

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИPROBLEMS AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT  
OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS OF UKRAINE

У статті розглянуто сутність транспортно-логістичних систем (ТЛС) України та визначено фактори, які формують вектор розвитку ТЛС України в сучасних умовах глобальної нестабільності. Акцентовано увагу на стратегічній важливості ТЛС для безперервного забезпечення товарами та обороноздатності держави, для забезпечення експортно-імпорتنних операцій та для розвитку галузей економіки. Визначено головні виклики та проблеми, які перешкоджають ефективному розвитку ТЛС України, а саме: бойові дії, низька пропускна спроможність ТЛС, блокада морських портів, брак фінансування, недостатня ефективність управління об'єктів ТЛС та недосконалість правового регулювання. Виокремлено перспективні напрямки розвитку ТЛС – модернізація транспортно-логістичної інфраструктури, залучення приватних інвестицій, збільшення пропускної спроможності експортно-імпорتنних перевезень, розвиток річкових перевезень, розбудова сухих портів, тощо.

**Ключові слова:** транспорт, логістика, транспортно-логістичні системи, ризик, умови невизначеності.

The article examines the essence of transport and logistics systems (TLS) of Ukraine. The factors that determine the development vector of Ukraine's TLS in modern conditions of global instability have been identified. Attention is focused on the need to restore and develop the facilities of Ukraine's TLS, even in the conditions of an active phase of military operations, which is due to the strategic importance of TLS for the uninterrupted supply of goods and defense capabilities of the state, the provision of export-import operations and the development of many sectors of the economy. The main challenges and problems that prevent the effective development of the transport and logistics system of Ukraine have been identified and characterized, namely: the destruction of TLS facilities as a result of active hostilities, the low capacity of the transport and logistics system in the border regions of the European Union with Ukraine, the blockade of sea ports, low efficiency in the development of capital investments, lack of financing, insufficient efficiency of management of TLS facilities and imperfection of legal regulation. The reasons for the low capacity of the transport and logistics system in the border regions of the European Union with Ukraine are indicated – strikes by Polish farmers, incompatibility of tracks, low productivity of distribution centers and insufficient technological capacities. Statistical data on the volume of transported goods for the last two years were analyzed and a positive trend was determined regarding the return of transportation to pre-war volumes. A significant reduction in the amount of funding from the State Budget of directions critical for the development of the transport and logistics system of Ukraine is substantiated by comparing the distribution of expenditures of the State Budget of Ukraine for 2023 and 2024. Prospective directions for the development of TLS are highlighted – modernization of transport and logistics infrastructure taking into account international and European Union standards, attraction of private investments in financing TLS facilities through their privatization, increase in the capacity of export-import transportation at checkpoints with EU countries, development of river transportation through Danube, development of dry ports, which will increase cargo turnover and reduce the burden on sea ports, adaptation of vehicles and infrastructure to the needs of people with disabilities and groups of the population with reduced mobility, etc.

**Key words:** transport, logistics, transport and logistics systems, risk, conditions of uncertainty.

УДК 656:658.7:658.8

DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.86-15>

**Копилова О.В.**

к.е.н., доцент кафедри економіки і фінансів,

Одеський національний морський університет

**Пічугіна Ю.В.**

к.е.н., доцент кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин, Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

**Korylova OIha**

Odesa National Maritime University

**Pichuhina Julia**

Odesa I.I. Mechnikov National University

**Постановка проблеми.** Особливістю транспортної логістики є динамічність та безпосередній вплив ризиків і факторів невизначеності на її розвиток. Внаслідок повномасштабного російського вторгнення реалізувалися ризики безперервних поставок товарів в межах транспортно-логістичної системи України, а також актуалізувалися вже існуючі проблеми, зокрема, брак фінансування, обмежена пропускна спроможність об'єктів ТЛС на західних кордонах, неефективна державна політика та політика управління транспортними і фінансовими потоками, застаріла інфраструктура тощо. У зв'язку з важливістю ТЛС для всіх галузей економіки, постає завдання щодо розвитку перспективних напрямків транспортно-логістичної системи з метою підвищення ефективності транспортно-логістичного потенціалу держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку транспортно-логістичних систем в умовах невизначеності присвячено роботи

