

УДК 355.41

DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V52\(2025\)-15](https://doi.org/10.31521/modecon.V52(2025)-15)

Максимов С. В., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри автомобільного транспорту, Криворізький національний університет, м. Кривий Ріг, Україна

ORCID ID: 0000-0002-9932-1511

e-mail: max_ser_vlad@knu.edu.ua

Максимова О. С., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри автомобільного транспорту, Криворізький національний університет, м. Кривий Ріг, Україна

ORCID ID: 0000-0001-7253-0105

e-mail: maxlenser@knu.edu.ua

Нікульнікова Г. В., кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, організації та управління підприємствами, Криворізький національний університет, м. Кривий Ріг, Україна

ORCID ID: 0000-0002-0703-5041

e-mail: tomskogo18@gmail.com

Дослідження ефективності міжнародних вантажних перевезень України в умовах воєнного стану

Анотація. У науковій статті визначено проблеми транспортної галузі України, які загострилися внаслідок кризових явищ, спричинених збройною агресією Російської Федерації та введенням воєнного стану. У процесі дослідження проведено загальну оцінку обсягів вантажних перевезень, що здійснюються транспортним комплексом України на міжнародних маршрутах. Встановлено рівень збитків, завданих транспортній галузі під час військових дій, зокрема виявлено, що другою за рівнем пошкоджень є транспортна інфраструктура.

Незважаючи на понесені втрати, останнім часом спостерігається позитивна динаміка відновлення обсягів вантажних перевезень, у тому числі в міжнародному сполученні. Проаналізовано структуру експорту вантажів за номенклатурою та досліджено динаміку загального обсягу перевезень. Встановлено, що міжнародні перевезення здійснюються переважно автомобільним, морським та залізничним транспортом, а найбільшу частку перевезень складають зернові та рудні вантажі.

За результатами дослідження визначено основні напрямки розвитку транспортних перевезень в Україні після завершення бойових дій, а також перелік досягнень у рамках інтеграції України до Європейського Союзу. Зроблено висновок, що основним пріоритетом розвитку транспортної галузі є відновлення об'єктів інфраструктури з метою нарощення обсягів вантажних перевезень.

Ключові слова: транспортна галузь; транспортна інфраструктура; міжнародні перевезення; автомобільні, залізничні та водні вантажні перевезення, експорт, імпорт.

Maksymov Serhii, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Motor Vehicle Transport, Kryvyi Rih National University, Kryvyi Rih, Ukraine

Maksymova Olena, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Motor Vehicle Transport, Kryvyi Rih National University, Kryvyi Rih, Ukraine

Nikulnikova Hanna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Department of Enterprise Economics, Organization and Management, Kryvyi Rih National University, Kryvyi Rih, Ukraine

Study of the Efficiency of International Freight Transportation of Ukraine under Martial Law

Abstract. Introduction. Amid the martial law in Ukraine, which was prompted by the Russian military aggression, a variety of external and internal factors that impact the operation of the national transport system have intensified considerably.

Purpose. This article aims to evaluate the efficiency of international freight transportation and identify prospects for developing the Ukrainian transport services market. To achieve this goal, the following tasks were set: studying the volume of freight transportation by mode of transportation in Ukraine, analyzing the structure and volume of foreign trade, assessing the movement of vehicles across the country's customs border, and comparing the efficiency of Ukraine's transport system with that of European states.

Results. The study provided a general assessment of Ukraine's transport complex's freight transportation volumes in the context of international connections. The level of damage inflicted on Ukraine's transport sector during hostilities was identified,

¹ Стаття надійшла до редакції: 21.08.2025

Received: 21 August 2025

revealing that transport infrastructure ranks second among economic sectors in terms of the degree of destruction. At the same time, recent trends reveal positive dynamics in the recovery of international freight flows. The structure of exports by commodity group was analyzed, as well as the dynamics of changes in total freight transportation volumes. The research revealed that international transportation is primarily carried out by road, maritime, and rail, with grain and ore shipments forming the largest share. Based on the research results, the main directions for developing freight transportation in Ukraine after hostilities end were determined. Additionally, the transport sector's achievements within the framework of Ukraine's integration into the European Union were outlined.

Conclusions. *The results of the study show that restoring transport infrastructure is the primary priority for Ukraine's development in order to increase freight transportation volume.*

Keywords: transport sector; transport infrastructure; international transportation; road, rail and water freight transportation; export; import.

JEL Classification: L62; L91; O19.

Постановка проблеми. Для сучасного етапу науково-технічного прогресу характерним є поглиблення суспільного поділу праці та розширення кола взаємопов'язаних і кооперованих виробництв.

Матеріальні блага, необхідні для життєдіяльності суспільства, створюються за участю транспорту, який забезпечує процеси виробництва й обігу. Розвиток транспорту відбувався в межах суспільного поділу праці. На нього покладається завдання забезпечення доставки матеріальних цінностей, напівфабрикатів і готових продуктів праці до сфери виробництва, а в подальшому – до сфери розподілу, споживання й обігу.

Крім того, транспорт обслуговує міжнародний рух товарів. Міжнародні перевезення вантажів є однією з найважливіших галузей української економіки, що має стратегічне значення для забезпечення промисловості та населення необхідними ресурсами й товарами.

З початком широкомасштабної агресії транспорт виконує надзвичайно важливу функцію – забезпечує потреби армії у військових вантажах, що постачаються партнерами, а також перевезення гуманітарних вантажів.

Транспорт є матеріальною основою процесу обігу. Праця працівників, зайнятих у транспортній сфері, є продуктивною, оскільки вона створює національний дохід та збільшує суспільне багатство. Виділяють наземний транспорт (залізничний і автомобільний), водний (морський і річковий) та трубопровідний. Повітряний транспорт сьогодні не використовується через підвищену небезпеку польотів в умовах ведення бойових дій.

