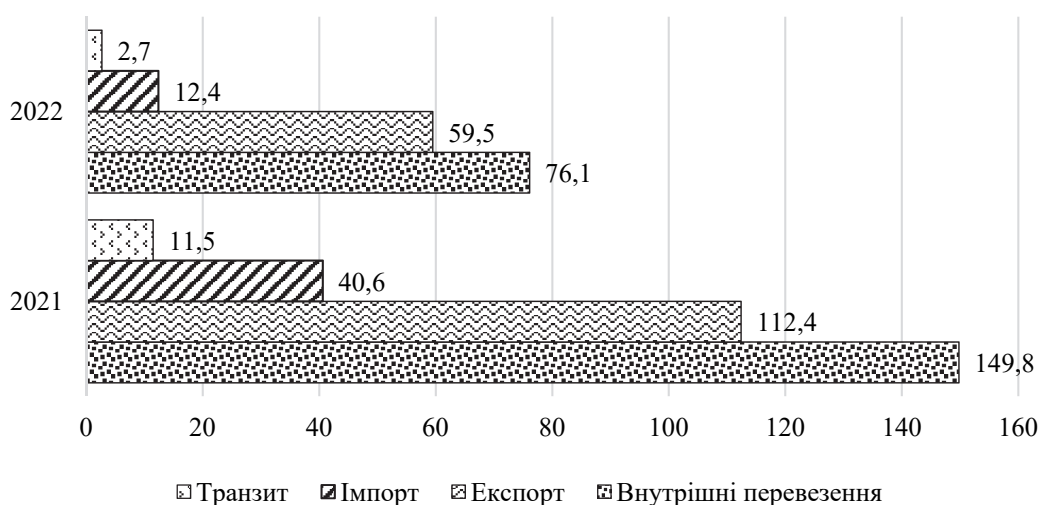


Рис. 2. Динаміка залізничних вантажних перевезень за видами сполучення у 2021–2022 рр., млн т

Джерело: побудовано автором на основі даних [12].

Через територію України пролягають найбільші торговельні шляхи між Азією та Європою, проте внаслідок воєних дій, розпочатих росією за підтримки білорусі, наша країна втратила свій транзитний потенціал. Говорити про його відновлення наразі неможливо. Росія й білорусь здійснювали транзитні товаропотоки територією України, наразі ж залізничне сполучення з ними припинено.

Обсяги імпорتنих та експортних перевезень також скоротилися: експортні – на 47.1 %, імпорتنі – на 69.5 %, що зумовлено блокуванням росією торік українських морських портів. Переорієнтація експортних товаропотоків з морського транспорту на залізницю не змогла подолати транспортну кризу через неспроможність європейської транспортної системи переробляти та перевозити значні обсяги вантажів. Тож спостерігається трансформація зовнішньоторговельних потоків.

Важливим у цьому дослідженні є аналіз частки перевезеного експорту й імпорту транспортними підприємствами у грошовому вимірі (рис. 3).

