

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>

УДК 656

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У РОЗРІЗІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE IN TERMS OF FREIGHT TRANSPORTATION

Корнійко Яна Русланівнакандидат економічних наук, доцент,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5772-7364>**Валявська Наталія Олександрівна**кандидат економічних наук, доцент,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5701-4062>**Міхеєв Олег Петрович**аспірант,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3129-5466>**Korniiko Yana, Valiavska Nataliia, Mikheev Oleg**
State University of Infrastructure and Technologies

У науковій статті встановлено, що проблеми транспортної галузі України загострилися в наслідок збройної агресії російської федерації. Представлено загальну оцінку збитків, завданих інфраструктурі України в ході війни, де другою за величиною категорією пошкоджених активів є саме транспортна інфраструктура. Виявлено, що попри існуючі виклики, спостерігається позитивна динаміка відновлення обсягів вантажних перевезень та відбудови інфраструктурних об'єктів, а саме: перевалочних комплексів, складських хабів, автомобільних парків, портових терміналів та приватного флоту. Висвітлено структуру та динаміку обробки вантажів в українських портах «Великої Одеси» та Дунайського регіону. Виявлено, що в Дунайських портах спостерігається негативна динаміка обробки вантажів, що зумовлено переорієнтацією основних вантажних потоків до портів «Великої Одеси» в рамках роботи Українського морського коридору. Зазначено втрати портової галузі, які було понесено з початку повномасштабного вторгнення та окупації півдня України. Проаналізовано структуру експорту вантажів залізничним транспортом за номенклатурою, а також динаміку загального обсягу вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» за 4 роки. Встановлено, що основну частку в перевалці морськими та залізничним транспортом займають зернові та рудні вантажі. Відображено Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, який сьогодні є головним завданням для України у питанні відновлення та розвитку Євразійського інтермодального сполучення з країнами Європи. Представлено орієнтири розвитку авіаційних перевезень з моменту відновлення авіаційних сполучень та відкриття неба в Україні. Виокремлено перелік досягнень авіаційних перевезень в рамках інтеграції України до Європейського Союзу. Проаналізовано динаміку та структуру обсягів перевезень автомобільним транспортом, а також показники вантажообігу в Україні. Розкрито питання швидкої адаптації автомобільних перевізників в організації вантажних перевезень під час початку повномасштабної війни. Зроблено висновки, що основним пріоритетом розвитку України є відновлення об'єктів транспортної інфраструктури з метою нарощення обсягів вантажних перевезень.

Ключові слова: транспортна галузь; інфраструктура; морські та річкові порти; автомобільні, залізничні та авіаційні вантажні перевезення.

The scientific article establishes that the problems of the transport sector of Ukraine have worsened as a result of the armed aggression of the Russian Federation. A general assessment of the damage caused to the infrastructure of Ukraine during the war is presented, where the second largest category of damaged assets is

transport infrastructure. It is found that despite the existing challenges, there is a positive dynamic of the restoration of cargo transportation volumes and the reconstruction of infrastructure facilities, namely: transshipment complexes, warehouse hubs, car parks, port terminals and private fleet. The structure and dynamics of cargo handling in the Ukrainian ports of "Greater Odessa" and the Danube region are highlighted. It is found that in the Danube ports there is a negative dynamics of cargo handling, which is due to the reorientation of the main cargo flows to the ports of "Greater Odessa" within the framework of the Ukrainian Sea Corridor. The losses of the port industry that have been incurred since the beginning of the full-scale invasion and occupation of southern Ukraine are indicated. The structure of rail freight exports by nomenclature, as well as the dynamics of the total volume of freight transportation of JSC "Ukrzaliznytsia" for 4 years, was analyzed. It was established that the main share in transshipment by sea and rail transport is occupied by grain and ore cargo. The Trans-Caspian international transport route is reflected, which today is the main task for Ukraine in the issue of restoring and developing Eurasian intermodal communication with European countries. The guidelines for the development of air transportation since the restoration of air connections and the opening of the sky in Ukraine are presented. A list of achievements of air transportation within the framework of Ukraine's integration into the European Union is highlighted. The dynamics and structure of road transportation volumes, as well as freight turnover indicators in Ukraine are analyzed. The issue of rapid adaptation of road carriers in the organization of freight transportation during the beginning of a full-scale war is revealed. It was concluded that the main priority for the development of Ukraine is the restoration of transport infrastructure facilities in order to increase the volume of freight transportation.

Keywords: transport industry; infrastructure; sea and river ports; road, rail and air freight transportation.

Постановка проблеми. Транспортна галузь є складовою розвитку національної економіки кожної країни світу та інтеграції до ринку міжнародних транспортних товаропотоків. Серед драйверів зростання економіки України у 2024 році визнано транспорт, який зумовлює зростання ВВП (у жовтні 2024 року до жовтня 2023-го зафіксоване на рівні 1,3% [1]). Насамперед тенденція відновлення вантажних перевезень спостерігається завдяки стабільній роботі Українського морського коридору та поступовій інтеграції України до ринку Європейського союзу, зокрема, в рамках транс'європейських транспортних мереж, внутрішнього водного та міжнародного морського транспорту.

