

Н. В. Скочиляс,
аспірант кафедри маркетингу і логістики,
Національний університет "Львівська політехніка"
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-5998-0440>
Р. В. Скочиляс,
аспірант кафедри маркетингу і логістики,
Національний університет "Львівська політехніка"
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0364-7865>

DOI: 10.32702/2306-6814.2023.13.85

ВПЛИВ ВІЙНИ НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

N. Skochylias,
Postgraduate student of the Department of Marketing and Logistics,
National University of Lviv Polytechnic
R. Skochylias,
Postgraduate student of the Department of Marketing and Logistics,
National University of Lviv Polytechnic

IMPACT OF WAR ON THE TRANSPORTATION SYSTEM IN UKRAINE

Безсумнівним є той факт, що війна має не лише деструктивний, але і трансформативний вплив на транспортну систему будь-якої країни (адже вона найпершою приймає на себе удар та адаптується до нових умов). Це наразі підтверджується і на прикладі нашої країни, де загальний обсяг втрат транспортної системи в Україні збільшується щодня, формуючи її новий формат. Так, стаття спрямована на визначення основних і супутніх аспектів впливу війни на транспортну систему в Україні. Підсумовуючи особливості впливу війни на транспортну систему України, зазначимо, що український сектор перевезень структурно стає все ближчим до європейського, що, однак, формує низку доволі специфічних обмежень та проблем пасажирських та вантажних перевезень. Доведено, що наявні обмеження та проблеми роботи транспортної інфраструктури формують проблеми для вітчизняного бізнесу. При цьому, коло цих проблем не обмежується зміною маршрутів. Синтезований вплив цих проблем спричиняє істотні труднощі в перевезеннях та бізнесі. Звернено увагу на той факт, що значна кількість вантажів, які затримуються в пунктах перетину, належать виробничим підприємствам з європейськими інвестиціями, які здійснюють операції з переробки європейських товарів на території України. Збереження таких партнерів є життєво важливим в умовах загального падіння національної економіки. Звернуто увагу, що активні військові дії та нестабільна ситуація призводять до частотних та подекуди тривалих затримок у транспортному русі та непередбачуваних обставин, що ускладнюють логістичний процес. Доведено, що ця проблема вимагає постійного перегляду термінів поставок та реструктуризації ланцюгів поставок. Це негативно позначається на рентабельності та конкурентоспроможності національних підприємств та призводить до дублювання відділень бізнесу в інших країнах.

Undoubtedly, war has not only a destructive but also a transformative impact on the transportation system of any country (as it is the first to bear the brunt and adapt to new conditions). This is currently evidenced by the example of our country, where the overall magnitude of losses in Ukraine's transportation system is

increasing every day, shaping its new format. We are currently discussing not only the financial and economic losses but also the losses resulting from the transformation of Ukraine's transportation system due to the blockade and destruction of a significant number of essential national infrastructure facilities designed to meet people's transportation needs (the exact assessment of the magnitude of these losses can only be made after the cessation of active hostilities). The article aims to determine the main and associated aspects of the war's impact on Ukraine's transportation system. Summarizing the effects of the war on Ukraine's transportation system, it should be noted that the Ukrainian transport sector is structurally becoming closer to the European one. However, this transformation gives rise to specific constraints and challenges in passenger and freight transportation. It has been proven that the existing limitations and problems in the operation of transportation infrastructure create challenges for domestic businesses. The scope of these problems is not limited to route changes alone. The cumulative effect of these issues significantly impacts transportation and business operations. Attention is drawn to the fact that a significant number of goods being delayed at border crossings belong to production enterprises with European investments, which carry out operations involving the processing of European goods on Ukrainian territory. Preserving such partners is vital in the face of the overall decline in the national economy. It should be noted that active military operations and an unstable situation led to frequent and sometimes prolonged delays in transportation and unpredictable circumstances, which complicate the logistics process. It has been proven that this problem requires constant review of delivery terms and supply chain restructuring. It negatively affects the profitability and competitiveness of national enterprises and leads to the duplication of business branches in other countries. Prospects for further investigations in this direction may involve developing a concept to address the accumulated problems in Ukraine's transportation system.

