

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20>

УДК 656.13

ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В МІЖНАРОДНОМУ БІЗНЕСІ

FREIGHT TRANSPORTATION BY ROAD IN INTERNATIONAL BUSINESS

Болквадзе Наталія Іванівнакандидат економічних наук,
Західноукраїнський національний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1253-5892>**Мигаль Оксана Фелікссівна**кандидат економічних наук,
Західноукраїнський національний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0968-3608>**Bolkvadze Nataliia, Myhal Oksana**

Western Ukrainian National University

Стаття присвячена актуальним питанням перевезення вантажів автомобільним транспортом під час здійснення міжнародної діяльності. У статті зазначено основні етапи міжнародного транспортування, яких необхідно дотримуватися під час здійснення вантажного перевезення автомобільним транспортом. Акцентовано важливість використання термінів Incoterms® для міжнародних вантажних перевезень. Зазначено особливості євроінтеграційного курсу транспортної галузі України. Проаналізовано обсяг перевезених вантажів за видами транспорту в Україні за десять років. Визначено тенденції в автомобільному та залізничному транспорті України. Розглянуто обсяги перевезень автомобільним транспортом за видами вантажів, як в Україні так і за кордоном. Виділено шляхи розвитку вантажних перевезень автомобільним транспортом при здійсненні зовнішніх операцій.

Ключові слова: міжнародні перевезення, автомобільний транспорт, вантажні перевезення, міжнародний бізнес, Incoterms®.

The article is devoted to the actual issues of freight transportation by road during international activities. The main stages of international transportation, which must be followed during cargo transportation by road, were specified. It is worth highlighting some of them: preparation of goods for transportation, signing insurance contract, export customs clearance, preparation of CMR, goods transportation, goods arrival in the destination country, and goods delivery to the final destination place. The importance of using Incoterms® terms for international freight transportation was emphasized. The choice of Incoterms® terms depends on many factors, such as the characteristics of the product, chosen route, and the type of vehicle for transportation. It is noted that the current state of the transport industry does not fully meet the requirements of the effective implementation of the European integration course of Ukraine and the integration of the national transport network into the Trans-European transport network (TEN-T). Since the beginning of the war, the volume of freight transportation has undergone significant changes in all types of transport: international (export), and transit freight transportation has decreased; the transport infrastructure suffered significant shelling and destruction (road surface, ports, railway tracks). The volume of transported goods by types of transport in Ukraine for ten years was analysed. Tendencies to reduce the use of rail transport and increase the number of cargo transportation by road were identified. The volumes of transportation by road transport by types of cargo, both in Ukraine and abroad, were considered. Ways of development of freight transport by road in international business are highlighted: increase in the number of truck carriers that transport goods in the direction of the European Union; increase in the trade between the EU and Ukraine; expansion the range of goods that can be transported by road freight transport; preservation and expansion of product supply chains between Ukraine and European Conference of Ministers of Transport (ECMT) member countries; involvement of Ukrainian logistics companies in transit transportation by road and transportation of goods from other countries.

Keywords: international transportation, road transport, freight transportation, international business, Incoterms®.

Постановка проблеми. Транспорт забезпечує потреби населення та бізнесу по всьому світу. Завдяки ефективному функціонуванню транспортної системи формуються глобальні ланцюги поставок, а також забезпечується розвиток господарських відносин в країнах. Збільшення або ж зменшення обсягів транспортування вантажів свідчить про зростання чи спад економіки, як окремо взятої країни так і світу загалом. Сьогодні, під час важких викликів, що стоять перед Україною, важливість дослідження транспортної системи та пошук майбутніх шляхів розвитку вітчизняного ринку автомобільних вантажоперевезень є надзвичайно актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження ключових аспектів вантажних перевезень автомобільним транспортом висвітлюються у роботах таких зарубіжних та вітчизняних науковців: Дуна Н. [1], Стасюк О., Чмирьова Л. та Федяй Н. [2], Швець В. та Бойченко М. [3], Волинець Л. [4], Річчі С., Абдельбарі А., Ельгаззар С., та Енгі Баюмі [5], Джайн С. та Дхіман П. [6], Хелмі К., Ельвокадем М., Барі А. та Ельсайе М. [7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У зв'язку із війною економіка України перебуває в кризовому стані. Транспортна галузь зазнала відчутного впливу військових дій, що в свою чергу зумовило зменшення можливостей перевезення вантажів всіма наявними видами транспорту. Дослідження ринку вантажних автомобільних перевезень та пошук можливостей для його подальшого розвитку в післявоєнний період потребує особливої уваги та ґрунтовного підходу до вивчення даної проблематики.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження вантажних перевезень автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі та визначення перспектив розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: визначити основні етапи міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом; здійснити огляд обсягів вантажних перевезень за видами транспорту в Україні; проаналізувати обсяги автоперевезень українськими компаніями за видами вантажів, як в Україні так і за кордоном.