Руйнування транспортної інфраструктури, втрата ланцюгів постачання, масовий відтік кадрів та «міграція» профільних підприємств регіонами України – все це нові виклики, з якими зіштовхнулась Україна з початком повномасштабного вторгнення російської федерації. Дана ситуація вимагає системних досліджень та постійного аналізу впливу нових викликів на розвиток транспортної галузі у розрізі вантажних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню особливостей вантажних перевезень в умовах війни та питанням відновлення транспортної інфраструктури України приділяють увагу багато іноземних та українських науковців. Зокрема, слід виділити Нів'євського О., Горюнова Д. та Нагурней А. [2], які в своїй науковій праці детально провели аналіз пошкодженої інфраструктури та зусилля, які необхідно прикласти з боку України та партнерів для її реконструкції й віднов-

лення. Томчук О. Ф. та Головченко Я. О. [3] представили аналітичну оцінку послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану та розкрили особливості перевезень різними видами транспорту. Давидова І. В. та Резніченко С. В. [4] не тільки розглянули питання щодо особливостей інституту перевезень в умовах воєнного стану, а й визначили роль і місце договорів перевезення з врахуванням такого форс-мажору, як війна. Є дослідження, які присвячені окремим видам транспорту: Мірошник Р. О. та Федак К. Я. [5] приділили увагу стратегічним напрямкам розвитку залізничного транспорту в Україні; Кенс А. В. [6] у своїй праці розкрила питання розвитку внутрішнього водного транспорту України, який стикається з проблемами відставання в модернізації, недостатнім фінансуванням та відсутністю чіткої стратегії розвитку в умовах геополітичних змін та наслідків війни в країні. Разом з тим, війна триває й надалі та негативно впливає на функціонування всієї транспортної галузі України, тому багато питань залишатимуться актуальними та потребуватимуть додаткових досліджень.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження ринку вантажних перевезень в умовах воєнного стану та оцінка транспортної галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до Національної стратегії «Drive Ukraine 2030» [7], перетворення України на розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну відбуватиметься завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, а також шляхом застосування новітніх технологій. На жаль, існуючі проблеми транспорт-

ної галузі України загострилися через нові виклики в наслідок збройної агресії ворога:

- 95% шляхів – розбиті;
- 90% доріг не ремонтувались останні 30 років;
- середній вік локомотивів – понад 40 років;
- рівень зношеності вантажних і пасажирських вагонів – понад 85%;
- 3% потенціалу річок використовується;
- логістична вартість транспортування товарів на 40% вища, ніж у країнах ЄС.

Сума прямих збитків, завданих інфраструктурі України в ході війни, станом на січень 2024 року сягнула майже \$155 млрд. Ця оцінка враховує також збитки, завдані Україні через підлив країною-агресором Каховської ГЕС 6 червня 2023 року [8]. Другою за величиною категорією пошкоджених активів є саме інфраструктура (рис. 1). Загалом з початку повномасштабної війни було пошкоджено 18 аеропортів, щонайменше 350 мостів і естакад, а також понад 25 тисяч кілометрів автомагістралей і доріг [2].

Оскільки Україна прагне посісти гідне місце на ринку ЄС, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури є пріоритетним питанням вже сьогодні, а не лише по завершенню війни.

Українська логістика в цілому адаптувалася до нових реалій і успішно функціонує в

умовах воєнного стану. Галузь відновлюється й інтегрується у транспортно-логістичну європейську та глобальну мережу. Вагомий внесок у розбудову української логістики додають вітчизняні агропромислові холдинги, торговельно-виробничі компанії та девелопери. Усупереч складним обставинам, в Україні зводяться нові перевалочні комплекси, відбувається модернізація складських хабів та автомобільних парків. Більше того, деякі компанії створюють власні флотилії, інвестують мільярди гривень у розвиток і, зважаючи на це, потребують налагодження дієвого державно-приватного партнерства й очікують подальших євроінтеграційних реформ [9].

Логістика та транспорт забезпечують рух товарних потоків як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках. Транспортна інфраструктура та її розбудова відіграє ключову роль в розвитку економіки та країни загалом. Попри виклики, з якими бізнес-середовище та державні підприємства зіштовхуються в умовах війни, за останні 2 роки спостерігається позитивна динаміка обсягів вантажних перевезень та відбудова й функціонування основних об'єктів транспортної інфраструктури України.

Морська портова галузь складалася із 38 державних підприємств та 5000 галузевих суб'єктів господарювання з обігом близько