Під впливом внутрішніх і зовнішніх факторів економіка України потребує змін у господарському комплексі країни. Проте вони відбуваються повільно через інерційність структури, що нерідко призводить до кризових явищ.

Для подолання кризових явищ необхідні спеціальні дослідження ефективності роботи транспорту в цілому та національного ринку міжнародних вантажних перевезень. При цьому слід виокремити найбільш значущі фактори впливу на його подальший розвиток.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вивченню ринку вантажних перевезень як в Україні, так і в міжнародному напрямі, присвячено праці багатьох вітчизняних учених. Так, у роботах Корнійко Я.Р. [9] та Майстро С.В. [12] проведено аналіз сучасного

стану транспортної галузі при виконанні внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень з урахуванням кризових явищ, що спостерігаються в економіці України останнім часом. Проаналізовано структуру та динаміку обсягів вантажних перевезень і вантажообігу за різними видами транспорту. Зроблено висновки щодо основних пріоритетів відновлення транспортної галузі України.

В окремих роботах висвітлено проблеми, які виникають останнім часом у різних видах транспорту: автомобільному (Болквадзе Н.І. [1], Дуна Н. [6], Косар Н. [10], Македон В.В. [13]), залізничному (Мірошник Р. [14]) та водному (Кенс А. [8]).

Сьогодні основним джерелом кризи в економіці України є воєнний стан. Значна кількість праць присвячена аналізу транспортної системи та розробці пропозицій щодо подолання наслідків у процесі реконструкції та відновлення. Вплив війни на ефективність транспортних перевезень розглядається у роботах Гнедіної К.В. [2], Лисого В.М. [11] та Томчука О. [16].

Разом із тим, війна триває, а багато важливих питань залишаються нерозкритими та потребують додаткових досліджень.

Формулювання цілей дослідження. Метою статті є дослідження ефективності міжнародних вантажних перевезень та визначення перспектив розвитку українського ринку транспортних послуг. Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання: здійснити дослідження обсягів вантажних перевезень за видами транспорту в Україні; проаналізувати структуру та обсяги зовнішньої торгівлі; оцінити рух транспортних засобів через митний кордон країни; порівняти ефективність транспортної системи України з транспортними системами європейських держав.

Виклад основного матеріалу дослідження. Валовий внутрішній продукт України (ВВП) у 2024 році, за даними Мінфіну, складає 7658659 млн грн, що еквівалентно 190740 млн дол. США. Доля транспорту у ВВП становить 353054 млн грн, або 4,61% [5]. Через зміну рівня цін для аналізу кінцевого показника, що характеризує ефективність функціонування економіки України за аналізований період, необхідно користуватися його значенням у відносно стабільних цінах (у дол. США). Було проаналізовано динаміку ВВП за період 2010-2024 рр. та визначено долю

транспортних перевезень у його структурі. Отримані результати наведено на рис. 1.

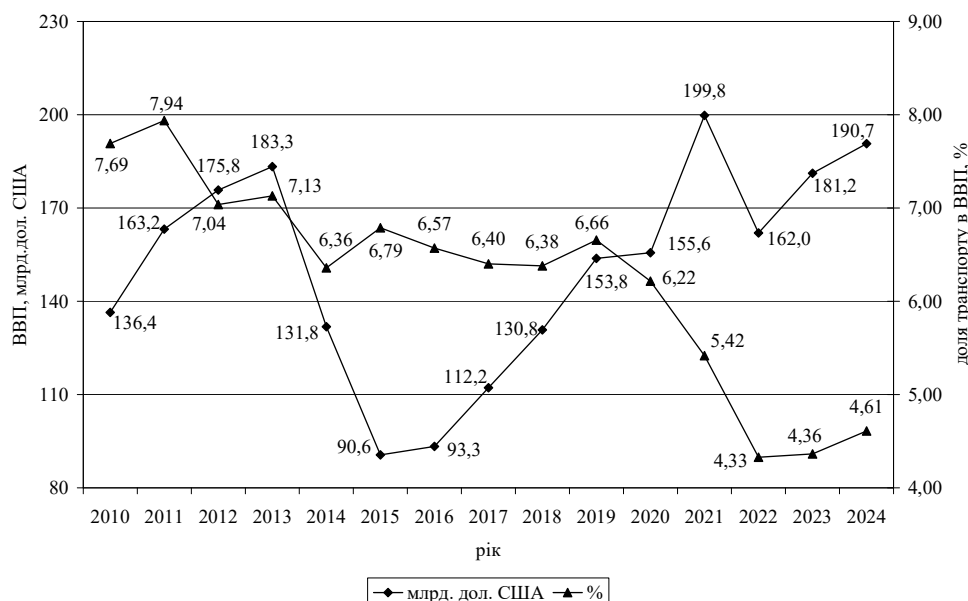


Рисунок 1 - Динаміка валового внутрішнього продукту в Україні та доля транспорту в ньому

Джерело: складено на основі [5]

Аналіз показує, що до 2014 року економіка демонструвала стабільне зростання. Однак у період дестабілізації, викликаній військовими діями на Донбасі, ВВП зменшився майже вдвічі. Аналогічно скоротилася і частка транспорту у його складі. Поступово економіка почала виходити з кризи зі щорічним темпом зростання ВВП 17,4%.

Наступний кризовий етап у економіці припадає на 2020 рік (початок пандемії COVID), з подальшим зростанням у 2021 році на 28,4%. Початок повномасштабної агресії та введення воєнного стану призвів до нового спаду економіки, унаслідок чого

доля транспортної галузі у структурі ВВП зменшилася майже в 1,7 раза.