таких вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів як Н. Попова [1], О. Яцюта [2], Ю. Залознова та Н. Трушкіна [3], J. Barysienė, B. Nijole, D. Vazaras та інших [4]. Проте в наукових публікаціях не враховано реалізацію максимально несприятливого сценарію для транспортно-логістичних систем – масштабне руйнування об'єктів ТЛС внаслідок бойових дій. Також в досліджених наукових джерелах автори не зважають на те, що будь-яка транспортно-логістична система не є замкненою, фактори її розвитку залежать від ряду чинників не тільки національного, а й світового масштабу, що робить питання дослідження проблем і перспектив розвитку транспортно-логістичних систем особливо актуальним під час кризових явищ в економіці та глобальних потрясінь. Враховуючи активні бойові дії на території України та зростаючі оборонні потреби, розвиток транспортно-логістичних систем є стратегічно важливим питанням національної безпеки та оборони.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз ключових проблем та перспективних напрямків розвитку транспортно-логістичних систем України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Економічний розвиток підприємств, галузей економіки та держави неможливий без таких складових як транспорт, логістика та інфраструктура, які забезпечують зв'язок між виробниками продукції та її споживачами. Зазвичай транспортно-логістична система (ТЛС) розглядається вченими-економістами як «сукупність взаємопов'язаних елементів у вигляді підприємств транспорту, логістики, транспортних мереж тощо, які утворюють єдине ціле та підпорядковані одній меті – задоволення потреб споживачів у транспортних і логістичних послугах». [1] Також деякі науковці у своїх визначеннях ТЛС звертають увагу на необхідність оптимізації руху вантажопотоків при мінімальних витратах [2]. До складових ТЛС входять різні види транспорту (автомобільний, повітряний, водний і залізничний), складські приміщення, інфраструктура, логістичні посередники, термінальні комплекси, розподільчі центри, а також системи забезпечення (інформаційна, законодавча, фінансова системи, людський ресурс, технологічні рішення, які застосовуються для транспортування і зберігання товарів). На нашу думку, транспортно-логістична система повинна забезпечувати досягнення наступних пріоритетних задач: безперебійність роботи всіх елементів системи, максимізація ефективності під час перевезення товарів від постачальника до споживача (акцент на економічну доцільність, швидкість, цілісність товару, екологічність), а в умовах військового стану – побудова нових ланцюгів поставок для транспортування гуманітарних та військових вантажів для підвищення обороноздатності держави.

Значна площа України, протяжність території із заходу на схід та з півночі на південь, різноманітні природні умови та ресурси, корисні копалини, ґрунти стали чинниками формування регіональних спеціалізованих транспортно-логістичних систем, які інтегровані в національну ТЛС. Тому транспортно-логістичну систему України варто розглядати як сукупність локальних і регіональних ТЛС, яка водночас не є замкненою та існує у взаємодії з ТЛС країн-сусідів, відповідно розвиток ТЛС України відбувається в контексті функціонування міжнародних ТЛС.

Розвиток ТЛС України в сучасних умовах глобальної нестабільності визначає широкий спектр факторів: глобалізація та інтенсифікація міжнародної торгівлі, військові та політичні чинники, законодавчі обмеження та міжнародне співробітництво у сфері товарообігу, природний та ресурсний потенціал регіонів та держави, необхідність оптимізації логістичних шляхів та розміщення

виробництв, розвиток цифрових технологій, підвищення вимог до безпеки перевезень, модернізація транспорту та вектор на екологічність.