Ключові слова: транспортна інфраструктура; маршрути; парком вантажівок та платформ; логістика; залізничні перевезення; автомобільні перевезення.

Key words: transportation infrastructure; routes; truck and platform fleet; logistics; railway transportation; road transportation.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Безсумнівним є той факт, що війна має не лише деструктивний, але і трансформативний вплив на транспортну систему будь-якої країни (адже вона найпершою приймає на себе удар та адаптується до нових умов). Це наразі підтверджується і на прикладі нашої країни, де загальний обсяг втрат транспортної системи в Україні збільшується щодня, формуючи її новий формат, який структурно стає ближчим до європейського. Фактично, наразі мова йде про не лише про фінансово-економічні втрати, але і про втрати від трансформації транспортної системи України, які виникли внаслідок блокування та руйнування значної кількості базових національних об'єктів, що призначені задоволення транспортних потреб людини (точно обрахувати розмір цих збитків можливо тільки після завершення активних бойових дій). Відтак, основні впливи формуються через процеси обмеження повноцінного функціонування, руйнування засобів транспортної інфраструктури (серед яких транспортні вузли і термінали, дороги, залізничні колії, повітряні коридори, канали, трубопроводи, мости, тунелі, водні колії тощо), транспортних підприємств та транспортних засобів внаслідок масованих ракетних та бомбових ударів по логістичним центрам, аеродромам (не лише військового, але і цивільного призначення), залізничним коліям, вокзалам, дорогам та мостам.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Серед досліджень, в яких започатковано розв'язання проблеми ідентифікації впливу війни на транспортну систему України, нами виділені напрацювання Січкара Д., Зубко Г., Лисого В.М., Стебляк Д.М. Разом з тим, науковцями аналізуються проблеми і перспективи розвитку міжнародного транспортного перевезення України у період активної фази війни, хоча загальні аспекти впливу війни на саму транспортну інфраструктуру не виділені. Відтак, окрім означених праць, для виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття, автори спиралися на публікації інформаційного агентства "Інтерфакс-Україна", Комітету з питань транспорту та інфраструктури та на дослідження Національного інституту стратегічних досліджень (НІСД).

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Так метою даної статті є визначення основних та супутніх аспектів впливу війни на транспортну систему України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Нами виділено ряд супутніх аспектів, які характеризують вплив війни на транспортну систему України.

Таблиця 1. Характеристика впливу війни на транспортну інфраструктуру України, 2022 р.

Напрямок впливу	Вплив війни на інфраструктуру	
	Якісні особливості впливу	Кількісні особливості впливу
Авіаційна інфраструктура	З 35 аеродромів пошкоджено 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (включаючи літні смуги, аеровокзали та іншу інфраструктуру багатьох аеропортів). Авіаційний простір над Україною наразі закритий	Зниження обсягів перевезень на 90%
Морська інфраструктура	З 13 українських портів 4 тимчасово знаходяться під російською окупацією (а саме Маріуполь, Бердянськ, Скадовськ та Херсон). Під контролем України залишаються найбільші порти (Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ, Південний), але їх повноцінна робота заблокована (можлива лише робота у межах «зернової угоди»).	Зниження обсягів перевезень на 85%
Річкова інфраструктура	Частина судноплавної річки Дніпро блокується в Херсонській та Запорізькій областях. Відновлення внутрішніх водних шляхів зупинене	
Залізнична інфраструктура	Пошкоджено або втрачено контроль над 6 тис. км. залізничних колій, пошкоджено 110 залізничних станцій. Крім того, пошкоджено та знищено 41 залізничний міст.	Зниження обсягів перевезень на 48%.
Автомобільна інфраструктура	Пошкоджено або зруйновано приблизно 23 тис. км. автомобільних доріг загального користування (або 23% від їх загальної протяжності) на Сході, Півдні та на частині Півночі країни. Крім того, пошкоджено та знищено 273 штучні споруди – мости, шляхопроводи тощо.	Зниження обсягів перевезень на 22%*

Примітка

*з 2023 р. обсяг перевезень відновився в довоєнних обсягах (очікується, що до кінця року обсяги перевезень автомобільним транспортом будуть вищими ніж у 2021 р.)

