

УДК 338.47

В. О. Задоя,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту,

Український державний університет науки і технологій

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9408-4978>**С. А. Костюк,**

аспірант кафедри економіки та менеджменту,

Український державний університет науки і технологій

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-7780-5283>

DOI: 10.32702/2306-6792.2024.18.84

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

V. Zadoia,

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics
and Management, Ukrainian State University of Science and Technology

S. Kostyuk,

Postgraduate student of the Department of Economics and Management,
Ukrainian State University of Science and Technology

MODERN CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE

В статті проаналізовано сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні. Використано методи порівняльного аналізу, зокрема аналіз статистичних даних 2021—2023 років, що дозволило виявити зміну обсягів перевезень залізничним та автомобільним транспортом. Результати дослідження демонструють значне зниження обсягів залізничних перевезень через руйнування інфраструктури, тоді як автомобільні перевезення показали кращу адаптивність. Наукова новизна полягає у представленні табличних даних, які висвітлюють основні обмежуючі фактори експорту через західні залізничні переходи. Стаття також містить пропозиції щодо інтеграції нових технологій для підвищення ефективності транспортної системи.

У статті проаналізовано сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень в Україні в умовах війни. Розглянуто ключові тенденції, зокрема зниження частки залізничних перевезень на користь автомобільних, що пояснюється як економічними факторами, так і проблемами залізничної інфраструктури, зокрема її пошкодженнями через військові дії. Використано методи порівняльного та системного аналізу, включаючи аналіз статистичних даних 2021-2023 років, що дозволило виявити зміну обсягів перевезень залізничним і автомобільним транспортом. Результати дослідження показують суттєве зниження обсягів залізничних перевезень через руйнування інфраструктури, дефіцит тягових засобів і необхідність перепланування маршрутів, тоді як автомобільні перевезення продемонстрували вищу адаптивність. Наукова новизна полягає у виявленні та систематизації ключових обмежуючих факторів експорту через західні залізничні переходи, з подальшими пропозиціями щодо інтеграції новітніх цифрових технологій для підвищення ефективності й адаптивності транспортної системи в умовах сучасних викликів.

The article analyzes the current challenges and prospects for the development of railway freight transportation in Ukraine in the context of war. Key trends are examined, notably the reduction in the share of rail transport in favor of road freight, driven by both economic factors and infrastructural problems, particularly damage due to military actions. The research uses comparative and systematic analysis methods, including the analysis of statistical data from 2021-2023, which enabled the identification of changes in the volumes of transportation by rail and road. The results highlight a significant decrease in rail freight volumes, attributed to the destruction of infrastructure, a shortage of traction equipment, and the need to redesign routes, while road transport has demonstrated higher adaptability to these challenges. The scientific novelty lies in identifying and systematizing the key limiting factors for exports through western railway crossings, with further recommendations on integrating new digital technologies to improve the overall efficiency and adaptability of the transport system amid modern challenges.

The study underscores the broader impact of these trends on Ukraine's logistics and economic stability, with railway and road transport playing vital roles in sustaining economic activity. Notably, road freight has gained prominence due to its flexibility, with its share surpassing rail for the first time in 2022. However, the railway sector retains a strategic role in long-distance and bulk cargo transportation, which remains essential for the national economy. The article offers strategic recommendations for overcoming the challenges faced by the railway sector, including modernizing infrastructure, leveraging technological innovations, and strengthening international partnerships. These steps aim to enhance the resilience and efficiency of Ukraine's transport system, ensuring more sustainable and adaptive logistics solutions for the future, particularly in the context of ongoing geopolitical instability and economic recovery. The integration of these measures is critical for maintaining supply chain stability and supporting the post-war rebuilding of the country's transport infrastructure.

Ключові слова: Транспортна система України, залізничні перевезення, військова агресія, вантажопереvezення, інфраструктура, логістика.

Key words: Transport system of Ukraine, railway transportation, military aggression, freight transportation, infrastructure, logistics.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Залізничні перевезення вантажів є ключовою складовою логістичних процесів, що забезпечують ефективне функціонування ланцюгів постачання матеріально-технічних засобів. Сучасні логістичні системи активно використовують різноманітні види транспорту для забезпечення доставки матеріальних потоків від виробників до кінцевих споживачів. Цей процес є надзвичайно важливим для підтримання економічної стабільності, особливо у контексті війни в Україні, яка суттєво вплинула на структуру і логістику транспортних перевезень.