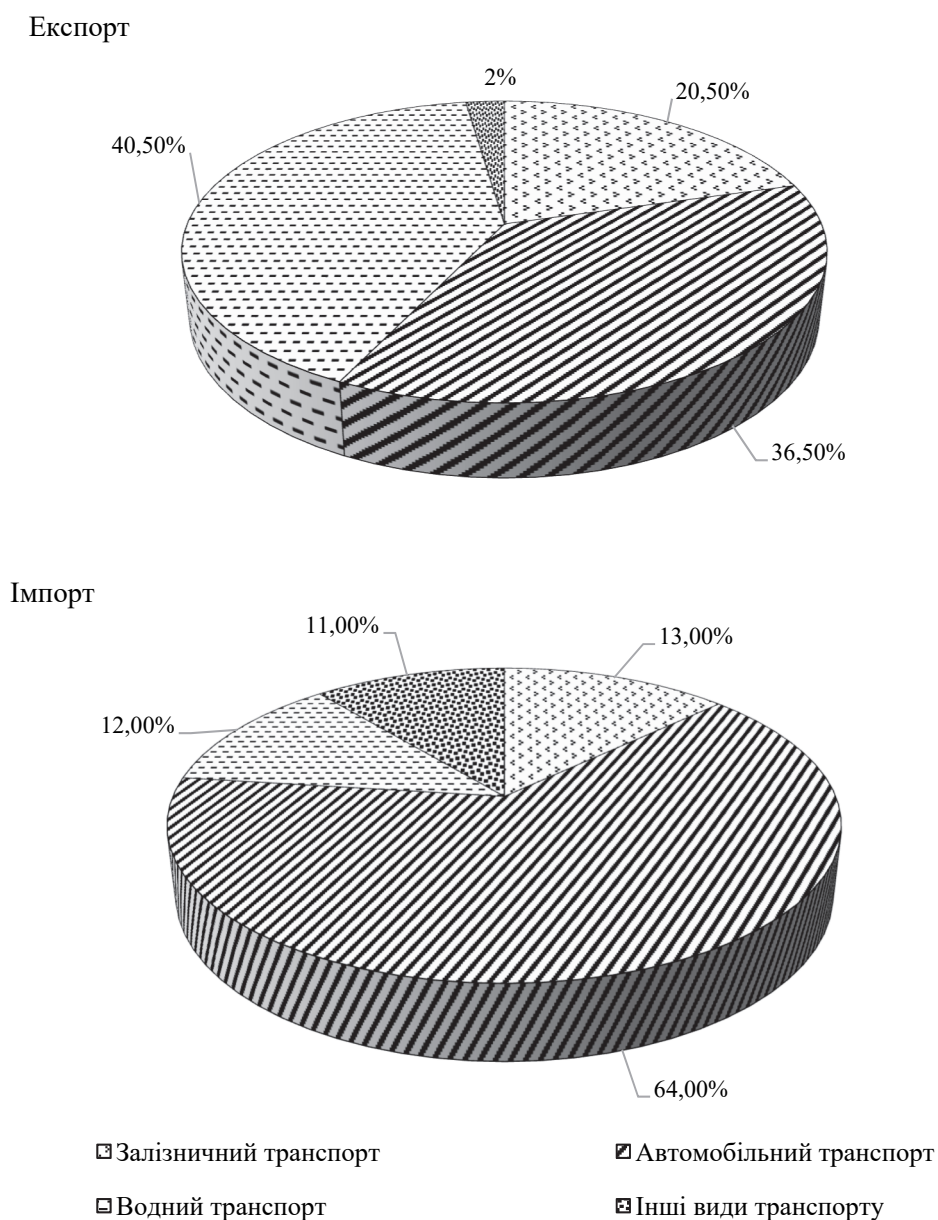


Рис. 3. Структура експортних та імпорتنних перевезень транспортними підприємствами України у 2022 р.

Джерело: побудовано автором на основі даних [13].

Частка залізничного транспорту в експорті вантажів у 2022 р. в структурі грошових надходжень є найменшою і становить 20,5 %, в імпорті – 13 %. Лідером стали підприємства водного транспорту, адже 40,5 % виручених від експорту коштів припадає на його перевезення. За результатами аналізу обсягів експортно-імпорتنних перевезень за видами транспорту (табл. 1), зроблено висновок, що й в обсягових значеннях лідером є водний транспорт (53,99 %).

Стосовно імпорتنних перевезень, то за їх обсягами й вартістю лідером у загальній структурі є автомобільний транспорт. У структурі обсягів експортно-імпорتنних перевезень залізничний транспорт посів друге місце.