Джерело: сформовано на основі [4; 8; 7].

Серед основних аспектів (а саме таких, що прямо впливають на функціонування транспортної системи України) можна виділити поєднання процесів масового руйнування і пошкодження транспортної інфраструктури (яке призводить до закриття маршрутів, зниження їх пропускної здатності та ускладнення перевезень) з загальним падінням обсягів перевезень, що призводить до фінансово-економічних втрат. Так, станом на 2022 р. було пошкоджено понад 33% інфраструктури по всій країні [8]. При цьому вплив війни на транспортну інфраструктуру України є критичним (табл. 1).

Зокрема повноцінна робота морських шляхів (на які до війни припадало понад 50% українського експорту та 90% експорту зерна) заблокована. При цьому:

1. Контейнерні лінії портів скасували судозаходи, частину контейнерів (які на момент початку військових дій були в дорозі) доправили до транзитних портів перевалки в Туреччині, Єгипті та Греції. Частина контейнерів наразі переуває у прибалтійських портах [4; 8; 7].

2. Наразі можливою є лише робота через погоджені Спільним координаційним центром в Стамбулі "зернові коридори", у межах яких вдалося розблокувати експорт зерна з трьох українських морських портів [8].

Аналогічне становище і з авіадопоставкою. Цивільні та комерційні авіаційні перевезення в Україні та за її межі тимчасово зупинені. Повітряний простір країни закритий. До війни Україна генерувала 3,3% загального обсягу авіа- та вантажних пасажирських перевезень у Європі та 0,8% обсягу перевезень у світі. Однак з 24 лютого 2022 [8; 3]:

1. Всі рейси скасовані, перельоти авіатранспортом є неможливими. Наразі функціонують лише військові

аеродроми й аеропорти спільного користування, що діють в інтересах сектору безпеки та оборони.

2. Понад 80% вітчизняних авіакомпаній закрилися і лише деякі з них змогли відновити часткову діяльність за кордоном.

Певну частку перевезень взяла на себе автомобільна інфраструктура, яка була забезпечена необхідним парком вантажівок та платформ, сертифікованих для виконання різних транспортних завдань. За 2022 рік обсяг автомобільних перевезень демонстрував найменше зниження. У березні автомобілями в Україну ввезли 13% імпорту, а у квітні цей показник становив вже понад 26% [6]. Зросла також частка автотранспорту в структурі експорту (так, у січні-лютому вона становила 5%, а в березні-квітні — 10% [6]). З початку 2023 року перевезення автомобільним транспортом відновилися в довоєнних обсягах. Свідчить про це збільшення потоку автомобільних вантажів через західні кордони України з країнами ЄС після початку війни. При цьому:

1. Внаслідок військових дій і непевної ситуації в окремих регіонах, деякі автомобільні транспортні маршрути стали непридатними, небезпечними або неможливими для перевезення (особливо, якщо вони були задіяні для транзиту через територію Білорусі та Росії [6]).

2. Внаслідок збільшення кількості вантажних перевезень автомобільним транспортом, з 4 квітня 2022 року було скасовано або відкориговано низку обмежень, зокрема [6]: збільшено термін дії електронної заявки на отримання дозволів з 7 до 10 днів; спрощено процедури отримання дозволів усіх видів на території цілого ряду держав.



Рис. 1. Напрямки спрощення вітчизняних процедур отримання ліцензій на перевезення (діють на період дії воєнного стану)

Джерело: сформовано на основі [6].