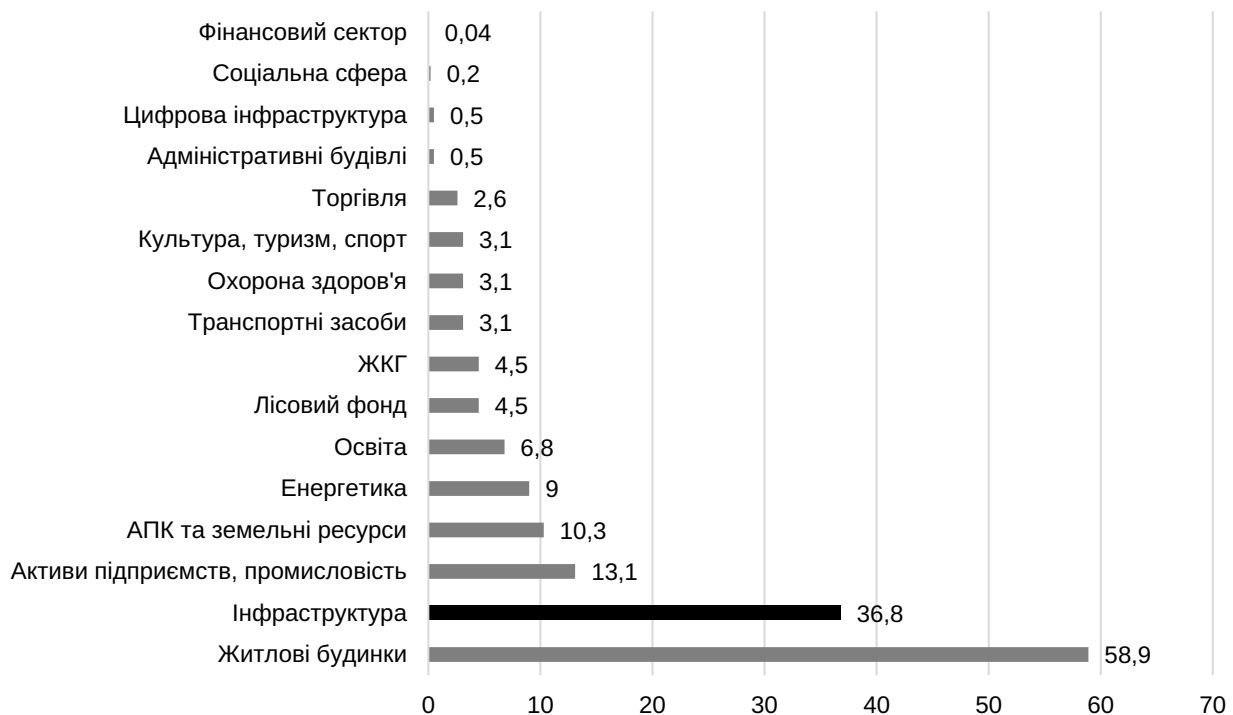


Рис. 1. Загальна оцінка прямих збитків інфраструктури станом на початок 2024 року, \$ млрд

Джерело: запропоновано авторами за [8]

10 млрд грн на рік. Це були, зокрема 18 морських портів, 13 із яких – на континентальній частині та 5 портів – на тоді вже тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становила 313,3 млн тонн/ Завантаженість потужностей українських портів у 2018 році становила 43% (перевалка – 135,2 млн тонн), а у 2019-му – 51% (160 млн тонн). Головний морський порт річкової логістики – Херсонський – у 2018-му був завантажений лише на 41%, а у 2019-му – на 51 [10]. Внаслідок вторгнення росії було заблоковано роботу 10 з 13 портів, а через блокаду морського узбережжя переробка вантажів морськими портами України вразі скоротилась. Сьогодні ж, за оцінками фахівців галузі, пропускна спроможність трьох портів «Великої Одеси» – Одеса, Південний, Чорноморськ – значно перевищує обсяги експорту та імпорту, який Україна має як вантажна база. Скажімо, до війни цей показник становив близько 160 мільйонів тонн (експорт плюс імпорт, що оброблялися в наших портах, зокрема у Миколаєві, Херсоні, Бердянську, Маріуполі). Нині інфраструктура тільки анклаву Південного плюс «ТІС» здатна обробити майже 100 мільйонів тонн. До них можна додати Чорноморськ з потужністю 30–35 мільйонів тонн, Одесу – теж приблизно 30–35 мільйонів тонн – сьогодення пропускна спроможність морських портів України [10].

За уточненими даними АМПУ, в 2024 році оператори працюючих українських морських портів обробили 97,2 млн тонн вантажів. Основними драйверами зростання перевалки за минулий рік стали зернові та рудні вантажі, які забезпечили 60,3 млн тонн і 18,5 млн тонн відповідно [11]. Динаміка зміни обсягів обробки вантажів у працюючих портах України представлено на рис. 2.

Відповідно до представленої інформації можна стверджувати, що з/до портів «Великої Одеси» було транспортовано 79,9 млн т вантажів, а з портів Дунаю – 17,3 млн т. Загалом спостерігається позитивна динаміка обробки вантажів у 2024 році відносно 2023 року в портах «Великої Одеси». На жаль, негативна динаміка спостерігається в Дунайських портах: ДП «Ізмаїльський МТП» спад обсягів обробки вантажів на 33,86%, ДП «Ренійський МТП» – 68,23%, ДП «МТП Усть-Дунайськ» – 67,73%. Така ситуація зумовлена переорієнтацією вантажних потоків до портів «Великої Одеси» в рамках роботи Українського морського коридору (оброблено 3 138 суден [11]), який працює завдяки успішним діям Об'єднаних сил оборони України разом з Військово-морськими силами ЗСУ України для захисту та забезпечення нормальної діяльності коридору від дій країни агресора. Вважаємо, що попри спад, Дунайські порти відіграють важливу роль в рамках інтеграції української транспортно-логістичної системи до ЄС.

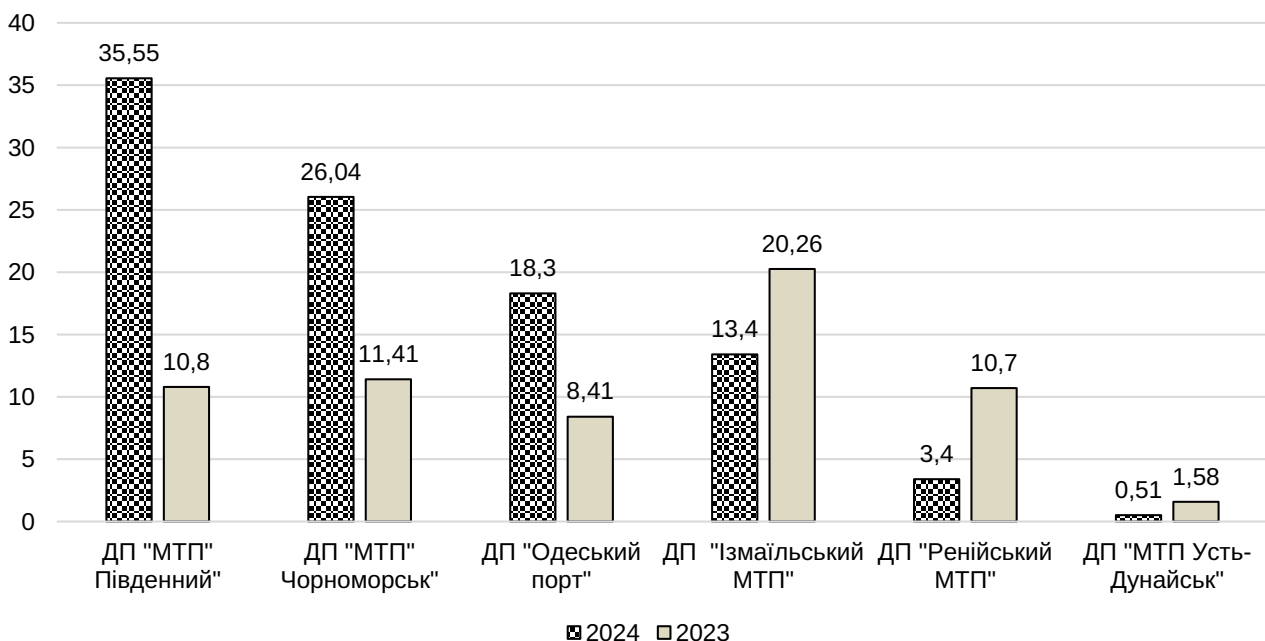


Рис. 2. Структура та динаміка обробки вантажів в українських портах, млн т

Джерело: побудовано авторами за [11]