Виклад основного матеріалу дослідження. У зовнішній торгівлі міжнародне транспортування вантажів – це переміщення товару з однієї країни в іншу, що також є най-

важливішою логістичною діяльністю серед усіх видів діяльності, оскільки воно займає третину загальних витрат організації [7]. В підсумку це впливає на кінцеву вартість продукту. Отже, розвиток транспортної інфраструктури вважається критичним саме через зростання залежності суспільства від транспортних мереж [5].

У результаті глобалізації, діджиталізації та розвитку, як міжнародної так і національної торгівлі попит на транспортні послуги значно зріс. На протязі останньої декади перемістився в основному на автомобільний транспорт через його переваги, такі як легка доступність, гнучкість операцій і надійність. Таким чином, автомобільна логістика вважається одним із найвпливовіших факторів економічного розвитку країни [6]. Автомобільний транспорт найефективніше використовувати для перевезення невеликих вантажів на короткі відстані. Крім того, це важливий вид транспорту на початку та в кінці мультимодального транспортного ланцюга [5]. На відміну від внутрішнього автомобільного перевезення, міжнародне транспортування вантажів має довші терміни доставки та вимагає додаткової підготовки документів перед початком транспортування товарів.

У разі міжнародних автомобільних перевезень найпоширенішим транспортним засобом для переміщення вантажів є вантажний автомобіль. Міжнародні перевезення, як і будь-які інші транспортно-експедиційні послуги, базуються на низці кроків, яких необхідно дотримуватися, щоб гарантувати час завантаження та доставки. Загалом можна виділити кілька основних етапів міжнародних перевезень, що здійснюються автомобільним транспортом за допомогою логістичної компанії:

1) Підготовка товару для транспортування та укладання договору страхування. Після отримання вантажу на території клієнта перевізник готує вантаж до його правильного транспортування. Цей процес полягає у виборі відповідної упаковки згідно типу товару та його правильне розміщення. Це дозволяє мінімізувати можливі збитки під час транспортування. Залежно від ризиків, що покриваються, на страховому ринку розрізняють три основні види страхування вантажів: ICC-A, ICC-B та ICC-C [9].

2) Експортне митне оформлення та CMR. Товар повинен бути розміщений для митного оформлення перед виїздом з країни, як для перевірки вантажу так і необхідних документів, щоб отримати дозвіл на виїзд.