3. Спрощено та оцифровано процедуру отримання ліцензій на усі види автомобільних перевезень на період дії воєнного стану. Спрощення процедури отримання ліцензій зачіпає значну кількість напрямків, які зображені на рис. 1 (для всіх напрямків виділених на рис. зменшено кількість необхідних документів для отримання ліцензії, виключено вимогу щодо підтвердження трьохрічного досвіду роботи, скасовано вимогу подання документів про наявність матеріально-технічної бази та укладених договорів) [6].

Певна частина вантажних перевезень, особливо товарів та сировинних ресурсів, була переорієнтована на залізничну інфраструктуру та головні залізничні магістралі. Однак ця переорієнтація не мала значного впливу на показники функціонування вітчизняного залізничного транспорту. Тут продовжують накопичуватися збитки, оскільки загальний обсяг вантажних перевезень стрімко знижується. Зокрема, в 2022 році обсяг вантажних залізничних перевезень скоротився на 52,1%, або на 163,7 млн т. [2; 5]. Це відбулося через скорочення [5]:

— обсягів перевезень залізних та марганцевих руд (на 59,1 % або на 45,9 млн т) через втрату металургійних потужностей усередині країни та зниження попиту на руди зовнішніх ринках;

— скорочення обсягів перевезень кам'яного вугілля (на 41,2 % або 20,7 млн т) через втрату шахт на тимчасово окупованих територіях та обстріли російською стороною вугільних шахт;

— чорних металів (на 57,6 % або 12,5 млн т), через втрату металургійних потужностей та блокування українських портів [5]. Вивести великі обсяги металів залізничними перевезеннями неможливо;

— обсяги перевезень будівельних матеріалів (на 65,3 % або на 42,9 млн т) [5] через заморожування великої кількості об'єктів будівництва скоротилися.

Скорочення перевезень наявне за всіма видами сполучення (до війни було задіяно 800 тис вагонів на добу, зараз — 300 тис вагонів). Найменше зниження було внаслідок обсягам перевезення зернових та продуктів їх перемелу [5].

Трансформації, що відбуваються в транспортній інфраструктурі України внаслідок війни, вже привели до

Таблиця 2. Оцінка сумарних витрат транспортної системи України від війни станом на кінець 2-22 р.

Напрямок витрат транспортної системи	Сума витрат, \$ млрд*
Авіаційна інфраструктура	2,14
Морська та річкова інфраструктура	496
Залізнична інфраструктура	4,1
Автомобільна інфраструктура	26,6
Залізничні та автомобільні мости і переправи	1,9
Разом	530,74

Примітка

* за попередніми оцінками Київської школи економіки.

Джерело: сформовано на основі [6; 8].

значних збитків. Згідно з попередніми оцінками Київської школи економіки, станом на кінець 2022 року, загальні збитки (через втрати, пов'язані з руйнуванням та пошкодженням транспортної інфраструктури, зменшення обсягів перевезень, зупинення роботи певних видів транспорту, зниженням внутрішньої торгівлі та експорту) оцінюються на 530,74 мільярда доларів США (таблиця 2). Варто зазначити, що ця оцінка є лише попередньою, оскільки конфлікт продовжується, а збитки можуть накопичуватися й далі.

Зазначимо, що хоча точно обрахувати розмір збитків можливо буде тільки після завершення активних бойових дій (коли експерти матимуть безпосередній доступ до об'єктів, щоб оцінити їх технічний стан [8]) вже зараз очевидний катастрофічний вплив війни на транспортну систему України та економіку транспорту в цілому. Це серйозний виклик для відновлення та розвитку транспортної інфраструктури після припинення конфлікту.