Виділення сфери транспортування в окрему галузь управління стало наслідком кількох важливих факторів. Високий рівень тарифів на перевезення, який іноді складає до 50% від загальних витрат на логістичні операції [1], робить доставку товарів значним фінансовим викликом для промислових підприємств. Окрім цього, транспортна система відіграє важливу роль у забезпеченні надійного і стабільного постачання товарів, яке має важливе значення у ланцюгах поставок від виробників до споживачів.

Зміни у структурі транспортних перевезень в Україні за останні роки підтверджують їхню динамічність. Частка залізничних перевезень, що історично домінувала на ринку, суттєво зменшилася. Якщо у 2009 році залізничний транспорт займав 77% у загальному обсязі перевезень, то до 2021 року ця частка скоротилася до 50,5%, а у 2022 році — до 46,09%. Водночас частка автомобільних перевезень за цей період зросла з 21% до 53,05%, що пояснюється як загальноекономічними факторами, так і специфічними проблемами залізничного транспорту [2]. Серед основних причин скорочення

частки залізничного транспорту можна назвати підвищення цін, а також незадоволення споживачів якістю послуг. Водночас, з початком війни, перед залізницею постали нові виклики: руйнування інфраструктури, дефіцит тягових засобів та необхідність перепланування маршрутів через зону бойових дій.

Автомобільні перевезення, навпаки, виявилися більш адаптивними до нових умов. Розвиток логістичної інфраструктури, будівництво нових доріг та зростання парку транспортних засобів сприяли їх домінуванню в останні роки. Вперше за десятиліття, частка автомобільних перевезень перевищила залізничні, досягнувши 53,05% у 2022 році [3]. Цей ріст пояснюється не лише війною, але й активним розвитком рітейлу та e-commerce, які вимагають швидких і гнучких логістичних рішень.

Щодо вантажообігу, залізничний транспорт все ще займає досить міцні позиції, оскільки забезпечує перевезення вантажів на значні відстані. Середня відстань, на яку перевозиться одна тонна вантажу залізницею, перевищує 500 км, що робить його ефективним для транспортування великогабаритних та важких вантажів [3].

Аналізуючи наукові дослідження у сфері залізничних вантажних перевезень, можна відзначити внесок таких українських науковців, як Бараш Ю., Дикань В., Кулаєв Ю., Токмакова І., Чаркіна Т., Задоя В., Компанієць В., Корінь М., Обруч Г. та інші. Їх праці зосереджені на вивченні проблем залізничної транспортної інфраструктури та оптимізації логістичних процесів. Однак, сучасні виклики вимагають більшої уваги до питань безпеки перевезень в умовах війни, інтеграції нових технологій і розробки адаптивних логістичних