Що стосується залізничних вантажних перевезень, за підсумками 2024 (жовтень) року залізничним транспортом перевезено 174,9 млн т, що на 17,9% більше порівняно з попереднім роком. Основний драйвер минулого року – перевезення вантажів в експортному сполученні, частка яких у загальному обсязі зросла до 48 % (у 2023 році – 38%). Також покращився показник перевезення вантажів в імпортному сполученні. Їхній обсяг зріс до 9,6 млн т, що на 40,9% більше порівняно з 2023 роком. Водночас обсяг внутрішніх перевезень скоротився до 80,2 млн т. Це на 5,5% менше до 2023 року [12]. Обсяги експорту вантажів за номенклатурою представлено на рис. 3.

За підсумками роботи у 2024 року обсяги експорту вантажів за номенклатурою розподілились наступним чином: перше місце – зернові вантажі – 40%, руда залізна і марганцева – 39%, третє місце – чорні метали 6%, мінбудматеріали склали 4,9% зайнявши четверту позицію в загальному експорті вантажів. Тобто можна зробити висновок, що металургійна та аграрна галузі у поточних умовах зберігають статус основи українського експорту, а морські шляхи залишаються основним каналом для збільшення обсягів постачання українських товарів на міжнародний ринок.

Загальний обсяг вантажних перевезень у динаміці представлено на рис. 4.

Аналізуючи загальні обсяги вантажних перевезень можемо спостерігати різкий спад у березні 2022 року (8,3 млн т) – найбільше скорочення обсягів залізничних вантажних пере-

везень. Протягом наступних місяців ситуація дещо поліпшилася, зокрема, завдяки затвердженим урядом України (початок березня 2022 року) постановам щодо перевезення гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану [14] та особливості здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану [15]. Залізниця відіграла важливу роль у забезпеченні потреб оборонного сектору в перевезенні військ, техніки, боєприпасів, іншого спорядження та матеріалів та іншої допомоги військового призначення. Під час дефіциту пального АТ «Укрзалізниця» забезпечувала потреби військово-цивільних адміністрацій зі своїх запасів, завдяки чому вдалося зберегти керованість постачання та запобігти деструктивним явищам у країні [16].

2024 рік характеризується стабільною роботою завдяки роботі Українського морського коридору, який надає можливість збільшувати обсяги перевезень залізничним транспортом українських товарів на закордонні ринки через порти Великої Одеси. Так, за січень - жовтень 2024 року залізничним транспортом України перевезено 146,94 млн. т, що на 21,9% більше, порівнюючи з аналогічним періодом минулого року.

Зазначимо, що Україна попри війну залишається перспективною країною для побудови диверсифікаційного сполучення до країн Середньої Азії та Китаю через Чорне та Каспійське моря, зокрема завдяки Транскаспійському міжнародному транспортному маршруту (ТМТМ): Китайська Народна

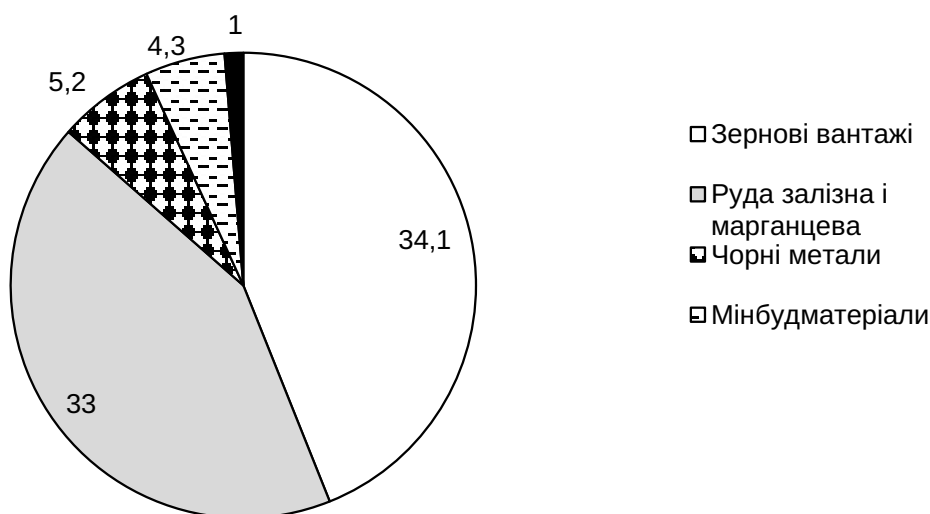


Рис. 3. Структура експорту вантажів залізничним транспортом за номенклатурою, млн т

Джерело: побудовано авторами за [12]

Республіка – Республіка Казахстан – Азербайджанська Республіка – Грузія – Україна до Республіки Польща через польсько-українські залізничні прикордонні переходи (рис. 5).

Головним завданням для України є відновлення та розвиток Євразійського інтермодального сполучення та забезпечення максимальної ефективності залізничних вантажних перевезень на польсько-українських прикордонних переходах. Зміцнення логістичного партнерства допоможе розвивати транзитні коридори, які є перспективними для відновлення транзитного потенціалу держави. Україна та Польща – ключові країни на цьому маршруті. Обидві країни зацікавлені у розвитку інтермодальної логістики між Україною й країнами ЄС, створенні контейнерних терміналів та запуску нових маршрутів і сервісів [18].