Додатково до основного аспекту, проблеми транспортної системи посилює декілька супутніх аспектів впливу. Ці аспекти виникли як внаслідок війни, так і внаслідок системного руйнування інфраструктури. Ці аспекти охоплюють:

1. Зміну транспортних маршрутів та їх обмежену пропускну здатність. Війна змусила змінити та перерозподілити транспортні маршрути (залізничні та автомобільні). Це зумовило:

— зміну шляхів та використання альтернативних маршрутів (які є довшими та складнішими, адже будуються з врахуванням об'їзду небезпечних та пошкоджених ділянок інфраструктури);

— зміну в ефективності та тривалості перевезень. Довші відстані, трафік або перешкоди призводять до значних затримок, збільшення часу доставляння товарів та пасажирів, а також підвищення вартості перевезень;

— концентрування вантажопотоків та пасажиропотоків лише у межах кількох маршрутів з незначною кількістю чинних пунктів пропуску.

2. Зниження попиту на перевезення. Зокрема, наразі імпортується лише найнеобхідніше — харчові продукти, засоби гігієни, побутову хімію, медикаменти та деяке медичне обладнання, електронне устаткування). При цьому:

— обсяги перевезень можуть і далі знижуватися. Небезпека та невизначеність змушують домогосподарства та суб'єктів господарювання обмежувати обсяги купівель критично важливими напрямками. Населення також обмежене у мобільності;

— обмежений доступ до товарів та послуг. Воєнний конфлікт призвів до обмеження доступу до певних територій, заборони переміщення або безпеки для пасажирів та вантажів. Це також змушує підприємства мінімізувати перевезення за цими напрямками.

3. Трансформації форматів та збільшення вартості перевезень та логістики. Війна порушила логістичні ланцюги, особливо у військових зонах конфлікту (зокрема, не всі вітчизняні перевізники готові їхати в "гарячі точки", іноземні компанії не відмовляються від поїздок до України). Це зумовило:

— вибір альтернативних постачальників та перерозподіл вантажів (який практично оминає зони активних військових дій та небезпечні території);

— здороження авто- та залізничної логістики, внаслідок зростання витрат на паливо для завершення перевезення, витрат на незапланований ремонт та зносу транспортних засобів тощо. Наприклад, якщо раніше вартість відправлення за маршрутом Київ-Львів дорівнювала 10 тис. гривень, то тепер це уже 50 тис. (йдеться про 20-тонну фуру) [2]. Щодо міжнародних постачань, то, наприклад із Казахстану доправити такий вантаж раніше коштувало \$2500, а зараз \$8000 [2].

Підсумовуючи супутні аспекти впливу війни на транспортну систему України, можна зазначити, що внаслідок конфлікту вітчизняний сектор перевезень переживає структурні зміни, наближаючись до європейського за певними параметрами. Зростає частка автомобільних перевезень, тоді як залізничні перевезення зменшуються [7]. Однак, ця трансформація супроводжується проблемами та обмеженнями, що ускладнюють як пасажирські, так і вантажні перевезення на внутрішніх та міжнародних маршрутах. Також, зникають можливості для маневрування та використання комбінації різних маршрутів для досягнення пункту призначення. Це створює проблеми для вітчизняного бізнесу та формує специфічні виклики, пов'язані з транспортуванням товарів та пасажирів.

Відносно залізничних міжнародних перевезень, основною проблемою є відсутність мультимодальної та характеристики вітчизняних залізничних колій, які за

шириною відповідають стандартам країн Західної Європи. Як наслідок транспортна інфраструктура України зазнає додаткових втрат при зміні колісних пар на кожному вагоні (який до того ж є більш габаритним, ніж у країнах Західної Європи). Це зумовлює [5; 6; 7]:

1) утворення довгих черг залізничних вагонів на кордонах внаслідок обмеження транспортного потоку в пунктах пропуску. Зокрема найменшими є черги в пунктах Мостиська-2-Медика (Польща), Рава-Руська-Верхрата (Польща), Ужгород — Матевці (Словаччина). Тут де з травня 2022 р. наявне постійне накопичення до 20 завантажених та узгоджених вагонів в пунктах пропуску. Найбільшими є черги в пунктах пропуску з Румунією, а саме за напрямком Вадул-Сірет-Дорнешти та Д'яково-Халмеу. Тут з травня 2022 р. наявне постійне накопичення до 43 тис. завантажених та узгоджених вагонів (у тому числі через складнощі прийняття надгабаритних вагонів у вантажних терміналах порту Констанца);