Таблиця 1

**Динаміка обсягів експортно-імпорتنних перевезень в Україні у 2022 р.  
за видами транспорту**

Вид транспорту	Імпорт		Експорт	
	млн т	%	млн т	%
Залізничний транспорт	9.89	33	33.75	33.75
Автомобільний транспорт	10.67	34	12.09	12.09
Водний транспорт	7.16	24	53.99	53.99
Інші види транспорту	2.62	9	0.17	0.17
Усього	30.34	100	100	100

Джерело: побудовано авторами на основі даних [12].

До того ж у номенклатурі вантажних перевезень залізничним транспортом у 2022 р. через воєнний стан сталися певні зміни (рис. 4), що призвело до недовиконання показників торік.

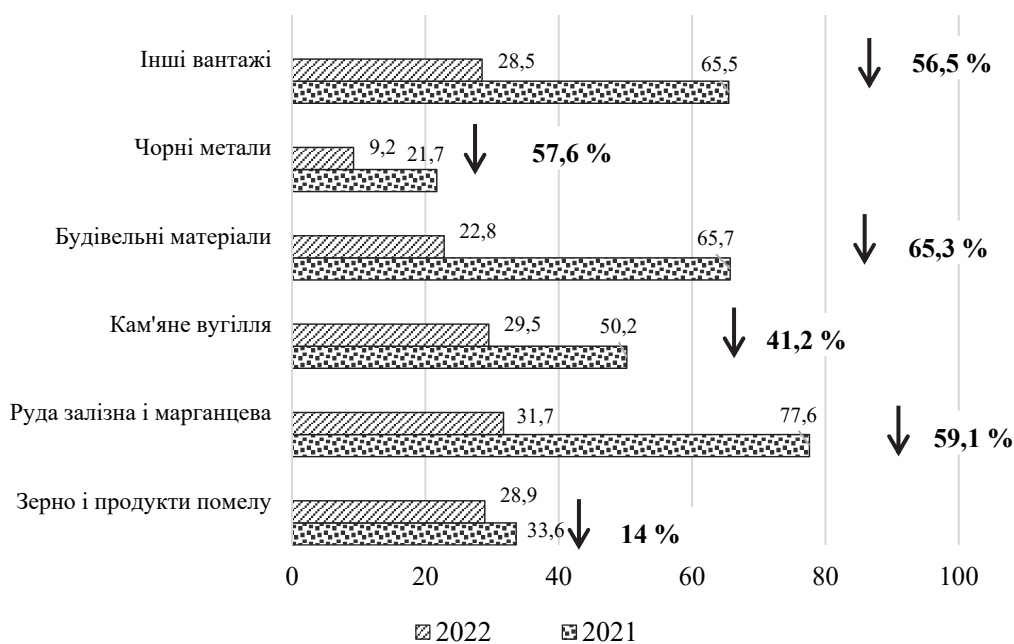


Рис. 4. Структура залізничних перевезень в Україні за вантажною номенклатурою у 2021–2022 рр., млн т

Джерело: побудовано авторами на основі даних [14].

Отже, найбільше скоротилися обсяги перевезень будівельних матеріалів, що пов'язано з призупиненням будівництва значної кількості об'єктів. Через окупацію східних регіонів України, де знаходяться

найбільші запаси кам'яного вугілля, руйнування вугільно-добувних шахт і постійні артилерійські обстріли вцілілих на підконтрольній Україні території шахт частка перевезень кам'яного вугілля підприємствами залізничного транспорту скоротилась майже удвічі. Варто зазначити, що саме залізницею в довоєнний період перевозились масові навалочні вантажі, як-от: кам'яне вугілля, руда марганцева та залізна. Така сама картина спостерігалась і в умовах повномасштабного вторгнення.

Руйнування і втрата вітчизняних металургійних заводів спричинили зниження обсягів перевезення марганцевої та залізної руди.