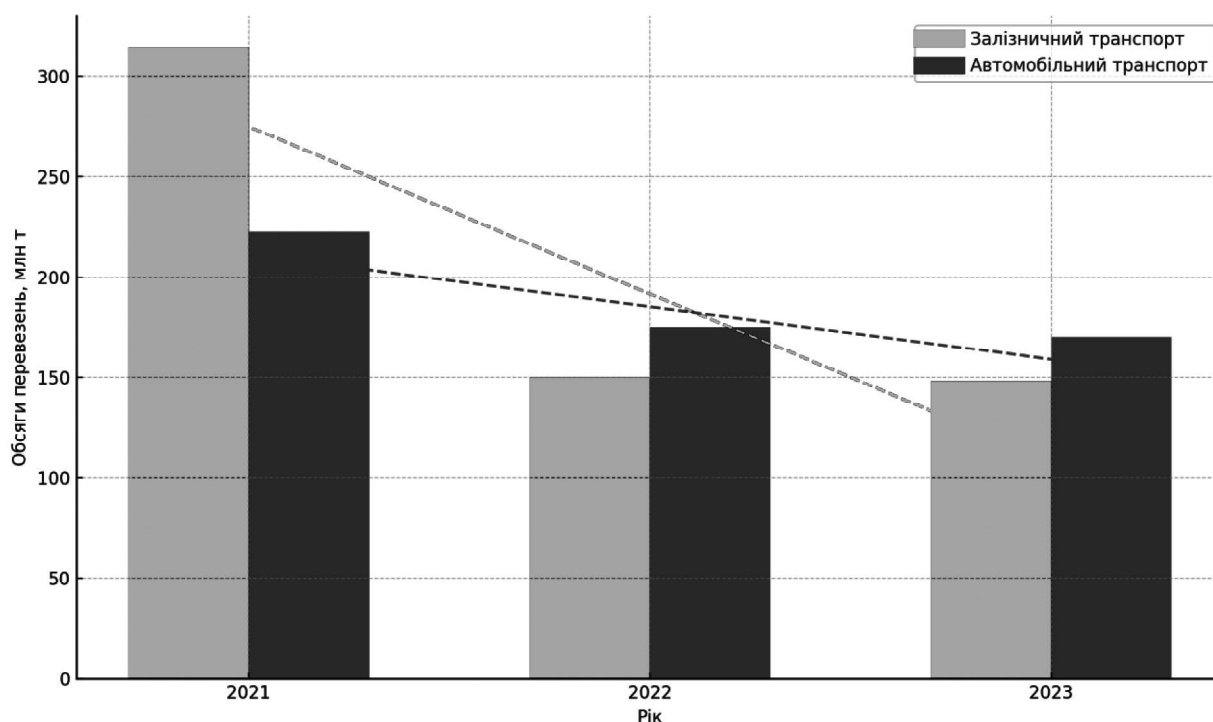


Рис. 1. Обсяги перевезення вантажів в Україні у 2021—2023 рр. залізничним та автомобільним транспортом, млн т

Джерело: [2].

моделей в умовах цифровізації, які враховують непередбачувані зміни в транспортній інфраструктурі. Також, недостатньо досліджено вплив цифрових технологій на інтеграцію залізничних та автомобільних перевезень, що могло б підвищити загальну ефективність транспортної системи України.

Слід також зазначити, що серед недоліків сучасних досліджень є недостатня увага до гуманітарного аспекту транспортних перевезень в умовах війни. Необхідно враховувати потреби внутрішньо переміщених осіб, важливість доставки гуманітарної допомоги та роль транспорту в підтримці економічної стабільності на регіональному рівні.

Загалом сучасна ситуація на ринку транспортних перевезень в Україні вимагає врахування не лише економічних показників, а й поточної геополітичної ситуації. Війна, яка триває, суттєво вплинула на інфраструктуру та операційні можливості транспортної системи. Необхідно розробити нові стратегії розвитку транспортних перевезень, особливо залізничного транспорту, враховуючи нові виклики і можливості.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження адаптивності автомобільного транспорту та необхідності модернізації залізничної системи для збільшення

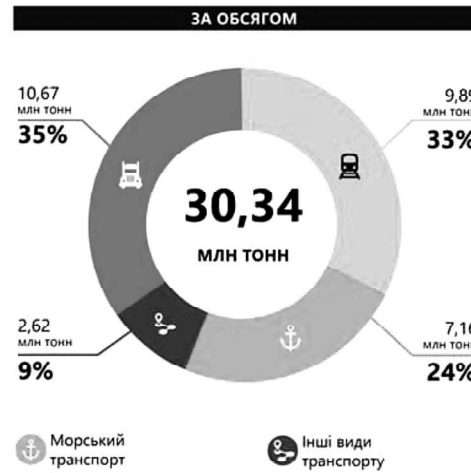
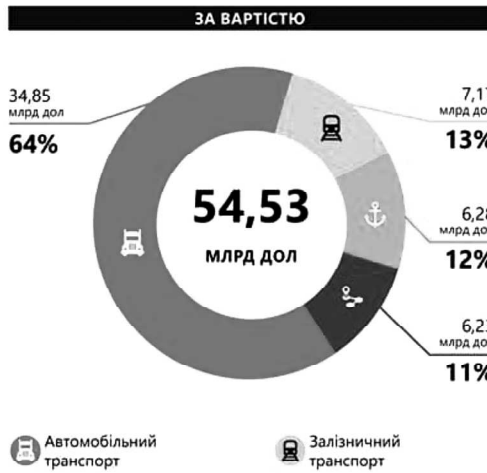
вантажоперевезень, зокрема шляхом інтеграції з європейською транспортною мережею.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

В умовах російської агресії, яка триває з 2022 року, транспортна система України зазнає значних випробувань. Залізничні та автомобільні перевезення залишаються ключовими засобами забезпечення економічної активності в країні, проте обидва види транспорту стикаються з серйозними викликами та обмеженнями.