2) збільшення логістичних витрат. Зокрема, із 29 червня Міністерство інфраструктури збільшило інфраструктурний тариф на перевезення залізницею на 70%, у зв'язку зі зниженням його обсягом, зростання витрат на утримання залізничної інфраструктури через її системні пошкодження від обстрілів, збільшення собівартості логістики на 74%, зростання витрат на електроенергію тощо [4]. Для надважких вантажів логістичні витрати наразі перевищують собівартість.

Щодо внутрішніх залізничних міжнародних перевезень, окрім збільшення логістичних витрат, відмічається нестача перевантажувальних комплексів, що ускладнює обробку та перевезення вантажів. Крім того, постійні затримки руху виникають через обстріли та пошкодження тягових електростанцій, що призводить до непередбачуваних перебоїв у роботі залізничного транспорту.

Автомобільна інфраструктура є ближчою до країн Західної Європи (за парком вантажівок та вантажних платформ). Це дає певні переваги в термінах логістики та швидкості доставки товарів, особливо для мало- та середньорозмірних вантажів. Однак, внутрішні автомобільні перевезення в Україні ускладнилися через постійну зміну маршрутів. Це обумовлено складними умовами внаслідок військового конфлікту, який призвів до змін безпекової ситуації на деяких територіях країни. Інформація про безпечні маршрути надається Міністерством інфраструктури, Збройними силами України та Територіальними органами управління, з метою допомогти перевізникам визначити найбезпечніші шляхи. Проте, важливо зазначити, що наразі інформація про маршрути на Сході, Півдні та деяких частинах Півночі України може бути недостатньою або обмеженою.

Ускладнилися міжнародні автомобільні перевезення, оскільки на чинних маршрутах недостатньо пунктів пропуску з високою пропускною здатністю. Це призводить до тривалого очікування перетину вантажів на кордоні. Так, тривалість перетину кордону вантажівками з продуктами, які підлягають огляду ветеринарними контролювальними службами, становить десять днів. Тривалість очікування перетину інших вантажів коливається від п'яти до десяти днів і більше [1]. Крім того, після початку війни з боку Євросоюзу оформлення вантажів виконується вкрай повільно. Наприклад, ПП "Краківець-

Корчава" пропускає приблизно 117 вантажівок за добу, хоча раніше цей показник сягав 440 вантажівок [1]. На інших пунктах пропуску ситуація не краща.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Підсумовуючи особливості впливу війни на транспортну систему України, зазначимо, що вітчизняний сектор перевезень структурно стає ближчим до європейського, що однак формує низку специфічних обмежень та проблем у пасажирських та вантажних перевезеннях. Так, доведено, що наявні обмеження та проблеми роботи транспортної інфраструктури формують проблеми для вітчизняного бізнесу. При цьому, коло цих проблем не обмежується зміною маршрутів, дублюванням відділень бізнесів в інших країнах. Синтезований вплив війни спричиняє істотні проблеми в перевезеннях. Так, зроблені наступні висновки:

1. Основні та супутні аспекти впливу війни на транспортну систему України формують обмеження та проблеми для міжнародних партнерів. Це пояснюється тим, що значна частина вантажів, які затримуються на пунктах перетину, належать виробничим підприємствам з європейськими інвестиціями, які займаються переробкою європейських товарів на території України. Збереження таких партнерів є важливим у умовах загального падіння національної економіки.