Було проаналізовано обсяги перевезення вантажів транспортним комплексом України за період 2011-2024 рр. (рис. 2) та встановлено, що максимальний обсяг перевезень зменшився з 811,7 млн т у 2011 році до 354,1 млн т у 2024 році. Таке зменшення (майже вдвічі) зумовлено початком бойових дій на Сході у 2014 році (скорочення в 1,35 раза), пандемією COVID (зниження на 13%) та повномасштабним вторгненням у 2022 році, коли падіння обсягів перевезення вантажів перевищило двічі.

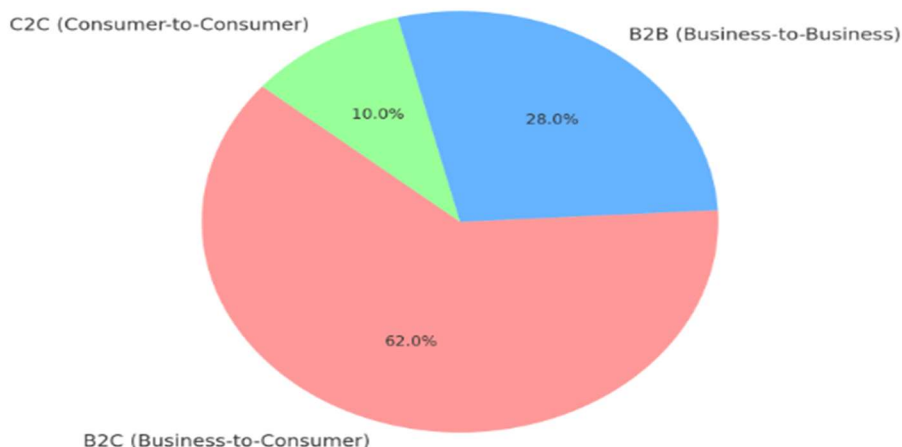


Рисунок 2 - Перевезення вантажів транспортним комплексом України за 2011-2024 рр. (млн т)

Джерело: складено на основі [6,15]

Найбільш універсальним видом транспорту є автомобільний, і за аналізований період обсяги перевезень ним істотно не змінилися. Загальне скорочення перевезень становить лише 28% – автотранспортні підприємства швидко адаптувалися до роботи у воєнний час і постійно шукають нові маршрути, недоступні для інших видів транспорту.

Водні види транспорту розвиваються завдяки роботі Українського морського коридору, через який експортується зерно на зовнішні ринки, в основному за рахунок транспорту інших держав. Обсяги морських перевезень до початку військової агресії зберігалися майже на одному рівні, а з 2022 року зменшилися майже у три рази.

Трубопровідний транспорт задіяний у транзиті газу та нафтопродуктів, але з 2022 року Україна відмовилася від транзиту. Весь цей час не працює і авіаційний транспорт.

Транспорт забезпечує рух товарних потоків на вітчизняному та міжнародному ринках і є основним джерелом постачання валюти до державного бюджету. На фоні постійного спаду обсягів перевезень вантажів частка міжнародних перевезень зростає. Так, на залізничному транспорті частка міжнародних перевезень до широкомасштабної агресії збільшилася на 8% – до 57,0% всього обсягу перевезення вантажів, а після оголошення воєнного стану знизилася за три роки на 8% і у 2024 році склала 54,1% (рис. 3).

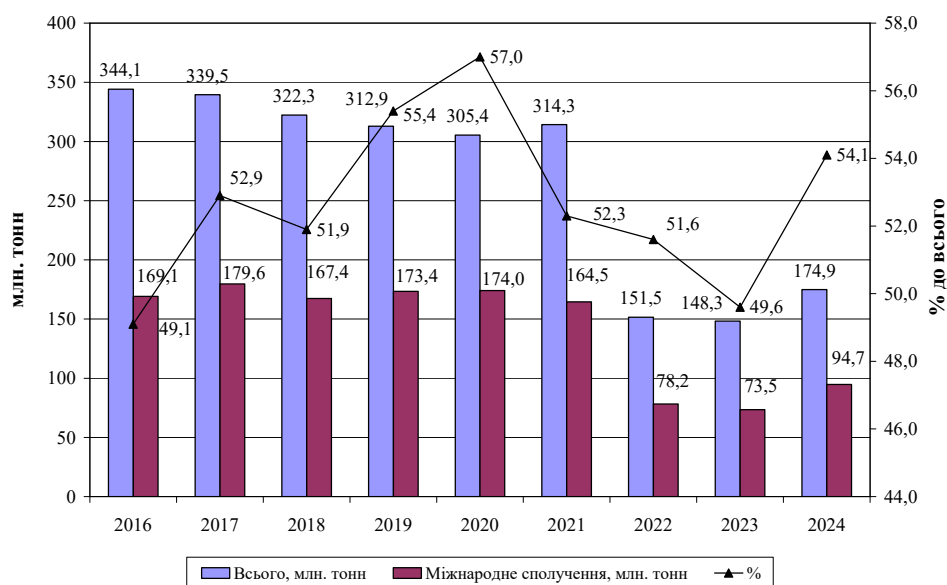


Рисунок 3 - Динаміка залізничних вантажних перевезень в міжнародному сполученні за 2016-2024 рр.