Залізничний транспорт, який завжди відіграв важливу роль у вантажних перевезеннях, суттєво постраждав через військові дії. За підсумками 2022 року, обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом скоротився на 52,1% порівняно з 2021 роком, досягнувши лише 150 млн тон. Найбільше зниження спостерігалось в березні 2022 року, коли обсяги перевезень скоротилися на понад 56,7%, що стало наслідком активних бойових дій та систематичних ударів по цивільній інфраструктурі, зокрема по залізничних шляхах та станціях. Незважаючи на поступове покращення в наступні місяці, загальні обсяги перевезень залишилися значно нижчими за довоєнні показники. Залізничний транспорт у 2023 році перевіз 148 млн тон вантажів, що також було менше,

СТРУКТУРА ІМПОРТУ



СТРУКТУРА ЕКСПОРТУ

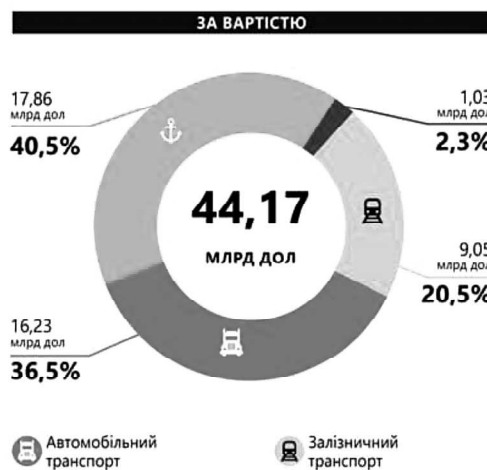


Рис. 2. Структура вітчизняного імпорту/експорту вантажів у 2022 р., %

Джерело: [4].

ніж у 2022 році, хоча позитивна динаміка спостерігалася в останньому кварталі року завдяки частковому розблокуванню портів [2] (рис. 1).

Автомобільний транспорт продемонстрував відносно менше зниження обсягів перевезень — на 22% у 2022 році, або 175 млн тон. Це свідчить про більшу гнучкість та адаптивність цього виду транспорту в умовах військових дій, хоча і він стикається з численними перешкодами, такими як руйнування дорожньої інфраструктури та блокування шляхів. Зокрема, експортні та

імпортні автомобільні перевезення зменшилися на 47,1% та 69,5% відповідно, що значною мірою обумовлено блокуванням морських портів і недостатньою пропускнуою здатністю прикордонних переходів на заході України.

У 2023 році спостерігалася значне зниження обсягів експортних перевезень вантажів, що суттєво вплинуло на економічну ситуацію в Україні. За 10 місяців 2023 року в експортному сполученні було перевезено лише 43,3 млн т вантажів, що на 15,5% менше, ніж у 2022 році. Зокрема, значну частку експорту складали зер-



Рис. 3. Пропускна здатність вантажних залізничних пропускних пунктів на кордоні Україна-Польща, вантаж. ваг.

Джерело: [6].

нові — 22,5 млн т, що становило 38% у загальній структурі експорту. Загалом, у 2022 році Україна експортувала майже 99,8 млн т товарів, при цьому імпорту становив понад 30,34 млн т товарів. Однак, через військові дії обсяги експортних перевезень зменшилися на 47,1%, а імпорту — на 69,5% [2].

Однією з основних причин падіння обсягів перевезень стало закриття українських морських портів, що спричинило значне скорочення транзитних перевезень на 76,9%. Додатково, транспортна система Європейського Союзу виявилася неспроможною обробити необхідні вантажні потоки, а обмежена пропускна здатність залізничних переходів на західному кордоні України також негативно вплинула на загальні результати перевезень.