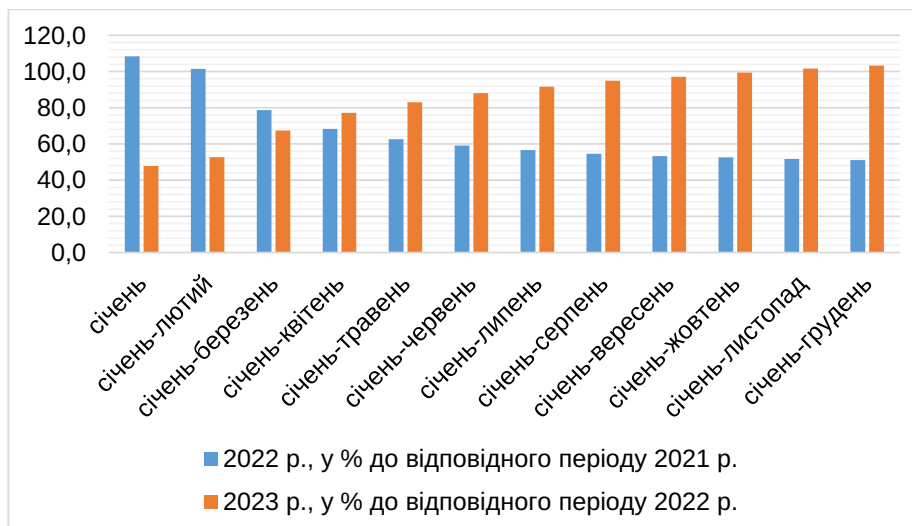
Необхідність розвитку транспортно-логістичних систем України навіть в умовах активної фази військових дій зумовлена тим, що об'єкти ТЛС України є стратегічно важливими для обороноздатності та безперебійного забезпечення товарами, у тому числі гуманітарного й військового призначення, усіх регіонів держави. Також транспортно-логістичні послуги відіграють ключову роль в експортно-імпортних операціях країни, забезпечуючи надходження валютної виручки до державного бюджету України, та підвищуючи конкурентоспроможність вітчизняних товарів як на національних, так і на міжнародних ринках. Саме тому в умовах військового стану перед виконавчою та законодавчою владою повинно стояти надважливе завдання – першочергове відновлення і розвиток усіх об'єктів ТЛС України.

Статистичні дані щодо обсягу перевезених вантажів за два останні роки (рис. 1) свідчать про суттєвий негативний вплив військового стану на обсяг перевезених вантажів та про те, що з листопада 2023 року відбувається поступове повернення до довоєнних обсягів.

Наразі до головних проблем та викликів, які перешкоджають ефективному розвитку транспортно-логістичної системи України належать:

– руйнування об'єктів ТЛС внаслідок активних бойових дій – у Плані для Ukraine Facility, який є основою для реалізації програми фінансової підтримки України від Європейського Союзу протягом 2024–2027 років, зазначено, що внаслідок російського вторгнення загальні потреби на відбудову та відновлення діяльності для виробничих та інфраструктурних секторів, потреби на реконструкцію та відбудову у транспортному секторі оцінюються в розмірі 66,8 млрд євро, з яких на 2024 рік – 2,1 млрд євро [6]. Також суттєвою проблемою, викликаною повномасштабним вторгненням, є підвищення тарифів на перевезення та необхідність побудови нових логістичних ланцюгів і маршрутів в об'їзд небезпечних зон та зон бойових дій;

– блокада морських портів призвела до зниження, а подекуди й унеможливила транспортування вітчизняної продукції морським шляхом. Пріоритетним напрямком є відновлення інфраструктури портів і забезпечення безпеки морського коридору, що безпосередньо використовується аграріями для експорту власної продукції. Адже, відповідно до даних Державної служби статистики, у січні 2024 року найбільшу питому вагу у загальній товарній структурі зовнішньої торгівлі займали продукти рослинного походження, а саме 37,2%, в тому числі зернові культури 26,0% [5], які транспортуються переважно через морські порти,



**Рис. 1. Обсяг перевезених вантажів у % до відповідного періоду попереднього року**

*Джерело: сформовано автором за даними [5]*

тому спрощення логістики та ефективна реалізація цієї продукції є головним стимулюючим фактором для сільгоспвиробників і важливим чинником економічної безпеки держави;