2. Основні та супутні аспекти впливу війни на транспортну систему України формують обмеження та проблеми для національного бізнесу. Активні військові дії та нестабільна ситуація призводять до частого й іноді тривалого зупину транспортного руху та непередбачуваних обставин, що ускладнюють логістичний процес. Дослідження показують, що ця проблема вимагає постійного перегляду термінів постачання та гнучкої реструктуризації ланцюгів постачання. Це негативно впливає на рентабельність та конкурентоспроможність національних підприємств та призводить до дублювання відділень бізнесу в інших країнах.

Подальші дослідження в цьому напрямку можуть бути спрямовані на розробку концепції розв'язання накопичених проблем у транспортній системі України. Це має велике значення, оскільки з урахуванням чинних обмежень, простих рішень для їх ліквідації не існує. Такі дослідження можуть спиратися на знаходження інноваційних підходів, використання нових технологій, оптимізацію логістичних процесів та співпрацю з партнерами з метою поліпшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної системи.

Література:

1. ЄБА закликає вирішити проблеми з чергами на українсько-польському кордоні під час транзитних вантажоперевезень, Інформаційне агентство "Інтерфакс-Україна", 2023, URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/913290.html> (дата звернення: 10.06.2023).
2. Залізниця України у 2022 році перевезла понад 150 млн т вантажів. Ukrainian Shipping Magazine. 2023. 05 січ. URL: <https://usm.media/zalizniczya-ukra%20d1%2097ni-u-2022-roczni-perevezla-ponad...> (дата звернення: 09.06.2023).

3. Зубко Г. Коли в Україні запрацюють цивільні аеропорти, Українська правда, 2022, URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/11/4/693439/> (дата звернення: 10.06.2023).

4. Лисий В. М., Стебляк Д. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні, Науковий вісник Ужгородського національного університету, 2022, Вип. 43, С. 92—96.

5. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 р., Національний інститут стратегічних досліджень (НІСД), 2023, URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (дата звернення: 10.06.2023).

6. Про руйнування дорожньої інфраструктури та автомобільний транспорт, Комітет з питань транспорту та інфраструктури, 2022, URL: <http://www.golos.com.ua/article/358383> (дата звернення: 11.06.2023).

7. Ринок вантажних перевезень у 2022 році, Trade Master Group, 2022, URL: <https://trademaster.ua/articles/313620> (дата звернення: 14.06.2023).

8. Січкарь Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни, Бізнес, 2022, URL: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/> (дата звернення: 11.06.2023).

References:

1. Informatsiyne ahent-stvo "Interfaks-Ukrayina" (2023), "EBA calls to solve problems with queues on the Ukrainian-Polish border during transit cargo transportation", Available at: <https://interfax.com.ua/news/economic/913290.html> (Accessed: 10.06.2023).
2. Ukrainian Shipping Magazine (2023), "In 2022, the Railways of Ukraine transported more than 150 million tons of cargo", Available at: <https://usm.media/zalizniczya-ukra%20d1%2097ni-u-2022-roczni-perevezla-ponad...> (Accessed: 09.06.2023).
3. Zubko, G. (2022), "When civilian airports will start working in Ukraine", Ukrayins'ka pravda, Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/11/4/693439/> (Accessed: 10.06.2023).
4. Lysiy, V. M. and Steblyak, D. M. (2022), "The impact of the war on the development of transportation in Ukraine", Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu, Vol. 43, pp. 92—96.
5. Natsional'nyy instytut stratehichnykh doslidzhen' (2023), "Results of the Railway Transport of Ukraine in 2022", Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (Accessed: 10.06.2023).
6. Komitet z pytan' transportu ta infrastruktury (2022), "On the destruction of road infrastructure and road transport", Available at: <http://www.golos.com.ua/article/358383> (Accessed: 10.06.2023).
7. Trade Master Group (2022), "Freight transport market in 2022", Available at: <https://trademaster.ua/articles/313620> (Accessed: 11.06.2023).
8. Sichkar, D. (2022), "New and old challenges. How the Ukrainian infrastructure holds up during the war", Biznes, Available at: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/> (Accessed: 11.06.2023).

Стаття надійшла до редакції 25.06.2023 р.