Джерело: складено на основі [6,7]

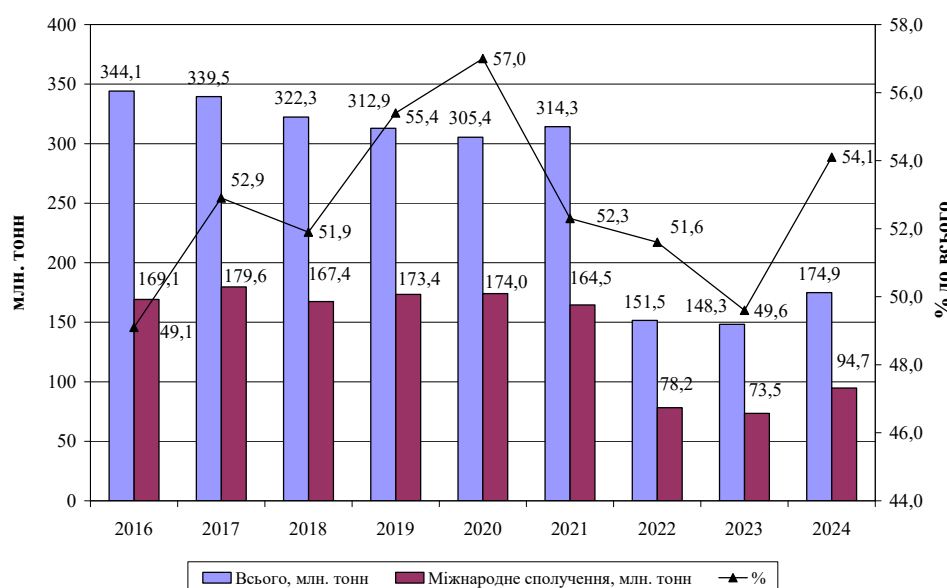


Рисунок 4 - Структура міжнародних залізничних перевезень за видами вантажів у 2024 р. (тис. т)

Джерело: складено на основі [6,7]

У структурі міжнародних перевезень вантажів залізничним транспортом у 2024 році найбільшу питому вагу займають: руда залізна й марганцева – майже 28%; зерно й продукти перемелу – 20,72%; кам'яне вугілля – 14,42%; чорні метали – 10,08%; будівельні матеріали – 8,09%; інші народногосподарські товари – близько 19% (рис. 4).

На автомобільному транспорті частка міжнародних перевезень менша та коливається в межах 4-6%. З початком бойових дій на автомобільний транспорт переорієнтувалися значні обсяги вантажів, що перевозилися залізницею. На сьогодні частка міжнародних перевезень автомобільним транспортом збільшилася у два рази і складає 11,9% (рис. 5).

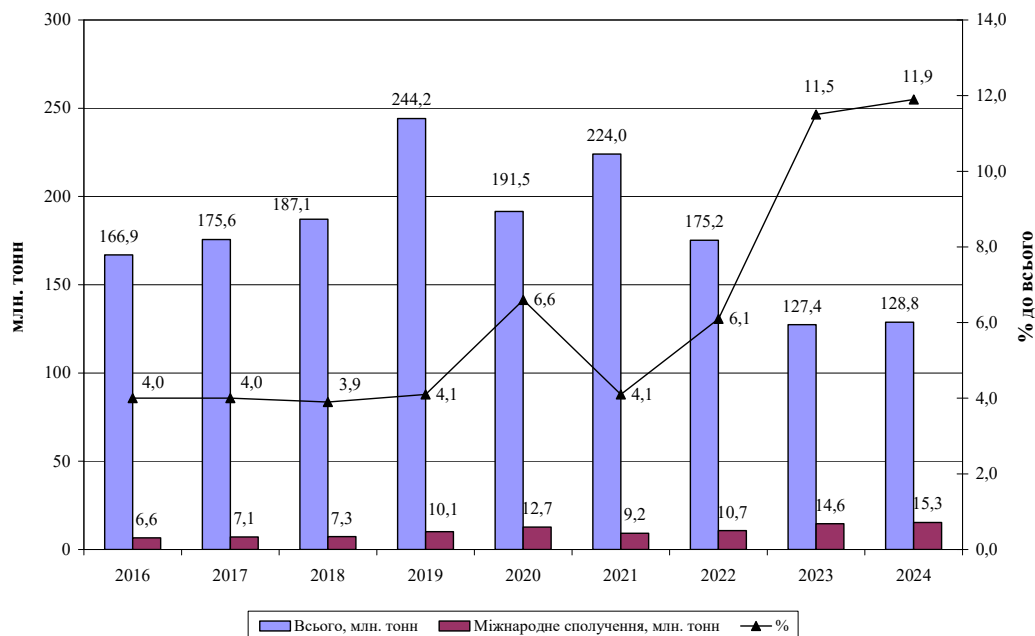


Рисунок 5 - Динаміка автомобільних вантажних перевезень в міжнародному сполученні за 2016-2024 рр.

Джерело: складено на основі [6,7]

У 2024 році найбільші обсяги перевезених вантажів припадають на дерево й вироби з деревини – 22,8% та харчові продукти – 13,9%. До інших відноситься продукція сільського господарства, хімічної

промисловості, готові металеві вироби, машини й устаткування, яка складає 5-6% всіх міжнародних перевезень (рис. 6).