При цьому втрата обсягів перевезення зернових залізничними підприємствами у 2022 р. проти 2021 р. демонструє набагато менші значення. Щодо експорту продуктів агропромислової продукції, то через повномасштабне вторгнення росії в Україну на підприємства залізничного транспорту припав основний удар. Така турбулентна трансформація зовнішньоторговельних потоків дала змогу підтримати ринок експорту в перші пів року війни: потенціал національних залізничних підприємств задовольняв потреби в транспортуванні продукції до західних пунктів пропуску до Європейського Союзу. Проте європейська залізниця, як і українська, виявилась технічно та технологічно не готовою до пропуску значних вантажопотоків, що потребує певних інфраструктурних реконструкцій. До першопричин цієї неготовності з боку України належить різний розмір ширини української та європейської колій – 1520 мм та 1435 мм відповідно. Розмір європейської колії має світовий стандарт залізничного транспорту, який використовують понад 60 % залізниць усього світу. Проте широка колія, яку має Укрзалізниця, є ефективнішою для вантажних перевезень та дає змогу формувати поїзди вагою понад 12 тис. т, європейська колія технічно та технологічно не спроможна перевозити таку вагу, адже завантаженість не повинна перевищувати 2 тис. т. Відтак, вітчизняний залізничний рухомий склад за умови заміни візків вагонів на європейські може безперешкодно експлуатуватися лише по румунських і болгарських коліях. Залізниці інших країн мають суттєву відмінність у габаритних параметрах і допустимому навантаженні на вісь. Наразі питання заміни української колії на європейську є першочерговим з погляду не тільки економічної доцільності, але й воєнної мобільності та безпеки.

Збройне вторгнення росії докорінно вплинуло на функціонування всіх транспортних підприємств. Швидка реакція керівництва АТ "Укрзалізниця" дала змогу вийти на досить непогані результати роботи за 2022 р. у частині торговельної логістики. Основні чинники, що зумовили певне відновлення функціонування торговельної логістики, наведено на *рис. 5*.

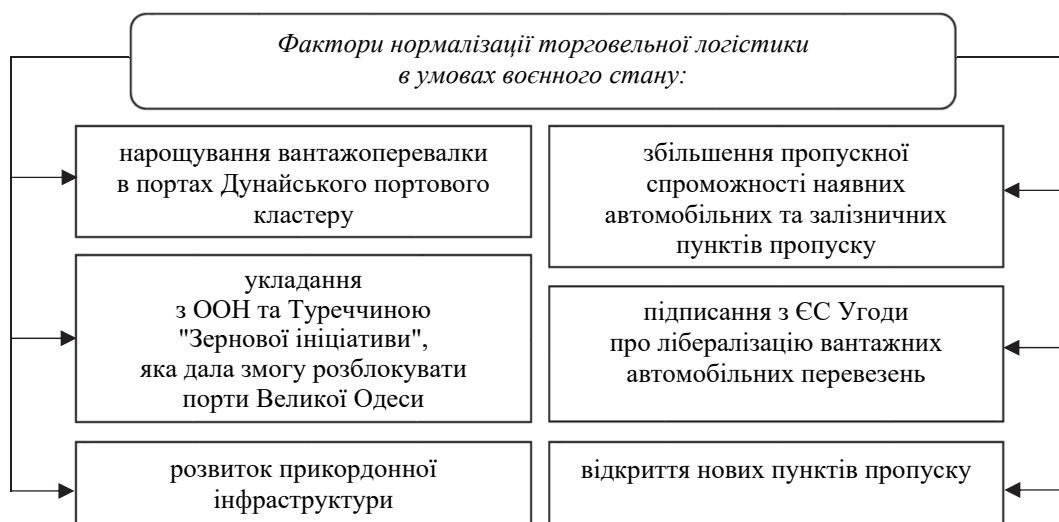


Рис. 5. Основні фактори нормалізації логістики в 2022 р.

Джерело: згруповано та побудовано авторами на основі даних [15].

Одним із основних факторів нормалізації логістики в умовах воєнного стану є підписання "Зернової ініціативи", що відновила важливість морського транспорту й дала змогу Україні зберегти статус гаранта продовольчої безпеки та увійти до п'ятірки найбільших експортерів продукції агропромислового комплексу світу. Важливим є також підписання Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень України з Європейським Союзом та постійний розвиток прикордонної інфраструктури.