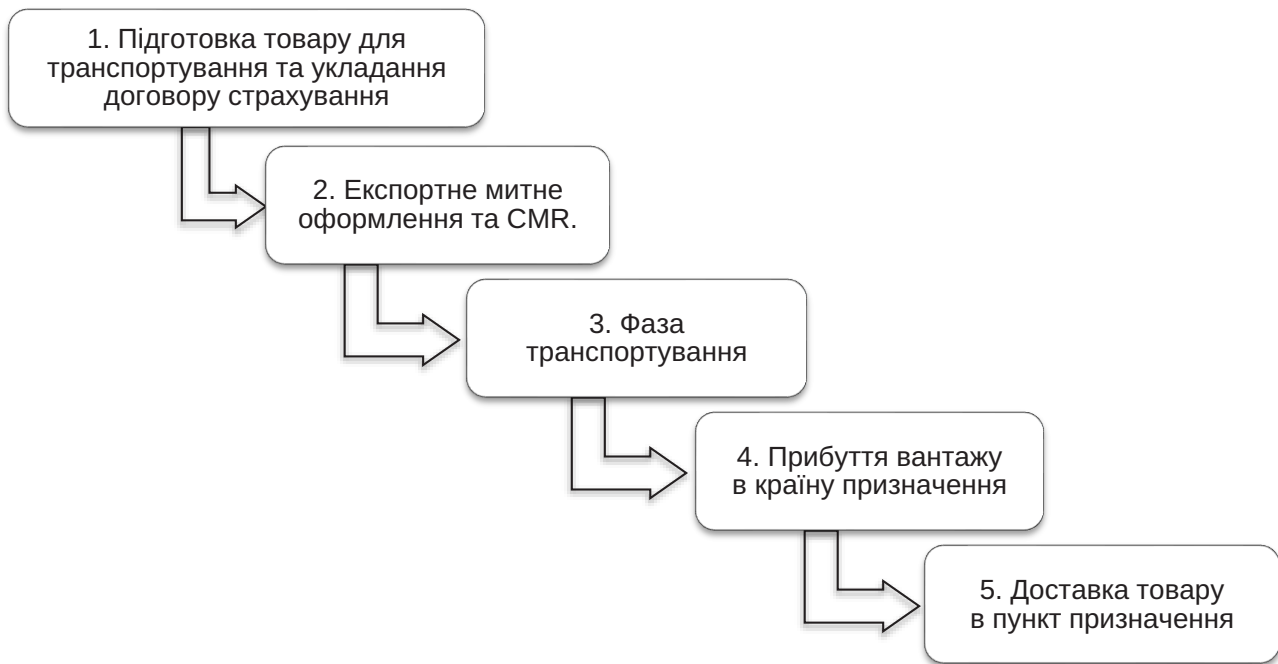


Рис. 1. Основні етапи міжнародного перевезення.

Джерело: сформовано на основі [8]

3) Фаза транспортування. Після підготовки товару та проведення експортного очищення відбувається безпосереднє транспортування товару. Для уникнення перевірок вантажу на кордонах проміжних країн між країнами відправлення і призначення необхідно оформити Carnet TIR (книжку МДП), що мінімізує паперову роботу на кордонах та скорочує час доставки.

4) Прибуття вантажу в країну призначення. Після перетину кордону країни призначення товари повинні бути розміщені на митниці для імпортного очищення, щоб перевірити документацію та за необхідності фізичної перевірки товару. Важливо також враховувати правила кожної країни чи економічної зони, щоб не порушити їхнього законодавства. Якщо необхідна документація товару що транспортується недоступна для оформлення товари будуть утримуватися на митниці. Після завершення імпортного очищення товар транспортується до місця призначення.

5) Доставка товару в пункт призначення. Після того, як вантаж прибуде в узгоджене місце перевізник доставляє товар імпортеру або компанії, яка буде відповідати за його розвантаження [8].

Важливим аспектом під час здійснення міжнародного транспортування є правильність обрання та використання термінів

Incoterms® саме з погляду визначення витрат та ризиків, що виникають в рамках операцій купівлі-продажу (табл. 1). Incoterms® фокусується на розподілі: 1) обов'язків імпортера та експортера (організація перевезення, страхування товарів, підготовка товаросупровідних документів та ліцензій); 2) витрат на доставку між покупцем і продавцем; 3) переходу ризиків від продавця до покупця у відповідності до кожного з термінів Incoterms®[10]. Обрання термінів Incoterms® залежить від багатьох факторів, зокрема від особливостей продукту, обраного маршруту та виду транспорту для перевезення. Автомобільний транспорт часто використовують під час мультимодальних перевезень тому найбільш популярним термінами Incoterms® є ті, які використовуються для будь-якого виду транспорту (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP).