– низька пропускна спроможність транспортно-логістичної системи в прикордонних з Україною регіонах Європейського Союзу. Причинами цього є: страйки польських фермерів в пунктах пропусків з Україною з приводу надмірної конкуренції після лібералізації міжнародних перевезень між Україною та ЄС; несумісність українських широких колій з вузькими європейськими; низька продуктивність розподільчих центрів, брак технологічних потужностей, та неготовність складських приміщень транзитних країн до зберігання і обробки української продукції; законодавчі обмеження країн Європейського Союзу (ембарго на ввезення і транзит української агропродукції);

– низька ефективність в освоєнні капітальних інвестицій – провідними сферами економічної діяльності за обсягами освоєння капітальних інвестицій в 2022 році залишалися: промисловість – 30,8%, сільське, лісове та рибне господарство – 12,6% [7]. Як свідчать статистичні дані щодо виконання плану освоєння капітальних інвестицій за 2020–2022 роки по стратегічно важливому державному підприємству АТ «Укрзалізниця», майже 50% від запланованих обсягів інвестицій не було освоєно, що знижує можливості щодо модернізації рухомого складу та покращення умов залізничної інфраструктури в Україні [5];

– брак фінансування з державного та місцевих бюджетів об'єктів ТЛС – відсутність належного фінансування транспортно-логістичної системи призводить до значного зносу основних засобів, що, в свою чергу, збільшує частку транспортних витрат у собівартості продукції [3]. Розподіл видат-

ків Державного бюджету України на 2023–2024 рік свідчить про суттєве скорочення обсягу бюджетного фінансування критично важливих для розвитку транспортно-логістичної системи України напрямків (табл. 1);

– стан правового регулювання розвитку транспортно-логістичних систем – наразі законодавче регулювання транспортно-логістичної системи потребує розширення та оновлення. Наявні нормативно-правові акти (Закони України «Про транспорт», «Про транзит вантажів», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транспортно-експедиторську діяльність» тощо) лише частково і достатньо поверхнево регулюють функціонування транспортної логістики. Особливої уваги заслуговує необхідність законодавчого регламентування функціонування критичних об'єктів ТЛС України в умовах військового стану. У світлі поступової євроінтеграції виникає потреба у налагодженні сполучення української ТЛС із загальноєвропейською зі створенням необхідної транспортно-логістичної інфраструктури. Також в країнах Європейського Союзу набирають оберти тенденції щодо зменшення шкідливих викидів в навколишнє середовище від діяльності сфери транспорту і логістики, що також потребують в Україні окремого законодавчого контролю. Впорядкування, спрощення та приведення до сучасних реалій нормативно-правової бази дасть змогу сприяти розвитку зовнішньої торгівлі, збільшенню транзитних перевезень, стимулюватиме інноваційні процеси у сфері транспорту і логістики;

– недостатня ефективність управління ТЛС – відповідно до Індексу ефективності логістики (LPI), який щорічно розраховується Світовим банком, у 2023 році Україна займає 79 сходинку зі 138 [10], що свідчить про низькі показники ефективності про-

Таблиця 1

**Порівняльний аналіз розподілу видатків Державного бюджету України на 2023 та 2024 рр.**

Напрямок видатків з державного бюджету	2023 рік, у тис.грн.	2024 рік, у тис. грн.
фінансове забезпечення заходів функціонування і розвитку внутрішніх водних шляхів та інфраструктури внутрішнього водного транспорту	664 839,5	197 739,7
здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України	1000,0	1000,0
відновлення критично важливої логістичної інфраструктури та мережевого сполучення (RELINC), ключові автомобільні сполучення	-	16 053,2
оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів, будівництво та реконструкція об'єктів інфраструктури суб'єктів господарювання залізничного транспорту державного сектору економіки	1 144 499,4	-
забезпечення реалізації проектів щодо відновлення інфраструктури за програмою «Підтримка швидкого відновлення України»	5 970 000,0	3 184 000,0
реалізація проекту з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску	1 662 932,2	436 263,8
розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-польському кордоні	1 502 555,8	44 363,0
реалізація заходів з облаштування пунктів пропуску залізничного сполучення	-	662 400,0
виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування	18 517 537,6	23 020 051,3
Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (загальнодержавні видатки та кредитування)	50 931 128,1	9 186 828,4