Найбільше падіння перевезень АТ "Укрзалізниця" спостерігалось у березні 2022 року, коли було перевезено лише 8,3 млн т вантажів. Зменшення обсягів перевезень торкнулося всіх основних груп вантажів, зокрема залізних та марганцевих руд (?59%), вугілля (?41%), чорних металів (?58%), нафти та нафтопродуктів (?43%) [2] (рис 2).

Суттєве скорочення перевезень залізних і марганцевих руд стало наслідком втрати металургійних потужностей, зокрема через руйнування таких підприємств, як "Азовсталь" та ММК ім. Ілліча, а також несприятливих умов на світовому ринку. Крім того, захоплення низки шахт на тимчасово окупованих територіях і обстріли з боку РФ мали негативний вплив на обсяги транспортування кам'яного вугілля.

Найменше скорочення обсягів залізничних перевезень було зафіксовано у секторі зерно-

вих і продуктів їхньої переробки — на 14,1%. Це стало можливим завдяки допомозі ЄС, США, Туреччини, ООН та Кабінету Міністрів України. Зокрема, були запроваджені "зернові коридори", що дало змогу забезпечити експорт зернових навіть за складних умов.

Загалом, економічна ситуація в Україні продовжує залишатися вкрай складною через війну, що триває з 2022 року. Військові дії суттєво обмежили можливості транспортування, що призвело до значного зниження обсягів перевезень, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Незважаючи на це, зусилля уряду та міжнародних партнерів дозволяють зберігати певний рівень експорту, зокрема зернових, що є критично важливим для економіки країни.

Попри все залізничний транспорт України залишається одним з ключових елементів національної транспортної системи, забезпечуючи значні обсяги перевезень вантажів навіть в умовах війни. За даними АТ "Укрзалізниця", потенціал перевезень по своїй мережі становить близько 500 млн тон вантажів щорічно. Однак у довоєнний період компанія фактично транспортувала близько 315 млн тон вантажів на рік, що свідчить про наявність значного резерву для збільшення обсягів перевезень.

Протягом 2022 року через залізничні прикордонні переходи між Україною та Польщею було перевезено 16,9 млн т вантажів, що на 36,7% більше порівняно з 2021 роком. Це свідчить про значне збільшення обсягів перевезень, яке може бути пов'язане з геополітичними змінами та переорієнтацією транспортних маршрутів у зв'язку з війною.

Між Україною та Польщею діють шість таких переходів, але лише чотири з них активно використовуються (рис. 3).

Загалом потенційна спроможність перевезення вантажів залізничним транспортом на експорт складає близько 220 тис. т на добу (3422 ваг.), зокрема зернових вантажів — близько 47,5 тис. т (731 ваг.). За місяць цей потенціал становить близько 6,6 млн т (102 660 ваг.), зокрема зернових вантажів — 1,4 млн т (21 930 ваг.). Проте український бізнес наразі не використовує повною мірою цей потенціал.

Максимальна пропускна спроможність залізничного транспорту для експорту вантажів оцінюється у 220 т на добу (3422 ваг.), зокрема 47,5 тис. т зернових вантажів (731 ваг.). Однак, цей потенціал на даний момент повністю не використовується українськими підприємствами, що вказує на існуючі проблеми в управлінні транспортною логістикою.

Існуючі проблеми, пов'язані з залізничними переходами, поділяються на технічні, бюрократичні та адміністративні (Табл. 1). Технічні проблеми включають різницю в ширині залізничної колії між Україною та Європою, що призводить до необхідності перевантаження товарів, дефіцит перевантажувальних потужностей на кордоні, обмеження пропускної здатності на окремих ділянках європейських залізниць, вагові обмеження, нестачу вагонних візків для перестановки, а також брак рухомого складу, зокрема вагонів-зерновозів та локомотивів.

Бюрократичні проблеми включають дублюючі процедури контролю, затримки на кордоні через численні митні та фітосанітарні процедури, а також тривалі процедури узгодження курсування українських вагонів після перестановки візків через різницю в габаритах рухомого складу.

Адміністративні проблеми стосуються відсутності планування, відповідальності та мотивації як з боку українських, так і з боку польських перевізників.