Українські компанії теж використовують у своїй міжнародній діяльності терміни Incoterms® особливо під час здійснення зовнішньоекономічних операцій та активно використовують для цього, як автомобільний так і інші види транспорту. Цьому сприяє географічне розташування. Так, територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна

Таблиця 1

Перелік міжнародних правил Incoterms® 2020

Англomовна назва		Український переклад
Правила для будь-якого виду або видів транспорту		
EXW	Ex Works	Франко-завод
FCA	Free Carrier	Франко-перевізник
CPT	Carriage Paid To	Перевезення сплачено до
CIP	Carriage & Insurance Paid To	Перевезення та страхування сплачено до
DAP	Delivered at Place	Поставка в місці
DPU	Delivered at Place Unloaded	Поставка в місці із розвантаженням
DDP	Delivered Duty Paid	Поставка зі сплатою мита
Правила морського/іншого водного транспорту		
FAS	Free Alongside Ship	Франко вздовж борту судна
FOB	Free on Board	Франко-борт
CFR	Cost & Freight	Вартість і фрахт
CIF	Cost, Insurance & Freight	Вартість, страхування та фрахт

Джерело: сформовано на основі [11]

мережа (TEN-T), коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА) [12].

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [13] зазначено, що транспортна галузь в цілому задовольняє основні потреби у вантажних та пасажирських перевезеннях за обсягом, проте якість все ще не відповідає європейським нормам.

В Україні на даний момент використовується залізничний, автомобільний, авіаційний, трубопровідний та водний транспорт. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, зокрема: 1) транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок; 2) мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20–30 разів; 3) спостерігається низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T [12].

До вищезазначених проблем також додалися обмеження та транспортні колапси пов'язані із пандемією COVID-19. Так, у

2021 році обсяги вантажних перевезень все ще не досягли допандемічних показників (рис. 2). Це пояснюється слабкою конкурентоспроможністю та неефективністю національної економіки.

В Україні чітко прослідковується тенденція до зменшення використання залізничного транспорту, хоча він і займав найбільшу частку 50,5% у 2021 році. Протягом останньої декади кількість перевезень вантажів автомобільним транспортом, навпаки зросло. Автомобільний транспорт збільшив свою частку ринку за рахунок зменшення перевезень залізницею. Це в свою чергу є показником у зміні видів економічної діяльності в країні, оскільки залізницею перевозились товари за якими Україна здійснювала експортні та імпорتنі операції (зернові, нафтопродукти, добрива, хімікати, сіль та продукція машинобудування). У 2021 році автомобільним транспортом перевезено 36,05% вантажів, що майже досягло до пандемічного показника 36,12% у 2019 році.

Загалом слід зазначити, що українська транспортна система зараз перебуває у важкому стані, проте змогла забезпечити транспортування необхідних товарів. У лютому 2022 року із початком війни обсяги вантажних перевезень зазнали значних змін за всіма видами транспорту. Відбулось зменшення міжнародних (зокрема експортних), транзитних вантажних перевезень, а транспортна інфраструктура зазнала значних обстрілів та