Що стосується авіаційних перевезень, небо України вже понад два з половиною роки від початку повномасштабного вторгнення повністю закрито для польотів цивільної авіації. Безпрецедентна за причинами та масштабами ситуація в окремо взятій країні Європи з часів Другої світової війни. Особливо болюча, враховуючи, як швидко зростає та який потенціал мав український авіаринок. Однак, глобальні тенденції у світі вимагають підготовки до відновлення авіаперевезень вже сьогодні, де варто врахувати [19]:

- підготовку до декарбонізації авіаційних перевезень;
- використання цифрових інновацій та технологій;
- вихід модернізованих мейнфреймів (серверів) на новий рівень;
- залучення штучного інтелекту;
- приборкання багатомарного хаосу шляхом поєднання кількох хмарних середовищ та провайдерів;
- гнучкість та маневреність у залученні робочої сили;
- метавсесвіт для авіакомпаній (забезпечення зв'язку між усіма командами, наземними та літніми, а також пасажирами, у віртуальному просторі).

Якщо розглядати питання інтеграції України до ЄС у сфері авіаційних перевезень, можна констатувати факт про певні досягнення [20]:

- ухвалено правила «Доступ на ринок послуг із наземного обслуговування в аеропорту»;
- прийнято правила щодо сертифікації повітряних суден, процедури для сертифікації аеродромів;
- затверджено низку ліцензійних умов і правил перевезення пасажирів, страхування, правил польотів, метеорологічного обслуговування, вимог для льотних екіпажів, сертифіка-

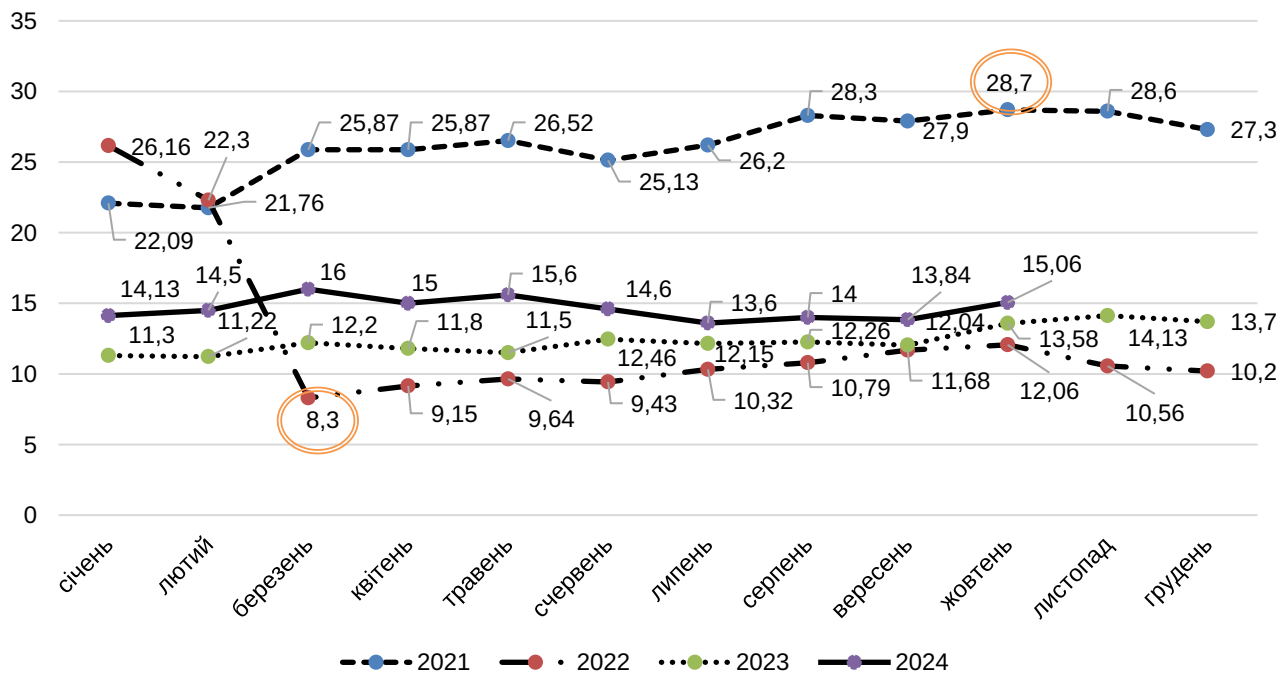


Рис. 4. Динаміка загального обсягу вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» (2021 – жовтень 2024 року), млн т

Джерело: побудовано авторами за [12] та [13]