Згідно з Програмою розвитку залізничних станцій та переходів, що межують з країнами ЄС та Молдовою на 2022-2025 рр., планується збільшення кількості прикордонних переходів із Польщею на три нові: Хирів — Старжава — Держкордон, Рава-Руська — Гребенне та Хирів — Нижанковичі — Держкордон. Уже відновлено дві залізничні ділянки на кордоні з Польщею: Держкордон — Старжава — Хирів — Нижанковичі — Держкордон (лінія 102) та Хирів — Самбір [7].

Таблиця 1. Основні обмежуючі фактори експорту вантажів через західні залізничні переходи

Основний фактор	Опис проблеми
1. Різниця в ширині колії	Європейська залізнична колія має ширину 1435 мм, тоді як українська — 1520 мм. Це вимагає додаткових операцій, таких як перестановка контейнерів або заміна колісних пар.
2. Недостатня інфраструктура на кордоні	Недостатність перевантажувальних потужностей та обмежена пропускна спроможність окремих ділянок зарубіжних залізниць, де цей вид транспорту відіграє другорядну роль.
3. Нестача вантажного та тягового рухомого складу	Брак зерновозів, фітінгових платформ та тягового РС, призначених для європейської колії, необхідних для транспортування додаткових обсягів вантажів з України.
4. Вагові та розмірні обмеження	Вагові обмеження та дефіцит вагонних візків для зміни колісних пар.
5. Бюрократичні процедури	Наявність дублюючих процедур контролю, затримки на кордоні через прикордонні, митні та фітосанітарні процедури.
6. Узгодження курсування вагонів	Тривала процедура узгодження курсування українських вагонів після перестановки візків через різницю в габаритах рухомого складу.
7. Відсутність планування та мотивації	Відсутність завчасного планування та стикових розкладів, відсутність відповідальності за дотримання термінів та якості перевезень, низька мотивація перевізників.

В цілому прогнози на 2024 рік свідчать про можливе відновлення обсягів перевезень, де автомобільні перевезення можуть стати домінуючим видом транспорту. Це підкреслює важливість ухвалення рішень, спрямованих на збільшення обсягів перевезень залізницею, особливо в умовах зростання конкуренції та попиту на логістичні послуги.

Однією з основних проблем залишається нестача та зношеність рухомого складу, що негативно впливає на ефективність роботи залізниці. Згідно з даними Global Market Insights, ринок оренди вантажних транспортних засобів має тенденцію до зростання і, за прогнозами, до 2026 року досягне обсягу в 90 млрд доларів США. Проте війна в Україні ускладнила ситуацію на логістичному ринку, зокрема на ринку оренди транспортних засобів.

Після закінчення війни очікується покращення економічної ситуації, що призведе до зростання попиту на логістичні послуги. Важливо зазначити, що Україна планує поступово інтегрувати свою залізничну мережу з європейською шляхом будівництва колії європейського стандарту (1435 мм). Цей проєкт може отримати підтримку з боку Європейського Союзу в межах програми Connecting Europe Facility, яка передбачає виділення коштів на розвиток прикордонних переходів та модернізацію інфраструктури [8].

Приватні парки вантажних вагонів відіграють значну роль у підтримці залізничної галузі

України. За останні три роки завдяки їхньому розвитку кількість вагонів у робочому стані зросла майже на 13%, досягнувши приблизно 46% від загальної кількості вагонів, які використовуються в перевезеннях. Однак, АТ "Укрзалізниця" залишається найбільшим оператором на цьому ринку, і постійні зміни в управлінні та взаємодії з приватними операторами продовжують впливати на загальну ефективність роботи транспортної системи країни.

ВИСНОВОК

З початком повномасштабної війни залізничний транспорт набув визначальної ролі у забезпеченні потреб оборонного сектору України. Він став ключовим елементом у перевезенні військових підрозділів, озброєння, техніки та інших стратегічно важливих вантажів, а також забезпечив евакуацію значної кількості цивільного населення.

Значні обсяги міжнародної військової допомоги також були переміщені залізницею, що свідчить про її критичне значення в умовах військової агресії. У періоди дефіциту пального "Укрзалізниця" забезпечувала потреби військово-цивільних адміністрацій за рахунок власних резервів, що дозволило зберегти керування системою постачання та уникнути деструктивних наслідків для національної безпеки. Незважаючи на суттєві економічні втрати та значне навантаження на галузь, вдалося зберегти управлінську ефективність залізниці, адаптувати її до нових викликів.