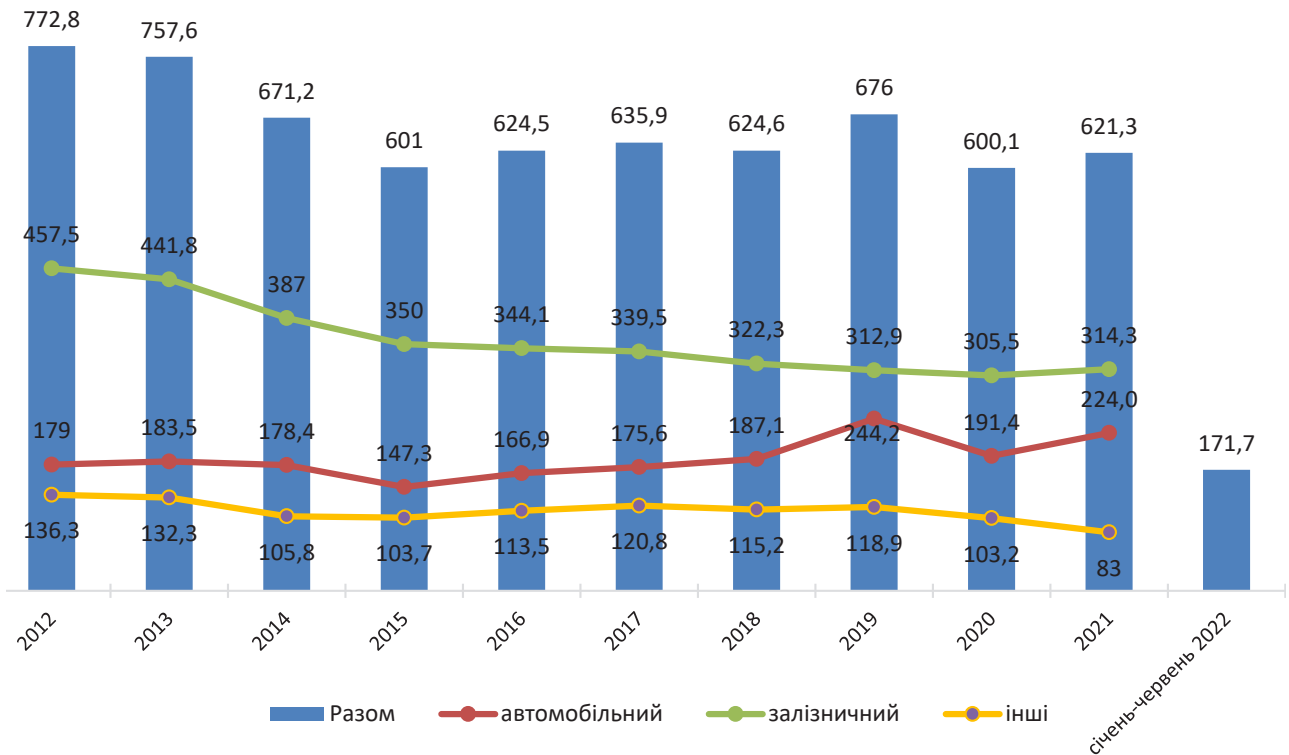


Рис. 2. Обсяг перевезених вантажів в Україні 2012–2022 рр., млн т

Джерело: [14]

руйнувань, як автодорожнього покриття так і залізничних колій. Зокрема, Укрзалізниця у 2022 році скоротила перевезення вантажів на 52,1% – до 150,6 млн т [15].

За даними Державної служби статистики України у 2021 році автомобільним транспортом було перевезено 180029,52 тис./т вантажів, з них у міжнародному сполученні – 9165,72 тис./т. Загалом співвідношення внутрішніх і зовнішніх перевезень складає 95% – внутрішні перевезення та 5% – міжнародні [16] (рис. 3).

На відміну від перевезення залізничним транспортом, де переважають насипні продукти та товари нафтопереробки, автомобільним транспортом переміщують велику кількість різноманітного вантажу. Це зумовлено можливістю автомобільного транспорту здійснювати доставку «від дверей до дверей» та особливістю самих вантажів. У таблиці 2 наведено перелік вантажів згідно Класифікації видів вантажів та обсяг продукції, що перевозилась автомобільним транспортом, як в Україні, так і за її межами (без урахування перевезень вантажів фізичними особами-підприємцями).

З огляду на дані таблиці 2 найбільше було транспортовано продукції сільського господарства, мисливства, лісового господарства, рибальства; руди металеві та інша продукція добувної промисловості; торф; уранові та торієві руди; харчові продукти, напої та тютюнові вироби тощо.

Сьогодні у період війни важливість автомобільного транспорту підвищилась, оскільки він надає змогу здійснювати, як імпортні так і експортні операції. У вересні автомобілями до України було доставлено 1 млн. т. вантажів,



Рис. 3. Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом в Україні та закордоном у 2021 р.

Джерело: [16]

Таблиця 2

Перевезення автомобільним транспортом за видами вантажів у 2021 році (тис.т)