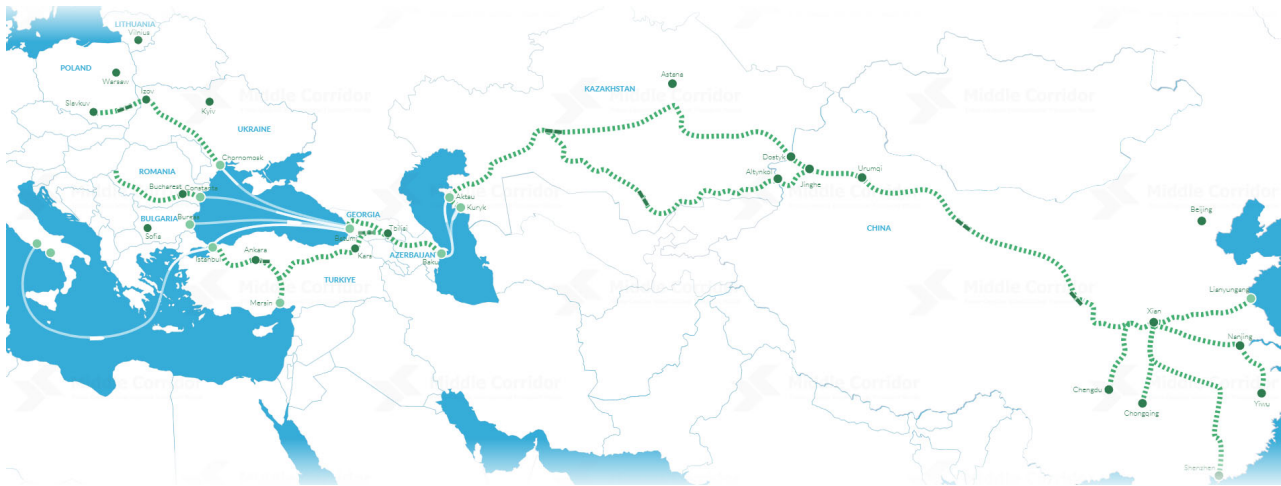


Рис. 5. Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут

Джерело: [17]

ції агентів із продажу повітряних перевезень, льотної експлуатації, використання повітряного простору, сертифікації диспетчерів;

- підписано Угоду про спільний повітряний простір, яка має більшу силу, ніж Угода про асоціацію.

Автомобільний транспорт відіграв ключову роль в організації вантажних перевезень під час початку повномасштабної війни в Україні. Хоча автомобільні вантажні перевезення характеризуються доволі помітним спадом у порівнянні з довоєнним періодом (рис. 6), все ж, саме транспортні підприємства найшвидше адаптувалися до роботи у військовий час змінюючи маршрути та шукаючи альтернативні шляхи доставки. Наприклад, у той час, як логістика морських перевезень була заблокована, доставка вантажів із-за кордону передбачала активне залучення автомобільного транспорту для перевезення з транзитних портів Європи до України.

Статистичні показники свідчать, що зазначений обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом у 2023 році на 3,3% більший від 2022 року, але на 47,2% менший від 2021 року. Вантажообіг у 2023 році склав близько 163,36 млрд тонно-кілометрів, що на 2% менше від 2022 року та на 43,6% менше від 2021 року. Зазначимо, що у 2022 році перевезення вантажів скоротилося на 49% [21].

Збільшення кількості вантажних перевезень стало наслідком прийнятих Урядом України рішень та підписання угоди. Зокрема, у 2022 році відбулися певні зміни [3]:

- 6 квітня 2022 року Міністерство інфраструктури спростило отримання ліцензій на основні види автомобільних перевезень;

- 29 червня 2022 року між Україною та Європейським Союзом була підписана Угода про вантажні перевезення автомобільним транспортом («транспортний безвіз»);

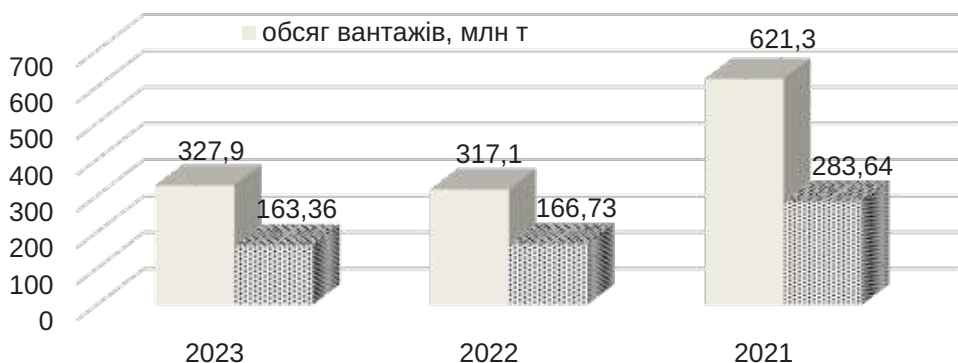


Рис. 6. Динаміка та структура обсягу перевезень та вантажообіг в Україні автомобільним транспортом

Джерело: побудова авторами за [21]

– у жовтні 2022 року Європейська Конференція Міністрів Транспорту (ЄКМТ), яка відбулася в Парижі, надала Україні на 2023 рік 475 базових квот (на 27% більше порівняно з попереднім 2022 роком), які дозволяють безперешкодно перевозити вантажі автомобільним транспортом до 52 країн-учасниць Європейської конференції міністрів транспорту.

Тобто можна стверджувати, що процедура перевезення гуманітарної допомоги під час війни є максимально спрощена, а відродження попиту і пропозиції транспортних послуг потребує відбудови автомобільних шляхів та повної інтеграції України до тран-

спортних систем Європейського Союзу. Загалом, незалежно від виду транспорту, Україна має значний потенціал розвитку та нарощування обсягів вантажних перевезень.