Евакуація рухомого складу, розгалужена та інтенсивно експлуатована колійна мережа, оперативне перенаправлення пасажирських і вантажних потоків з урахуванням динаміки бойових дій, а також злагоджена робота ремонтно-відновлювальних підрозділів забезпечили високу стійкість діяльності АТ "Укрзалізниця" в умовах повномасштабного російського вторгнення. Ці фактори є яскравими свідченнями адаптаційних можливостей залізничної галузі в умовах війни.

У 2023 році відбулося помітне зниження вартості оренди вагонів-зерновозів, що було обумовлено скороченням обсягів врожаю зернових культур, надлишком вагонного парку та переміщенням значної частини зернових вантажів на приватний автотранспорт. З огляду на провідну роль залізничного транспорту у вантажних перевезеннях, питання підвищення ефективності використання його потенціалу є надзвичайно актуальним. Події, пов'язані з блокуванням автомобільних пунктів пропуску на українському кордоні, також підвищують

значущість залізничного транспорту в агрологістиці, оскільки вони акцентують увагу на необхідності диверсифікації транспортних шляхів та забезпечення їх надійності.

Наразі можливо визначити, що АТ "Укрзалізниця" стикається з обмеженими можливостями самостійної реалізації необхідних інвестиційних проєктів для розвитку залізничної інфраструктури в повному обсязі. Це вимагає залучення зовнішніх фінансових ресурсів, а також поглиблення співпраці з європейськими партнерами, що відкриває можливості для використання українського рухомого складу на залізничних мережах країн Європейського Союзу. Впровадження сучасних технологій, підвищення ефективності логістичних процесів та забезпечення високого рівня обслуговування клієнтів є очікуваними напрямками розвитку ринку оренди вантажного транспорту в Україні. Окрім цього, варто прогнозувати розвиток ринку оренди електротранспорту та адаптацію до сучасних екологічних стандартів, що відповідатиме глобальним тенденціям сталого розвитку.

Література:

1. Боровик Т.В., Даниленко В.І. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. Економічний простір. 2022. № 177, С. 35—39. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>.
2. Центр транспортних стратегій. Вантажні залізничні перевезення: підсумки 2023 та плани на 2024 рік. URL: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_zaliznichni_perevezenia_pidsumki_2023_ta_plani_na_2024_rik/ (дата звернення: 27.08.2024).
3. BRDO. Офіс ефективного регулювання. "Європейський зелений курс" та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш "зеленим". URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (дата звернення: 28.08.2024).
4. Дія.Бізнес.Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень. URL: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022-roku_zavidami_transportnikh_perevezen (дата звернення: 30.08.2024).
5. Центр транспортних стратегій. В 2023 році "Укрзалізниця" планує перевезти 147 млн тонн вантажів. URL: https://cfts.org.ua/news/2023/12/21/v_2023_rotsi_ukrзалiznitsya_planne_perevezti_147 mln_tonn_vantazhiv_77598 (дата звернення: 30.08.2024).
6. GMK Center. Залізничні ворота у світ: в якому стані перебувають вантажні перевезен-

ня між Україною та Польщею. URL: <https://gmk.center/ua/posts/zaliznichni-vorota-u-svit-v-yakomu-stani-perebuvajut-vantazhni-perevezennya-mizh-ukrainoju-ta-polshheju/> (дата звернення: 30.08.2024).

7. Компанія "Хаскі". Залізничні перевезення між Україною та Польщею. <https://haski.ua/blog/zaliznychni-vorota-u-svit-v-yakomu-stani-perebuvayut-vantazhni-perevezennya-mizh-ukrayinoju-ta-polshheju> (дата звернення: 31.08.2024).