Назва продукції	Перевезено вантажів – всього	З них у міжнародному сполученні
продукція сільського господарства, мисливства, лісового господарства, рибальства	21953,05	504,04
кам'яне і буре вугілля, сира нафта та природний газ	4157,59	35,89
руди металеві та інша продукція добувної промисловості; торф; уранові та торієві руди	69352,37	139,81
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	17675,80	1285,27
текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри	197,81	142,34
деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	4422,60	976,80
кокс і продукти нафтопереробки	7631,34	419,67
речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне	2132,64	612,63
продукція мінеральна неметалева інша	13798,30	544,76
основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування	5113,87	694,92
машини й устаткування, не віднесені до інших угруповань; офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники	2062,23	508,13
транспортні засоби	691,72	158,98
меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	2672,56	1052,10
вторинна сировина; комунальні та інші відходи	4373,20	27,22
пошта, поштові відправлення	419,74	10,86
устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів	519,62	179,27
вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх транспортують для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших угруповань	128,43	25,58
групові вантажі	2500,77	190,00
неідентифіковані вантажі	1436,90	128,84
інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань	18788,98	1528,61
Усього	180029,52	9165,72

Джерело: [16]

що складає 54% від загального імпорту товарів [17]. Загалом можна стверджувати, що частка вантажних автомобільних перевезень на ринку буде зростати і в наступних роках. Так, станом на жовтень 2022 року, за даними

Укртрансбезпеки, було видано 1436 ліцензій на автомобільні вантажні перевезення, що в 6 разів більше, ніж за аналогічний період минулого року [17]. У зв'язку із війною зменшилась можливість морських та залізнич-

них шляхів забезпечувати необхідний обсяг імпорту та експорту в Україні, як наслідок в 10 разів зростає кількість виданих ліцензій на міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом [17].

Додатковим фактором у розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень є отримання Україною у 2023 році додаткових 100 базових квот, і таким чином збільшить їх кількість на 27%, тобто в підсумку отримано 475 квот. За допомогою цих квот українські компанії зможуть продовжити безперешкодно перевозити вантажі автомобільним транспортом територіями країн-учасниць системи багатосторонньої квоти дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ) [18].

Розширення квот та підписання «Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом» («транспортний безвіз») дозволяє суттєво полегшити українським водіям проходження кордонів та розширити географію транспортування товарів, як на двосторонній основі так і за рахунок транзитних перевезень до 27 європейських країн [19].

У 2022 році за результатами дії «транспортного безвізу» відбулось збільшення обсягів товарів, що перетнули державний кордон. Так, за липень – вересень 2022 року у порівнянні з квітнем – червнем 2022 року фізичний обсяг експорту вантажів збільшився на 54%, а імпорту – на 67%, у грошовому вимірі експорт вантажів збільшився на 3,3%, а імпорт – на 38% [19].

Висновки. Отже, розширення співпраці між Україною та ЄС через підписання угод та збільшення квот дозволяє виділити декілька аспектів щодо можливого розвитку вантажних перевезень автомобільним транспортом при здійсненні зовнішніх операцій в майбутньому: 1) збільшення кількості автоперевізників, які здійснюватимуть транспортування вантажів в напрямку Євросоюзу; 2) збільшення товарообігу між ЄС та Україною; 3) розширення номенклатури товарів, що можуть перевозитися вантажним автомобільним транспортом; 4) збереження та розширення ланцюгів постачання товарів між Україною і країнами-учасницями ЄКМТ; 5) залучення українських логістичних компаній до транзитних перевезень автомобільним транспортом та транспортування вантажів інших країн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Випуск 44. С. 21–29.
2. Стасюк О., Чмирьова Л., Федяй Н. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. С. 1–19. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf (дата звернення: 10.12.2022).
3. Швець В., Бойченко М. Аутсорсинг в логістиці автомобільних вантажоперевезень в Україні: стан, проблеми та перспективи. *Економічний вісник Донбасу*. 2019. № 3 (57). С. 103–109.
4. Волинець Л. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. *Економіка транспортного комплексу*. 2021. Вип. 37. С. 161–176.
5. Ricci S., Abdelbary A., Elgazzar S., Bayoumi E. The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda. *International Business Logistics Journal (IBL)*. 2021. Volume 1, Issue 2. DOI: <http://dx.doi.org/10.21622/IBL.2021.01.2.016> (дата звернення: 11.12.2022).
6. Jain S., Dhiman, P. Road transport in economic development. *International Journal of Management and Applied Science (IJMAS)*. 2017. Vol. 3 (9), pp. 33–35.
7. Helmy K., ElMokadem M., Bary A. & ElSayeh M. The impact of logistics performance on competitive advantage: The case of freight transportation in Egypt. *Journal of WEI Business and Economics*. 2018.7(1), pp. 33–47.
8. International Road Transport. URL: <https://maritimasureste.com/en/land/road-internacional/> (дата звернення: 10.12.2022).
9. Насанчук О. Види та умови страхування вантажів. Офіційний сайт BritMark Insurance Brokers. URL: <https://brit-mark.com/ua/articles/vidyi-i-usloviya-strahovaniya-gruzov> (дата звернення: 11.12.2022).
10. Debattista C. Incoterms® 2020 Introduction. Paris: International Chamber Of Commerce. 2020. URL: <https://iccwbo.org/publication/incoterms-2020-introduction> (дата звернення: 12.12.2022).
11. Офіційний сайт Incoterms® 2020 в Україні. Терміни Incoterms® 2020. URL: <https://incoterms2020.com.ua/> (дата звернення: 11.12.2022).
12. Зелена Книга. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення. 2020. URL: <https://regulation.gov.ua/book/156-zelena-kniga-rinok-miznarodnih-vantaznih-avtomobilnih-perevezen> (дата звернення: 11.12.2022).

13. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Документ 430-2018-р. Редакція від 07.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.12.2022).
14. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm (дата звернення: 12.12.2022).
15. УЗ у 2022 році скоротила обсяги перевезення вантажів на 52,1% р./р. Офіційний сайт GMK Center. URL: <https://gmk.center/ua/news/uz-u-2022-roci-skorotila-obsyagi-perevezennya-vantazhiv-na-52-1-r-r/> (дата звернення: 14.12.2022).
16. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 11.12.2022).
17. Коссе І. Тренди української логістики на кінець жовтня 2022 року. URL: <https://agrotimes.ua/opinion/trendy-ukrayinskoji-logistyky-na-kinecz-zhovtnya-2022-roku/> (дата звернення: 11.12.2022).
18. Україна отримала додаткові квоти на міжнародні автоперевезення на 2023 рік. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/10/12/692525/> (дата звернення: 11.12.2022).
19. Мінінфраструктури: Європарламент схвалив «транспортний безвіз» між ЄС та Україною. Офіційний сайт єдиного веб-порталу органів виконавчої влади України «Урядовий портал». URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-yevroparlament-shvaliv-transportnij-bezviz-mizh-yes-ta-ukrayinoyu> (дата звернення: 11.12.2022).

REFERENCES:

1. Duna, N. & Matviyenko, A. (2022). Perspektyvy rozvytku ukrayins'koho rynku avtomobil'nykh vantazhoperev-ezen': yevrointehratsiynyy aspekt [Prospects for the development of the Ukrainian road freight transport market: the European integration aspect]. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu – Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*, vol. 44. pp. 21–29. [in Ukrainian]
2. Stasiuk, O., Chmyrova, L., & Fediai, N. (2020). Rynky vantazhnykh ta pasazhyrskykh perevezen v Ukraini: problem ta tendentsii [The markets of freight and passenger transport in Ukraine: problems and trends]. *Efektivna ekonomika – The efficient economy*, vol. 9, pp. 1–19. Available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf. (accessed December 10, 2022). [in Ukrainian]
3. Shvets, V., & Boichenko, M. (2019). Outsorsynh v lohistytsi avtomobil'nykh vantazhoperev-ezen v Ukraini: stan, problemy ta perspektyvy [Outsourcing in the logistics of motor trucking of Ukraine: status, problems, and prospect]. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu – The Economic Herald of Donbass*, vol. 3(57), pp. 103–108. [in Ukrainian]
4. Volynets, L. (2021). Liberalizatsiya mizhnarodnykh avtomobil'nykh perevezen' – novyy impul's rozvytku transportnoyi haluzi. [Liberalization of international road transportation as a new impulse for development of transport industry] *Ekonomika transportnoho kompleksu – Economy of the transport complex*, vol. 37, pp. 161–176. [in Ukrainian]
5. Ricci, S., Abdelbary, A., Elgazzar, S., & Bayoumi, E. (2021). The Role of Road Transport Infrastructure Investments on Logistics Performance: A Research Agenda. *International Business Logistics Journal (IBL)*. Volume 1, Issue 2. DOI: <http://dx.doi.org/10.21622/IBL.2021.01.2.016> (accessed December 11, 2022).
6. Jain, S., & Dhiman, P. (2017). Road transport in economic development. *International Journal of Management and Applied Science (IJMAS)*, vol. 3 (9), pp. 33–35.
7. Helmy K., ElMokadem M., Bary A. & ElSayeh M. (2018). The impact of logistics performance on competitive advantage: The case of freight transportation in Egypt. *Journal of WEI Business and Economics*, vol. 7(1), pp. 33–47.
8. International Road Transport. Available at: <https://maritimasureste.com/en/land/road-internacional/> (accessed December 10, 2022).