Висновки. Проведений аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень свідчить про поступове відновлення та адаптацію до викликів в умовах війни. Зусилля, які прикладені представниками транспортної галузі в Україні, а також її партнерами і донорами, допомагають реконструювати пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури та відновлювати ті потужності, які були в довоєнний час.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. ВВП у серпні зріс на 3,5%: основні драйвери росту – промисловість, транспорт, будівництво та внутрішня торгівля. *Міністерство економіки України*. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=512597bc-02d3-44f7-becf-5001e42dca52&title=VvpUSerpniZrisNa3-5-OsnovniDraiveriRostuPromislovisht-Transport-BudivnistvoTaVnutrishniaTorgivlia> (дата звернення: 21.01.2025).
2. Нів'євський О., Горюнов Д., Нагурней А. Пошкодження та відбудова в Україні, спричинені війною. *SSRN*. 2024. URL: <https://ssrn.com/abstract=4831914> (дата звернення: 16.01.2025).
3. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 53. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (дата звернення: 16.01.2025).
4. Davydova I. V., Reznichenko S. V. Transportation contracts: realities of wartime. *Juridical scientific and electronic journal*. 2022. No. 7. P. 530–533. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129> (дата звернення: 16.01.2025).
5. Мірошник Р., Федак К. Стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021 № 32. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-90> (дата звернення: 10.01.2025).
6. Кенс А. Складові організаційно-економічного механізму розвитку внутрішнього водного транспорту України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2024. № 2(87). С. 59–80. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-2-59-80> (дата звернення: 10.01.2025).
7. Національна стратегія-2030 - Drive Ukraine. *Міністерство розвитку громад та територій України*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (дата звернення: 09.01.2025).
8. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. *KSE*. 2024. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (дата звернення: 12.01.2025).
9. Гусев Ю., Циганок О., Вечір К., Біроваш М. Галузеві тренди. Стан логістичної галузі в Україні: тренди та особливості. *Kyivstar Business Hub – корпоративний блог для бізнесу*. 2024. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (дата звернення: 16.01.2025).
10. Сіра О., Філіппова О. Морські порти України: потужності, втрати, перспективи. *Фонд «Демократичні ініціативи» ім. Ілька Кучеріва*. 2024. URL: <https://dif.org.ua/article/morski-porti-ukraini-potuzhnosti-vtrati-perspektivi> (дата звернення: 12.01.2025).
11. Стали відомі обсяги перевалки в портах Південний, Чорноморськ і Одеса в 2024 році. *Центр транспортних стратегій*. 2025. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/01/16/stali_vidomi_obsyagi_perevalki_portiv_pivdenniy_chornomorsk_i_odesa_v_2024_rotsi_81688 (дата звернення: 22.01.2025).
12. У 2024 році частка експорту в залізничних вантажних перевезеннях зросла до 48%. *Rail.insider*. 2025. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-2024-roczni-chastka-eksportu-v-zaliznychnyh-vantazhnyh-perevezennyah-zroslo-do-48/> (дата звернення: 16.01.2025).
13. Григоренко Ю. Експортні залізничні перевезення зменшилися на 5,8% у 2023 році. *GМК*. URL: <https://gmk.center.ua/infographic/eksportni-zaliznichni-perevezennya-zmenshilysya-na-5-8-u-2023-roci/> (дата звернення: 20.01.2025).

14. Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2022 р. № 174. КМУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-п> (дата звернення: 20.01.2025).

15. Про особливості здійснення гуманітарної допомоги, яка перевозиться залізничним транспортом в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 27.03.2022 р. № 379. КМУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-п> (дата звернення: 17.01.2025).

16. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. *Національний інститут стратегічних досліджень*. 2022. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (дата звернення: 17.01.2025).

17. Організація перевезень вантажів до країн Середньої Азії та Китаю через Чорне та Каспійське моря. УЗ. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/opmidasia/ (дата звернення: 20.01.2025).

18. Укрзалізниця та Польські Державні Залізниці домовилися розвивати інтермодальні маршрути до Азії. УЗ. 2024. URL: https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/638096/ (дата звернення: 12.01.2025).

19. Авіаційні тренди в Європі та післявоєнній Україні. Відновлення польотів. «Інфраструктурна розмова» з гендиректорами авіакомпаній Supernova, SkyUp, Bees». *Центр транспортних стратегій*. URL: https://cfts.org.ua/articles/aviatsiyni_trendi_v_evropi_ta_pislyavoenniukrainskiy_infrastrukturna_rozmova_z_gendirektorami_aviakompaniy_supernova_skyup_bees_2067 (дата звернення: 20.01.2025).

20. Моїсєєв В. «Укрзалізниця» може загальмувати інтеграцію України до ЄС. *Інститут економічних досліджень*. 2023. URL: <https://thepage.ua/ua/economy/yak-vidbuvayetsya-integraciya-ukrayini-do-yes-u-sferi-perevezen> (дата звернення: 10.01.2025).

21. Вантажні і пасажирські перевезення: дані за 2021-2023 роки. *Скільки-скільки?* URL: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/> (дата звернення: 21.01.2025).

REFERENCES:

1. «VVP u serpni zris na 3,5%: osnovni draivery rostu – promyslovist, transport, budivnytstvo ta vnutrishnia torhivlia» [Gross domestic product grew by 3.5% in August: the main drivers of growth are industry, transport, construction and domestic trade]. *Ministerstvo ekonomiky Ukrainy*. Available at: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=512597bc-02d3-44f7-becf-5001e42dca52&title=VvpUSerpniZrisNa3-5-OsnovniDraiveriRostuPromislovist-Transport-BudivnytstvoTaVnutrishniaTorgivlia> (accessed January 21, 2025).

2. Nivievskiy O., Horiunov D., Nahurnei A. (2024). «Poshkodzhennia ta vidbudova v Ukraini, sprychyneni viinoiu» [Damage and reconstruction in Ukraine caused by the war]. *SSRN*. Available at: <https://ssrn.com/abstract=4831914> (data zvernennia: 16.01.2025).

3. Tomchuk O., Holovchenko Ya. (2023). «Analitychna otsinka posluh vantazhnykh perevezen v umovakh voiennoho stanu» [Analytical assessment of freight transportation services under martial law]. *Ekonomika ta suspilstvo*. №53. Available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90> (accessed January 16, 2025).

4. Davydova I. V., Reznichenko S. V. (2022). «Transportation contracts: realities of wartime». *Juridical scientific and electronic journal*» No. 7. P. 530–533. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-7/129> (accessed January 16, 2025).

5. Miroshnyk R., Fedak K. (2021). «Stratehichni napriamy rozvytku zaliznychnoho transportu v Ukraini» [Strategic directions of railway transport development in Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo*. № 32. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-90> (accessed January 10, 2025).

6. Kens A. (2024). «Skladovi orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy» [Components of the organizational and economic mechanism for the development of inland water transport in Ukraine]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*. № 2(87). P. 59–80. Available at: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-2-59-80> (accessed January 10, 2025).