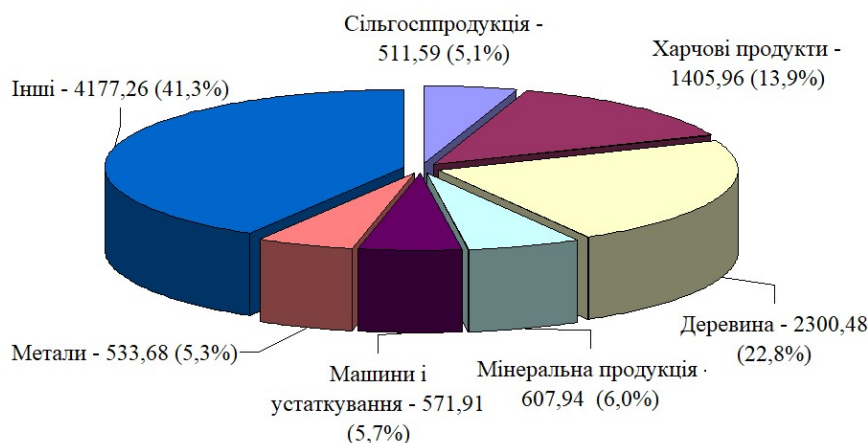


Рисунок 6 - Структура перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за видами у 2024 р. (тис. т)

Джерело: складено на основі [6,7]

Міжнародну торгівлю Україна здійснює переважно з країнами ЄС – більше 50% експорту та імпорту, а

найбільша частка перевезень припадає на Польщу, Німеччину та Іспанію (табл. 1).

Таблиця 1 Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами за 2024 рік

№ з/п		Експорт		Імпорт		Сальдо
		млн дол. США	%	млн дол. США	%	
1.	Країни ЄС	24830,9	59,5	35705,3	50,5	-10874,4
	в тому числі:					
	- Польща	4708,9	11,3	6988,1	9,9	-2279,1
	- Німеччина	2840,8	6,8	5385	7,6	-2544,3
	- Італія	1935,7	4,6	2575,8	3,6	-640,2
	- Іспанія	2863,5	6,9	853,5	1,2	2009,9
	- Румунія	1762	4,2	1709,5	2,4	52,5
	- Нідерланди	1990,4	4,8	916,5	1,3	1073,9
	- Чехія	919,8	2,2	2475,9	3,5	-1556,1
	- Словаччина	942,6	2,3	2001,1	2,8	-1058,4
	- інші	6867,2	16,4	12799,9	18,2	-5932,7
2.	Китай	2393,8	5,7	14363,3	20,3	-11969,5
3.	Туреччина	2208	5,3	4240,8	6	-2032,8
4.	США	874,9	2,1	3471,6	4,9	-2596,7
5.	Єгипет	1636,4	3,9	219,2	0,3	1417,2
6.	Індія	991,2	2,4	1300,5	1,8	-309,3
7.	Інші країни	8797,9	21,1	11450,5	16,2	-2652,6
	Усього	41733,1	100	70751,2	100	-29018,1

Джерело: складено на основі [4]

Серед інших країн-партнерів найбільше вантажу перевозиться з Китаю (5,7% експорту та 20,3% імпорту), а також з Туреччини та Єгипту.

Від'ємне сальдо торгового балансу України свідчить про слабкість національної економіки та сировинний напрям виробництва її товарів.

У структурі експорту України основу складають продукти рослинного походження – 32%; жири й олії – 14%; метали та вироби з них – 11%; продукти харчування – 9% (рис. 7).

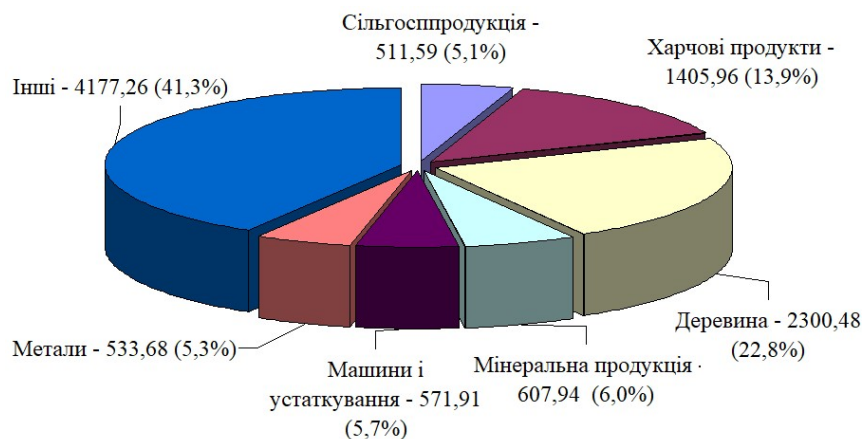


Рисунок 7 - Структура експорту України за 2024 рік (41733,1 млн дол. США)

Джерело: складено на основі [4]

У структурі імпорту основу складають машини та обладнання – 24%; паливо та нафтопродукти – 16%;

засоби наземного транспорту, а також хімічна й фармацевтична продукція – 13% (рис. 8)..

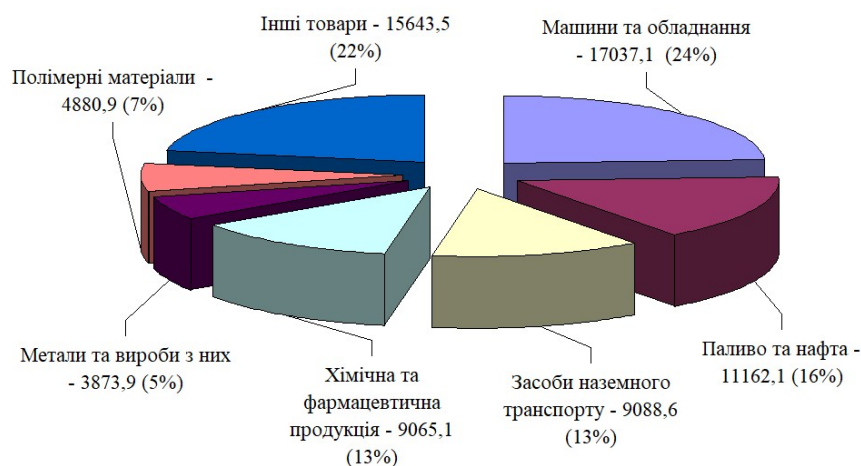


Рисунок 8 - Структура імпорту України за 2024 рік (70751,2 млн дол. США)

Джерело: складено на основі [4]

Структура експорту України, що перевозиться різними видами транспорту у вартісному (млрд дол. США) та натуральному (млн т) вимірах, представлена на рис. 9. За вартістю найбільше товарів експортується

водним транспортом – 40% та автомобільним – 37%. За вагою найбільше товарів експортується залізничним транспортом – 55% та водним – 36%.