9. Nasanchuk O. Vydy ta umovy strakhuvannya vantazhiv. Ofitsiynyy sayt BritMark Insurance Brokers [Types and conditions of cargo insurance. Official website of BritMark Insurance Brokers]. Available at: <https://brit-mark.com/ua/articles/vidyi-i-usloviya-strahovaniya-gruzov> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]
10. Debattista C. Incoterms® 2020 Introduction. Paris: International Chamber Of Commerce. 2020. Available at: <https://iccwbo.org/publication/incoterms-2020-introduction> (accessed December 12, 2022).
11. Ofitsiynyy sayt Incoterms® 2020 v Ukrayini. Terminy Incoterms® 2020. [The official website of Incoterms® 2020 in Ukraine. Incoterms® 2020]. Available at: <https://incoterms2020.com.ua/> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]
12. Zelena Knyha. Mizhnarodni vantazhni avtomobil'ni perevezennya. 2020. [Green Book. International road freight transportation. 2020.] Available at: <https://regulation.gov.ua/book/156-zelena-kniga-rinok-miznarodnih-vantaznih-avtomobilnih-perevezen> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]

13. Pro skhvalennya Natsional'noyi transportnoi stratehiyi Ukrayiny na period do 2030 roku. Dokument 430-2018-r. Redaktsiya vid 07.04.2021 [On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Document 430-2018 Editorial from 04/07/2021]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]

14. Obsyahy pereveznykh vantazhiv za vydamy transportu [Volumes of transported goods by types of transport]. Available at: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm (accessed December 12, 2022). [in Ukrainian]

15. UZ u 2022 rotsi skorotyła obsyahy perevezennya vantazhiv na 52,1%. Ofitsiyny sayt GMK Center [In 2022, UZ reduced the volume of cargo transportation by 52.1%. Official website of GMK Center]. Available at: <https://gmk.center/ua/news/uz-u-2022-roci-skorotila-obsyagi-perevezennya-vantazhiv-na-52-1-r-r/> (accessed December 14, 2022). [in Ukrainian]

16. Perevezennya vantazhiv avtomobil'nym transportom za vydamy vantazhiv. Ofitsiyny sayt Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrayiny [Transportation of goods by road transport by types of goods. Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://ukrstat.gov.ua/> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]

17. Kosse, I. Trendy ukrayins'koyi lohistyky na kinets' zhovtnya 2022 roku [Trends in Ukrainian logistics at the end of October 2022]. Available at: <https://agrotimes.ua/opinion/trendy-ukrayinskoyi-logistyky-na-kinecz-zhovtnya-2022-roku/> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]

18. Ukrayina otrymala dodatkovi kvoty na mizhnarodni avtoperevezennya na 2023 rik [Ukraine received additional quotas for international road transportation for 2023]. Available at: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/10/12/692525/> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]

19. Mininfrastruktury: Yevroparlament skhvalyv "transportnyy bezviz" mizh YES ta Ukrayinoyu. Ofitsiyny sayt yedynoho veb-portalu orhaniv vykonavchoyi vlady Ukrayiny "Uryadovyy portal" [Ministry of Infrastructure: The European Parliament approved the "transport visa-free" between the EU and Ukraine. The official website of the single web portal of the executive authorities of Ukraine "Government Portal"]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-yevroparlament-shvaliv-transportnij-bezviz-mizh-yes-ta-ukrayinoyu> (accessed December 11, 2022). [in Ukrainian]