Джерело: сформовано автором за даними [8; 9]

цесу оформлення вантажів, якості інфраструктури, логістичної компетентності, своєчасності доставки та митної обробки вантажів в державі. Також, враховуючи блокаду морських транспортних шляхів, відбулось підвищення навантаження на залізничний та автомобільний транспорт. Однак, як свідчать статистичні дані, у 2022 році в порівнянні з 2021 роком обсяг перевезених вантажів державним підприємством АТ «Укрзалізниця» скоротився з 314,3 млн тонн до 150,6 млн тонн вантажів, разом з тим парк вантажних вагонів зріс з 104,64 тис. од. до 121,61 тис. од., що свідчить про неефективне використання наявних потужностей одним з найголовніших транспортних підприємств держави [5] Низька ефективність управління ТЛС також пов'язана із застарілим обладнанням. Наприклад, тільки в енергетичному секторі близько 10% енергії втрачається під час виробництва і 20% під час транспортування, ці витрати можна значно скоротити за рахунок модернізації інфраструктури [6].

Очевидними є переваги від розвинутої транспортно-логістичної системи: економія на всіх ланках логістичного ланцюга, конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках логістичних послуг, розвиток транзитного потенціалу України, що дає збільшення валютних надходжень в країну, розвиток галузей економіки та створення підґрунтя для повоєнного відновлення і загального економічного розвитку держави. Тому надзвичайно важливою є робота над перспективними напрямками розвитку транспортно-логістичної системи України. З урахуванням поточної ситуації з рівнем

доходів Державного бюджету, а також факторів глобальної економічної та військово-політичної невизначеності вважаємо, що до ключових перспективних напрямків розвитку ТЛС України потрібно віднести:

– модернізація транспортно-логістичної інфраструктури з врахуванням міжнародних стандартів та стандартів Євросоюзу. Національною транспортною стратегією України до 2030 року, розробленою Міністерством інфраструктури України, передбачена більш тісна співпраця з міжнародними організаціями і донорами щодо залучення інвестицій. Також варто долучатися до проектів на кшталт проекту Світового банку «Відновлення основної логістичної інфраструктури та мережевого сполучення (RELINC)», в рамках якого держава на початку 2024 року вже отримала 12 модульних мостів, які будуть встановлені на місці зруйнованих внаслідок російської збройної агресії. Не останню роль у розбудові транспортно-логістичної системи повинні відіграти приватні інвестиції, зокрема приватизація об'єктів ТЛС, що дозволить підвищити конкуренцію між суб'єктами ТЛС, знизити собівартість перевезень та підвищити якість логістичних послуг. Для залучення додаткових ресурсів в розвиток транспортно-логістичної інфраструктури разом з інструментами державного фінансування варто розвивати інші інноваційні шляхи та форми: залучення коштів з глобальних ринків капіталу, випуск «зелених» облігацій, отримання грантів, інвестиційне кредитування, залучення венчурного капіталу тощо;



– збільшення пропускної спроможності експортно-імпортних перевезень на пунктах пропуску з країнами ЄС включно зі спрощенням митних процедур, переобладнанням залізничного транспорту з широкої колії на вузьку, та будівництвом терміналів для перевантаження товарів. Проведення політико-дипломатичної роботи щодо зняття обмежень на ввезення товарів українського походження на територію ЄС;

– через присутні загрози транспортування вантажів через морські порти у Чорному морі перспективним залишається розвиток річкових перевезень, зокрема через Дунай, що включає розвиток портової інфраструктури та терміналів. Дані Міністерства аграрної політики та продовольства України щодо перетину кордону аграрною продукцією на експорт свідчать, що наразі лише 1,28% припадає на паромний тип транспорту [11];