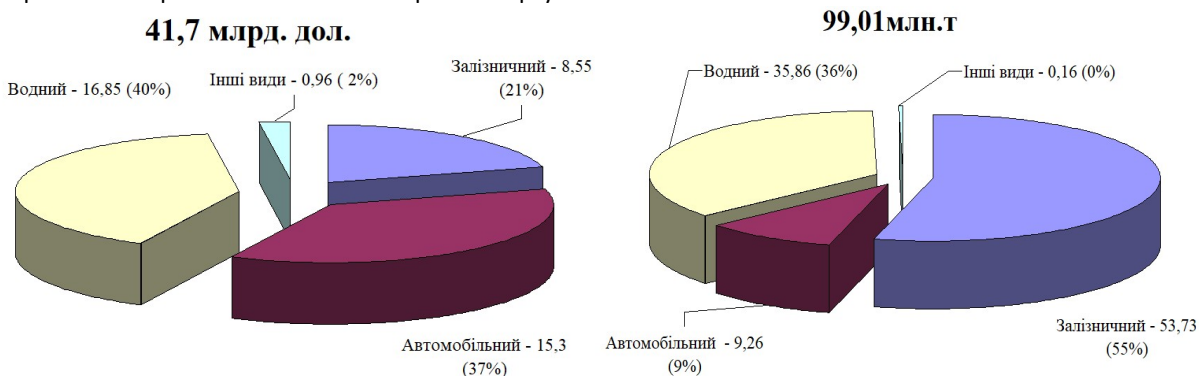


Рисунок 9 - Структура експорту України за видами транспорту

Джерело: складено на основі [4]

За вартістю найбільше товарів імпортується автомобільним транспортом – 64%, а за вагою – залізничним транспортом – 58%.

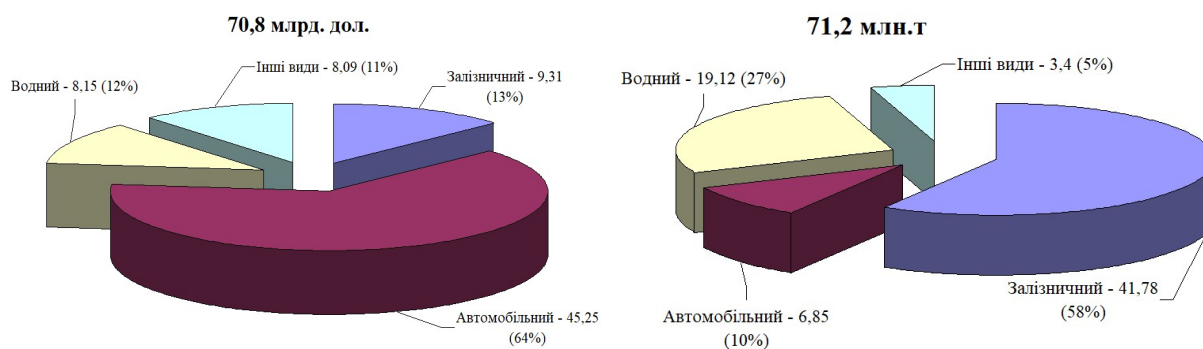


Рисунок 10 - Структура імпорту України за видами транспорту

Джерело: складено на основі [4]

Кількість пропусків залізничного та автомобільного транспорту через державний кордон України за період 2018–2023 рр. наведено на рис. 11 та рис. 12, де

окремо визначено кількість транспортних засобів, що належать Україні.

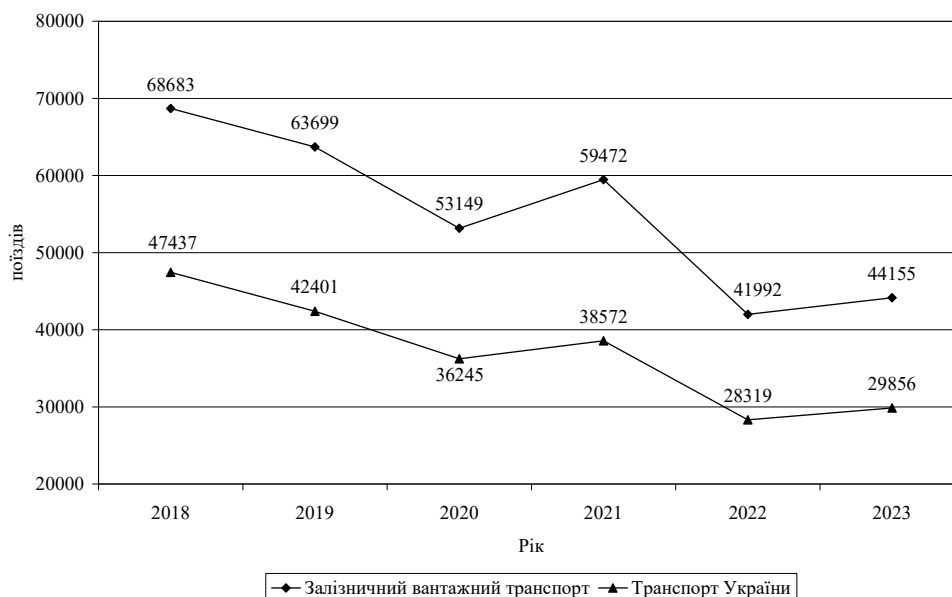


Рисунок 11 - Пропуск залізничного вантажного транспорту через державний кордон України за період 2018-2023 рр.