**Висновки.** За умов економічної кризи через воєнну агресію росії транспортні підприємства України, зокрема залізничні, змушені працювати в умовах турбулентної трансформації торговельних потоків. Нові виклики перманентно стимулюють ринок вантажних перевезень до істотних змін.

Проведене дослідження підтверджує, що постійний пошук альтернативних шляхів управління зовнішньоторговельними потоками сприятиме підвищенню конкурентоспроможності України на ринку міжнародних вантажних перевезень.

Перспективами подальших наукових досліджень є розробка механізму управління підприємствами транспорту в умовах турбулентної трансформації зовнішньоторговельних вантажопотоків.

**Конфлікт інтересів.** Автори заявляють, що вони не мають фінансових чи нефінансових конфліктів інтересів щодо цієї публікації; не мають відносин із державними органами, комерційними або некомерційними організаціями, які могли б бути зацікавлені у поданні цієї точки зору. З огляду на те, що двоє з авторів працюють 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. Кірдіна О. Г., Українська Л. О. Антикризове управління розвитком залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2022. № 76-77. С. 180-185. URL: <https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2022/05/76-77.pdf>



2. Shpak N., Dvulit Z., Luchnikova T., Srokla W. Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. № 10 (4). P. 76-84. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024>
3. 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. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.220214>
4. 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>. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54
5. Patkovskiy S., Kharsun L. Development of agile management approaches towards intermodal operations upon cargo flows imbalance. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2020. No 4/3 (106). P. 23-33. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.210771>
6. Матусевич О., Котлубай О., Бобиль, В., Сидорчук А. Особливості управління залізничними пасажирськими перевезеннями в умовах війни. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2022. № 5 (46). С. 311-324. <https://doi.org/10.55643/fcapter.5.46.2022.3845>
7. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2 (104). С. 85-93. <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-2-9>
8. Завербний А., Двуліт З., Вуек Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>
9. Садловська Л. Мінінфраструктури розповіло про "антиросійську транспортну коаліцію". *Кореспондент.net*. 2022. 19 берез. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4458619-mininfrastruktury-rozpozilo-pro-antyrosiiskutransportnu-koalitsiui>
10. Лучникова Т. П. Міжнародні вантажні перевезення територією України умовах війни. *Міжнар. наук.-практ. журн. "Товари і ринки"*. 2022. № 3 (43). С. 37-46. [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03). URL: <http://journals.knute.edu.ua/commodities-and-markets/article/view/1394/1330>
11. Залізниця України у 2022 році перевезла понад 150 млн т вантажів. *Ukrainian Shipping Magazine*. URL: <https://usm.media/zalizniczya-ukra%1%97ni-u-2022-rocz-i-perevezla-ponad-150-mln-t-vantazhiv>
12. Офіційний сайт АТ "Укрзалізниця". URL: <https://www.uz.gov.ua>
13. Дія. Бізнес. Експортний напрям. URL: [https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia\\_2022\\_roku\\_za\\_vidami\\_transportnikh\\_perevezen](https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnikh_perevezen)
14. Белашов Є. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r>
15. Торгівля-2022. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33944.html>

## REFERENCES

1. Kirdina, O. H., & Ukrainka, L. O. (2022). Antykryzove upravlinnja rozvytkom zaliznychnogo transportu v umovah global'noi' turbulentsnosti [Anti-crisis management of the development of railway transport in conditions of global turbulence]. *Zbirnyk "Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti" – Collection "Bulletin of the Economy of Transport and Industry"*, 76-77, 180-185. <https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2022/05/76-77.pdf> [in Ukrainian].
2. Shpak, N., Dvulit, Z., Luchnikova, T., & Srokla, W. (2018). Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*, 10 (4), 76-84. Bialystok, Poland. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024> [in English].