8. BIZAGRO. Вартість оренди вагона-зерновоза у 2023 році буде найнижчою за всю історію. URL: [https://bizagro.com.ua/vartist-orendi-vagona-zernovoza-v-ukrayini-u-2023-rotsi-bude-najnizhchoyu-za-vsyu-istoriyu-ekspert/#:~:text=A%20вагонів%20для%20перевезення%20майбутнього,вагоновласників"%2C%20%20констатує%20експерт](https://bizagro.com.ua/vartist-orendi-vagona-zernovoza-v-ukrayini-u-2023-rotsi-bude-najnizhchoyu-za-vsyu-istoriyu-ekspert/#:~:text=A%20вагонів%20для%20перевезення%20майбутнього,вагоновласників) (дата звернення: 31.08.2024).

References:

1. Borovyk, T.V. and Danylenko, V.I. (2022), "Transport logistics as a factor in ensuring the foreign economic activity of domestic enterprises", *Ekonomichnyj prostir*, vol. 177, pp. 35—39. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>.

2. Centre for Transport Strategies (2024), "Freight rail transportation: 2023 results and plans for 2024", available at: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_zaliznichni_perevezennya_pidsumki_2023_ta_plani_na_2024_rik/ (Accessed 27.08.2024).

3. BRDO (2022), "The European Green Course" and the railway: how to make the cargo transportation market of Ukraine more "green", available at: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (Accessed 28.08.2024).

4. Diia.Biznes (2022), "Trade in 2022 by types of transport", available at: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_za_vidami_transportnikh_perevezen (Accessed 30.08.2024).

5. Centre for Transport Strategies (2023), "In 2023, Ukrzaliznytsia plans to transport 147 million tons of cargo", available at: https://cfts.org.ua/news/2023/12/21/v_2023_rotsi_ukrzaliznitsya_planue_perevezti_147 mln_tonn_vantazhiv_77598 (Accessed 30.08.2024).

6. GMK Center (2023), "Railway gateway to the world: what is the state of freight transportation between Ukraine and Poland", available at: <https://gmk.center/ua/posts/zaliznichni-vorota-u-svit-v-yakomu-stani-perebuvajut-vantazhni-perevezennya-mizh-ukrainoju-ta-polshheju/> (Accessed 30.08.2024).

7. Khaski (2023), "Railway transportation between Ukraine and Poland", available at: <https://haski.ua/blog/zaliznychni-vorota-u-svit-v-yakomu-stani-perebuvayut-vantazhni-perevezennya-mizh-ukrayinoju-ta-polshheju> (Accessed 31.08.2024).

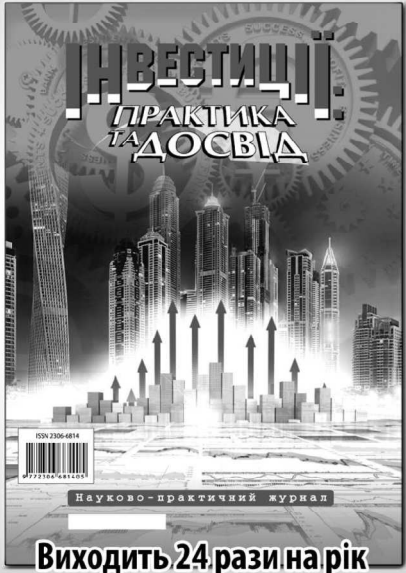
8. BIZAGRO (2023), "The cost of renting a grain car in 2023 will be the lowest in history", available at: [https://bizagro.com.ua/vartist-orendi-vagona-zernovoza-v-ukrayini-u-2023-rotsi-bude-najnizhchoyu-za-vsyu-istoriyu-ekspert/#:~:text=A%20вагонів%20для%20перевезення%20майбутнього,вагоновласників"%2C%20%20констатує%20експерт](https://bizagro.com.ua/vartist-orendi-vagona-zernovoza-v-ukrayini-u-2023-rotsi-bude-najnizhchoyu-za-vsyu-istoriyu-ekspert/#:~:text=A%20вагонів%20для%20перевезення%20майбутнього,вагоновласників) (Accessed 31.08.2024).

Стаття надійшла до редакції 07.09.2024 р.

ІНВЕСТИЦІЇ.

ПРАКТИКА ТА ДОСВІД

<https://nayka.com.ua>



Передплатний індекс: 23892

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України (Категорія «Б») з

ЕКОНОМІЧНИХ НАУК та ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

(Наказ Міністерства освіти і науки України № 886 від 02.07.2020)

Спеціальності - 051, 071, 072, 073, 075, 076, 281, 292