7. «Natsionalna stratehiia-2030 – Drive Ukraine» [National Strategy-2030 – Drive Ukraine]. *Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy*. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (accessed January 09, 2025).

8. «Zvit pro priami zbytky infrastruktury vid ruinuvan vnaslidok viiskovoi ahresii Rosii proty Ukrainy stanom na pochatok 2024 roku» [Report on direct damage to infrastructure from destruction as a result of Russia's military aggression against Ukraine as of the beginning of 2024]. *KSE*. 2024. Available at: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (accessed January 12, 2025).

9. Husiev Yu., Tsyhanok O., Vechir K., Birovash M. (2024). «Haluzevi trendy. Stan lohistychnoi haluzi v Ukraini: trendy ta osoblyvosti» [State of the logistics industry in Ukraine: trends and features]. *Kyivstar Business Hub* –

korporatyvnyi bloh dlia biznesu. Available at: <https://hub.kyivstar.ua/articles/galuzevi-trendi-stan-logistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-trendi-ta-osoblivosti> (accessed January 16, 2025).

10. Sira O., Filippova O. (2024). «Morski porty Ukrainy: potuzhnosti, vtraty, perspektyvy» [Seaports of Ukraine: capacities, losses, prospects]. *Fond «Demokratychni initsiatyvy» im. Ilka Kucheriva*. Available at: <https://dif.org.ua/article/morski-porti-ukraini-potuzhnosti-vtrati-perspektivi> (accessed January 12, 2025).

11. «Staly vidomi obsyagi perevalky v portakh Pivdennyi, Chornomorsk i Odesa v 2024 rotsi» [The volumes of transshipment in the ports of Pivdennyi, Chornomorsk and Odesa in 2024 have become known]. *Tsentr transportnykh stratehii*. 2025. Available at: https://cfts.org.ua/news/2025/01/16/stali_vidomi_obsyagi_perevalki_portiv_pivdenniy_chornomorsk_i_odesa_v_2024_rotsi_81688 (accessed January 22, 2025).

12. «U 2024 rotsi chastka eksportu v zaliznychnykh vantazhnykh perevezenniakh zrosla do 48%» [In 2024, the share of exports in rail freight transportation increased to 48%]. *Rail.insider*. 2025. Available at: <https://www.railinsider.com.ua/u-2024-rotsi-chastka-eksportu-v-zaliznychnyh-vantazhnyh-perevezennyah-zros-la-do-48/> (accessed January 16, 2025).

13. Hryhorenko Yu. «Eksportni zaliznychni perevezennia zmeshlylysia na 5,8% u 2023 rotsi» [Export railway transportation decreased by 5.8% in 2023]. *GMK*. Available at: <https://gmk.center.ua/infographic/eksportni-zaliznychni-perevezennia-zmeshlylysia-na-5-8-u-2023-roci/> (accessed January 20, 2025).

14. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 01.03.2022 r. № 174 «Deiaki pytannia propusku humanitarnoi dopomohy cherez mytnyi kordon Ukrainy v umovakh voiennoho stanu» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 01.03.2022 No. 174 «Some issues of passing humanitarian aid across the customs border of Ukraine under martial law»]. *KMU*. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-n> (accessed January 20, 2025).

15. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27.03.2022 r. № 379 «Pro osoblyvosti zdiisnennia humanitarnoi dopomohy, yaka perevozytsia zaliznychnym transportom v umovakh voiennoho stanu» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 03/27/2022 No. 379 «On the peculiarities of the implementation of humanitarian aid transported by rail under martial law»]. *KMU*. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/379-2022-n> (accessed January 17, 2025).

16. «Pidsumky roboty zaliznychnoho transportu Ukrainy u 2022 rotsi» [Results of the work of the railway transport of Ukraine in 2022]. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*. 2022. Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (accessed January 17, 2025).

17. «Orhanizatsiia perevezen vantazhiv do krain Serednoi Azii ta Kytaiu cherez Chorne ta Kaspiiske moria» [Organization of cargo transportation to Central Asian countries and China via the Black and Caspian Sea]. *UZ*. Available at: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/opmidasia/ (accessed January 20, 2025).

18. «Ukrzaliznytsia ta Polski Derzhavni Zaliznytsi domovylysia rozvyvaty intermodalni marshruty do Azii» [Ukrzaliznytsia and Polish State Railways agreed to develop intermodal routes to Asia]. *UZ*. 2024. Available at: https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/638096/ (accessed January 12, 2025).

19. «Aviatsiini trendy v Yevropi ta pisliavoennii Ukraini. Vidnovlennia polotiv. «Infrastrukturna rozmova» z henydyrektoramy aviakompanii Supernova, SkyUp, Bees» [Aviation trends in Europe and post-war Ukraine. Resumption of flights. «Infrastructure conversation» with the CEOs of Supernova, SkyUp, Bees airlines]. *Tsentr transportnykh stratehii*. Available at: https://cfts.org.ua/articles/aviatsiyni_trendi_v_evropi_ta_pislyavoenniy_ukrani_infrastrukturna_rozmova_z_gendirektorami_aviakompaniy_supernova_skyup_bees_2067 (accessed January 20, 2025).

20. Moisieiev V. (2023). «Ukrzaliznytsia mozhe zahalmuvaty intehratsiiu Ukrainy do YeS» [Ukrzaliznytsia may slow down Ukraine's integration into the EU] *Instytut ekonomichnykh doslidzhen*. Available at: <https://thepage.ua/ua/economy/yak-vidbuvayetsya-integraciya-ukrayini-do-yes-u-sferi-perevezen> (accessed January 10, 2025).

21. «Vantazhni i pasazhyrski perevezennia: dani za 2021–2023 roky» [Freight and passenger transportation: data for 2021–2023]. *Skilky-skilky?* Available at: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/> (accessed January 21, 2025).