Джерело: складено на основі [6]

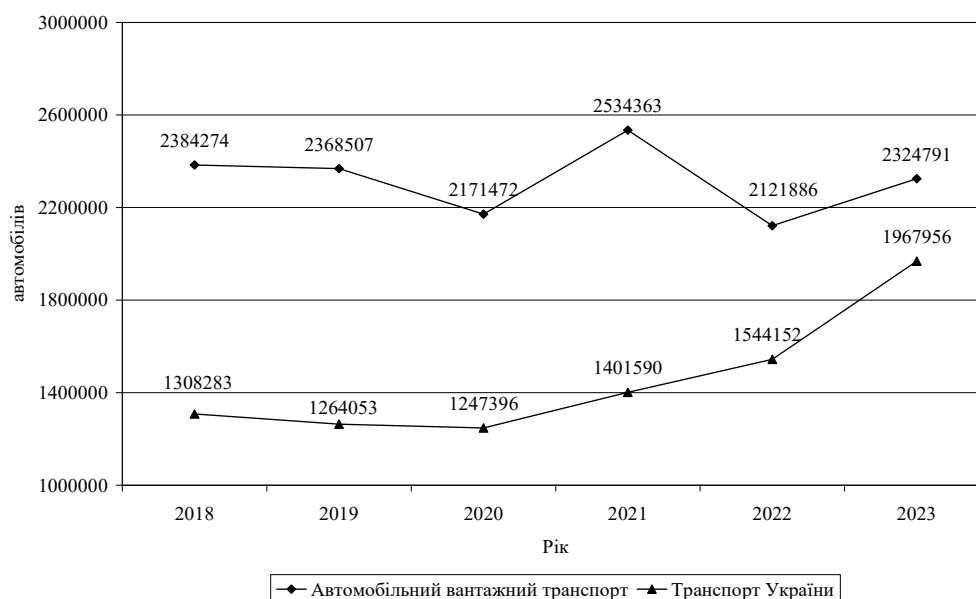


Рисунок 12 - Пропуск автомобільного вантажного транспорту через державний кордон України за період 2018-2023 рр.

Джерело: складено на основі [6]

Аналіз показав, що залізничний транспорт щорічно використовується майже в постійній пропорції – 66–69% припадає на транспорт, що належить Україні, та 30–35% – на транспорт інших держав.

Частка автомобільного транспорту на міжнародних напрямках, що належить Україні, постійно зростала у 2018–2023 рр. з 54,9% до 84,7%, що свідчить про

переорієнтацію міжнародних вантажних перевезень на національний транспорт.

Аналіз ефективності міжнародних вантажних перевезень України у порівнянні з іншими європейськими країнами показує, що Україна посідає друге місце в Європі за обсягами вантажних

залізничних перевезень (10,89%) після Польщі (17,18%).

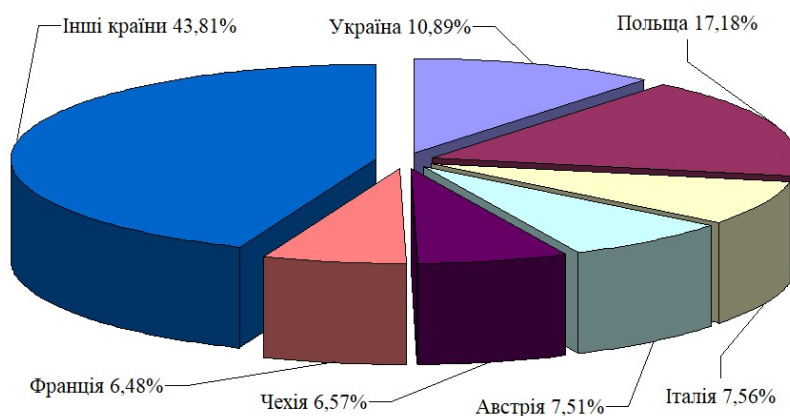


Рисунок 13 - Структура обсягів вантажних залізничних перевезень європейськими країнами за 2023 рік

Джерело: складено на основі [6]

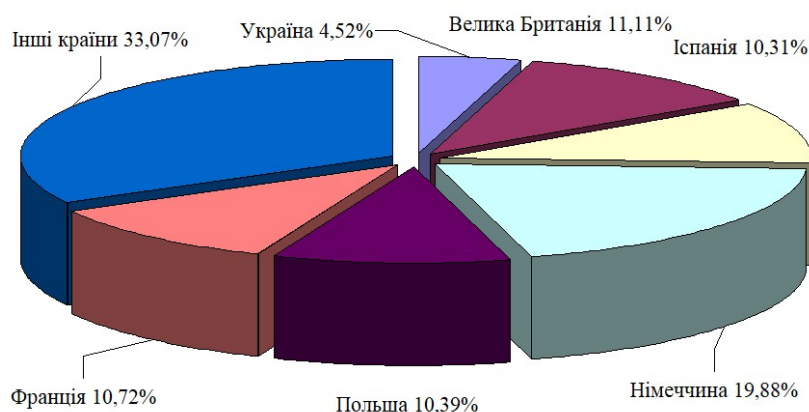


Рисунок 14 - Структура обсягів вантажних автомобільних перевезень європейських країн за 2023 рік (7 місце)

Джерело: складено на основі [6]

Що стосується автомобільних вантажних перевезень, то Україна посідає сьоме місце (4,52%) після Німеччини, Польщі, Франції, Іспанії та Великої Британії.