– розширення та модернізація дорожньої інфраструктури – мінімізація обмежень щодо габаритів і ваги транспортних засобів – одне з найголовніших завдань для держави, так як майже третина імпортних товарів у 2022 році доставлялася вантажівками [12]. Для регіональних та локальних ТЛС критично важливим є розбудова сухих портів для зберігання і відвантаження врожаю прямо з поля, що дозволить зменшити навантаження і збільшити потужність морських портів, а також покращить логістику порожніх контейнерів. Сухі порти вкрай необхідні в прикордонних з Європою регіонах для нарощення експорту суходелом, наприклад, запущений у вересні 2022 року «Мостиська драй порт» вже додає додаткові оперативні можливості, збільшує вантажообіг, перевантажуючи наливні та насипні вантажі. Для відповідності транспортній політиці Європейського Союзу українським компетентним державним органам варто працювати над сприянням лібералізації та конкурентоспроможності транспортного сектора, що, в тому числі, включає забезпечення якості та безпеки транспортних послуг та зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище [4];

– важливим напрямком для удосконалення української ТЛС є застосування інклюзивного підходу під час модернізації транспортних засобів та транспортної інфраструктури для їх пристосування до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення.

**Висновки з проведеного дослідження.** Внаслідок активних бойових дій транспортно-логістична система України зазнала значних збитків, також реалізувалися ряд ризиків, що перешкоджають ефективному функціонуванню ТЛС (фізичне руйнування об'єктів ТЛС, блокада морських портів, зниження пропускної спроможності ТЛС, скорочення обсягів бюджетного фінансування). В умовах глобальної невизначеності для розви-

тку відновлення транспортно-логістичної системи важливим напрямком державної політики є забезпечення конкуренції та взаємозамінності різних видів транспортних шляхів.

Для відновлення та подальшого розвитку транспортно-логістичної системи перспективними напрямками залишаються модернізація транспортно-логістичної інфраструктури з врахуванням міжнародних стандартів та стандартів Євросоюзу, розширення форм та способів залучення інвестицій в транспортно-логістичний сектор, проведення комплексної роботи над збільшенням пропускної спроможності експортно-імпортних перевезень, розвиток паромного типу транспорту, розбудова мережі сухих портів та робота над інклюзивністю транспортно-логістичної інфраструктури.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Попова Н.В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові. *Бізнес Інформ*. 2016. № 1. С. 169–174. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf\\_2016\\_1\\_27](http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_1_27) (дата звернення: 15.04.2024).
2. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 3. С. 89–99. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt\\_2016\\_3\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2016_3_9) (дата звернення: 15.04.2024).
3. Залознова Ю.С., Трушкіна Н.В. Транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 3. С. 113–119. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/143514/19-Zaloznova.pdf?sequence=1> (дата звернення: 15.04.2024).
4. Barysienė, J., Batarlienė, N., Bazaras, D., Čižiūnienė, K., Griškevičienė, D., Griškevičius, A. J., Lazauskas, J., Mačiulis, A., Palšaitis, R., Vasiliauskas, A. V., & Vasilienė-Vasiliauskienė, V. (2015). Analysis of the current logistics and transport challenges in the context of the changing environment. *Transport*, 30(2), 233–241. DOI: <https://doi.org/10.3846/16484142.2015.1046403> (дата звернення: 16.04.2024).
5. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 17.04.2024).
6. План України, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 березня 2024 р. № 244-р. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.me.gov.ua/Documents/Download%3Fid%3Dbb34572a-7998-4ffc-a3c6-83af50e88560&ved=2ahUKEwi0iuqHzMyFAxU1QIHhfMIC9sQFnoECA4QAQ&usg=AOvVaw27VWlvMS30heM3txrP2zq9> (дата звернення: 17.04.2024).
7. Інвестиційна діяльність в Україні за 2022 рік. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b6d0940d-2443-41c4-82ec-86e6d2e56973&title=InvestitsiinaDiiainistVUkrainiZa2022-Rik> (дата звернення: 18.04.2024).
8. Закон України «Про Державний бюджет України на 2023 рік» № 2710-IX від 3 листопада 2022 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2710-20#Text> (дата звернення: 20.04.2024).