3. Mazaraki, A., Matsiuk, 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].
4. Stasiuk, O. M., Chmyrova, L. Yu., & Fediai, N. O. 2020. Rynky vantazhnyh ta pasazhyrs'kyh perevezen' v Ukraini: 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> [in Ukrainian].
5. Patkovskiy, S., & Kharsun, L. (2020). Development of agile management approaches towards intermodal operations upon cargo flows imbalance. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4/3 (106), 23-33. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.210771> [in English].
6. Matushevych, O., Kotlubai, O., Bobyl, V., & Sydorhuk, A. (2022). Osoblyvosti upravlinnja zaliznychnymy pasazhyrs'kymy perevezenjamy v umovah vijny [Peculiarities of railway passenger transportation management in wartime conditions]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 5 (46), 311-324. <https://doi.org/10.55643/fcapt.5.46.2022.3845> [in Ukrainian].
7. Shults, S. L., Lutskiv, O. M. (2022). Problemy funkcionuvannja transportnoi' infrastruktury ta logistyky Ukrainy v umovah vojnogo chasu [Problems of functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime conditions]. *Regional'na ekonomika – Regional economy*, 2 (104), 85-93. <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-2-9> [in Ukrainian].
8. Zaverbnyi, A., Dvulit, Z., Vuiek, Kh. (2022). Osoblyvosti formuvannja logistychnykh lancjugiv v umovah vijny ta u pisljavojennyj period [Peculiarities of the formation of logistics chains in the conditions of war and in the post-war period]. *Ekonomika ta suspil'stvo – Economy and society*, 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54> [in Ukrainian].
9. Sadlovska, L. (2022). Mininfrastruktury rozpovilo pro "antyrosijs'ku transportnu koaliciju" [The Ministry of Infrastructure told about the "anti-russian transport coalition"]. *Korespondent.net – Correspondent.net*, 19. <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4458619-mininfrastruktury-rozpovilo-pro-antyrusiiskutransportnu-koalitsiui> [in Ukrainian].
10. Luchnykova, T. P. (2022). Mizhnarodni vantazhni perevezennja terytorijeju Ukrainy v umovah vijny [International cargo transportation through the territory of Ukraine in wartime conditions]. *Mizhnar. nauk.-prakt. zhurn. "Tovary i rynky" – Intern. scient. and pract. journ. "Commodities and Markets"*, 43 (3), 37-46. [https://doi.org/10.31617/2.2022\(43\)03](https://doi.org/10.31617/2.2022(43)03). <http://journals.knute.edu.ua/commodities-and-markets/article/view/1394/1330> [in Ukrainian].
11. *Zaliznycja Ukrainy u 2022 roci perevezla ponad 150 mln t vantazhiv* [In 2022, the Railways of Ukraine transported more than 150 million tons of cargo]. <https://usm.media/zaliznyczya-ukra%20ni-u-2022-roci-perevezla-ponad-150-mln-t-vantazhiv> [in Ukrainian].
12. Oficijnyj sajt AT "Ukrzaliznycja". [Official website of JSC "Ukrzaliznytsia"]. <https://www.uz.gov.ua> [in Ukrainian].
13. *Dija. Biznes. Ekspertnyj naprjam. [Action. Business. Export direction]*. [https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia\\_2022\\_roku\\_za\\_vidami\\_transportnykh\\_perevezen](https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnykh_perevezen) [in Ukrainian].
14. Bielashov, Ye. *Pidsumky roboty zaliznychnogo transportu Ukrainy u 2022 roci* [Results of the work of the railway transport of Ukraine in 2022]. <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> [in Ukrainian].
15. *Torgivlja-2022 [Trade-2022]*. <https://mtu.gov.ua/news/33944.html> [in Ukrainian].

Надійшла до редакції 11.03.2023.

Прийнято до друку 13.03.2023.

Публікація онлайн 23.03.2023.