Висновки. Таким чином, досліджено ефективність здійснення міжнародних перевезень вантажів в Україні у період воєнного стану. Проведений аналіз сучасного стану транспортної галузі України свідчить

про її поступове відновлення та адаптацію до нових умов. Працівники транспортної сфери забезпечують функціонування галузі та відновлення об'єктів інфраструктури й виробничих потужностей. Розвиток партнерських зв'язків із європейськими країнами сприяє зростанню обсягів міжнародних перевезень та інтеграції України у спільний європейський транспортний простір.

Література:

1. Болквадзе Н. І., Мигаль О. Ф. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*. 2022. №46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20>.
2. Гнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2023. №38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.
3. Національні рахунки (ВВП). *Державна служба статистики України*. 2025. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/imf/arhiv/nr/nr_u.htm?utm_source=chatgpt.com.
4. Економічна статистика. Економічна діяльність. Транспорт. *Державна служба статистики України*. 2025. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
5. Економічна статистика. Зовнішньоекономічна діяльність. Експрес-випуски. *Державна служба статистики України*. 2025 URL: https://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html#Зовнішньоекономічна_діяльність.
6. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. №44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-44-4>.

7. Мельник З., Гришин М., Буковський А. Зелена книга. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення : книга / ред. О. Дорогань, В. Загарій, О. Кравцова. Київ : BRDO, 2020. 98 с. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Rynok-mizhnarodnyh-vantaznyh-avtomobilnyh-perevezen.pdf>.
8. 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://daemmt.odessa.ua/index.php/daemmt/article/view/524>.
9. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Міхеев О. П. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 70. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.
10. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. №65. С. 14-23. DOI: <http://dx.doi.org/10.30970/ves.2023.65.0.6502>.
11. Лисий В. М., Стебляк В. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2022. №43. С.92-96. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/43_2022ua/18.pdf.
12. Майстро С. В., Крихтіна Ю. О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. *Теорія та практика державного управління*. 2021. №2(73). С. 8-15. DOI: <http://dx.doi.org/10.34213/tp.21.02.01>.
13. Македон В. В., Дзяд О. В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2022. №41. С.65-74. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-41-12>.
14. Мірошник Р., Федак К. Стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021. №32. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-90>.
15. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. *Державна служба статистики України*. 2025. https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm.
16. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. №53. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>.

References:

1. Bolkvadze, N. I., & Myhal, O. F. (2022). Freight transportation by road transport in international business. *Economy and Society*, 46. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20>.
2. Hnedina, K. V., & Nahornyi, P. V. (2023). The freight transportation market in Ukraine: analysis of the current state, wartime challenges and development prospects. *Entrepreneurship and Trade*, 38. <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.
3. State Statistics Service of Ukraine. (2025). National Accounts (GDP). https://www.ukrstat.gov.ua/imf/arhiv/nr/nr_u.htm?utm_source=chatgpt.com.
4. State Statistics Service of Ukraine. (2025). *Economic Statistics. Economic Activity. Transport*. https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
5. State Statistics Service of Ukraine. (2025). *Economic Statistics. Foreign Economic Activity. Express Releases*. https://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html#Зовнішньоекономічна_діяльність.
6. Duna, N., & Matvienko, A. (2022). Prospects for the development of the Ukrainian road freight transportation market: the European integration aspect. *Uzhorod National University Herald. Series: International Economic Relations and World Economy*, 44. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-44-4>.
7. Melnyk, Z., Hrynshyn, M., & Bukovskyi, A. (2020). *Zelena knyha: Mizhnarodni vantazhni avtomobilni perevezenya* (O. Dorohan, V. Zaharii, & O. Kravtsova, Eds.). BRDO. <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Rynok-mizhnarodnyh-vantaznyh-avtomobilnyh-perevezen.pdf>.
8. Kens, A. (2024). Components of the organizational and economic development mechanism of inland water transport of Ukraine. *Development of management and entrepreneurship methods on Transport*, 2(87), 59-80. <https://daemmt.odessa.ua/index.php/daemmt/article/view/524>.
9. Korniiiko, Ya. R., Valiavska, N. O., & Mikheiev, O. P. (2024). Analysis of the current state of Ukraine's transport sector in terms of freight transportation. *Economy and Society*, 70. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.
10. Kosar, N., & Kuzio, N. (2023). The impact of war on the Ukrainian road freight transportation market. *Visnyk of the Lviv University. Series Economics*, 65, 14-23. <http://dx.doi.org/10.30970/ves.2023.65.0.6502>.
11. Lysyi, V. M., & Steblak, V. M. (2022). The impact of war on the development of transportation in Ukraine. *Uzhorod National University Herald. Series: International Economic Relations and World Economy*, 43, 92-96. http://www.visnykeconom.uzhnu.uz.ua/archive/43_2022ua/18.pdf.
12. Maistro, S. V., & Krykhtina, Yu. O. (2021). The current state of development of Ukraine's transport sector and the effectiveness of mechanisms for shaping and implementing state policy. *Theory and Practice of Public Administration*, 2(73), 8-15. <http://dx.doi.org/10.34213/tp.21.02.01>.
13. Makedon, V. V., & Dziad, O. V. (2022). The EU road freight transportation market: comparative macroeconomic assessment and key development directions. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University*, 41. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-41-12>.
14. Miroshnyk, R., & Fedak, K. (2021). Strategic directions for the development of railway transport in Ukraine. *Economy and Society*, 32. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-90>.
15. State Statistics Service of Ukraine. (2025). *Volumes of Freight Transported by Mode of Transport*. https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm.
16. Tomchuk, O., & Holovchenko, Ya. (2023). Analytical assessment of freight transportation services under martial law. *Economy and Society*, 53. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>.



Ця робота ліцензована Creative Commons Attribution 4.0 International License