9. Закон України «Про Державний бюджет України на 2024 рік» № 3460-IX від 9 листопада 2023 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3460-20#Text> (дата звернення: 20.04.2024).

10. Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення: 20.04.2024).

11. Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <https://minagro.gov.ua/> (дата звернення: 21.04.2024).

12. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 21.04.2024).

#### REFERENCES:

1. Popova, N. V. (2016) Transportno-loghistrychna systema: definicija ta skladovi [Transport and logistics system: definition and components]. *Biznes-Inform*, vol. 1, pp. 169–174. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf\\_2016\\_1\\_27](http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_1_27) (accessed April 15, 2024) (in Ukrainian)

2. Jacjuta, O. (2016) Transportno-loghistrychna systema Ukrainy v umovakh jevropejskoji integraciji [The transport and logistics system of Ukraine in the conditions of European integration]. *Zovnishnja torghivlja: ekonomika, finansy, pravo*, vol. 3, pp. 89–99. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt\\_2016\\_3\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2016_3_9) (accessed April 15, 2024) (in Ukrainian)

3. Zaloznova, Ju.S., Trushkina, N.V. (2018) Transportno-loghistrychna systema Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku [Transport and logistics system of Ukraine: problems and prospects of development]. *Ekonomichnyj visnyk Donbasu*, vol. 3, pp. 113–119. Available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/143514/19-Zaloznova.pdf?sequence=1> (accessed April 15, 2024) (in Ukrainian)

4. Barysienė, J., Batarlienė, N., Bazaras, D., Čižiūnienė, K., Griškevičienė, D., Griškevičius, A. J., Lazauskas, J., Mačiulis, A., Palšaitis, R., Vasiliauskas, A.V., & Vasilienė-Vasiliauskienė, V. (2015). Analysis of the current logistics and transport challenges in the context of the changing environment. *Transport*, vol. 30(2), pp. 233–241. DOI: <https://doi.org/10.3846/16484142.2015.1046403> (accessed April 16, 2024).

5. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed April 17, 2024) (in Ukrainian)

6. Plan Ukrainy, zatverdzenyj rozporjadzhennjam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18 bereznja 2024 r. № 244-r. [The plan of Ukraine, approved by the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of March 18, 2024 No. 244-r]. Available at: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.me.gov.ua/Documents/Download%3Fid%3Dbb34572a-7998-4ffc-a3c6-83af50e88560&ved=2ahUKewi0iuqHz-MyFAXU11QIHfMIC9sQFnoECA4QAQ&usq=AOvVaw27VWlvMS30heM3txrP2zq9> (accessed April 17, 2024) (in Ukrainian)

7. Investycijna dijalnistj v Ukraini za 2022 rik [Investment activity in Ukraine for 2022]. Available at: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b6d0940d-2443-41c4-82ec-86e6d2e56973&title=InvestitsiinaDijalnistvUkrainiZa2022-Rik> (accessed April 18, 2024) (in Ukrainian)

8. Zakon Ukrainy «Pro Derzhavnyj bjudzhet Ukrainy na 2023 rik» # 2710-IX vid 3 lystopada 2022 roku [Law of Ukraine "On the State Budget of Ukraine for 2023" No. 2710-IX of November 3, 2022]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2710-20#Text> (accessed April 20, 2024) (in Ukrainian)

9. Zakon Ukrainy «Pro Derzhavnyj bjudzhet Ukrainy na 2024 rik» # 3460-IX vid 9 lystopada 2023 roku [Law of Ukraine "On the State Budget of Ukraine for 2024" No. 3460-IX of November 9, 2023]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3460-20#Text> (accessed April 20, 2024) (in Ukrainian)

10. Logistics Performance Index. Available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed April 20, 2024).

11. Ministerstvo aghrarnoji polityky ta prodovoljstva Ukrainy [Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine]. Available at: <https://minagro.gov.ua/> (accessed April 21, 2024) (in Ukrainian)

12. Ministerstvo rozvytku ghromad, terytorij ta infrastruktury Ukrainy [Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua/> (accessed April 21, 2024) (in Ukrainian)