

Яна Р. Корнійко¹, Сергій В. Панченко²

АНАЛІЗ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ ТА ОЦІНКА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ ТА ЗАГРОЗ

Стаття присвячена комплексному дослідженню стану та трансформації ринку вантажних перевезень України в умовах сучасних викликів і загроз, що формуються під впливом воєнних дій, геополітичної нестабільності, інфраструктурних втрат і структурних змін у глобальних ланцюгах постачання. Проаналізовано ключові тенденції розвитку вантажних перевезень за основними видами транспорту та виявлено дисбаланси у відновленні транспортної галузі, зумовлені нерівномірним навантаженням на окремі сегменти ринку. Наголошено, що повномасштабна війна в Україні призвела до руйнування та обмеження функціонування критичної транспортної інфраструктури, блокування морських маршрутів, припинення авіаційних перевезень і переорієнтації вантажопотоків, що суттєво вплинуло на логістичні схеми, вартість перевезень і стійкість транспортних підприємств.

Акцентовано увагу на тому, що ринок вантажних перевезень функціонує в умовах підвищеної невизначеності, коли поєднуються воєнні, економічні, кліматичні та технологічні ризики, а безпека діяльності підприємств транспорту набуває стратегічного значення. Обґрунтовано, що традиційні підходи до розвитку транспортного бізнесу виявляються недостатніми для реагування на сучасні загрози, оскільки не враховують взаємозв'язок між макроекономічними процесами на ринку та адаптаційними можливостями підприємств на мікрорівні. Показано, що зростання ролі автомобільного й залізничного транспорту відбувається на тлі обмеженого функціонування водного транспорту та повної відсутності авіаційних вантажних перевезень, що підвищує вразливість логістичної системи загалом.

Доведено, що перспективи розвитку підприємств транспортної галузі безпосередньо пов'язані з переходом до інноваційно орієнтованих, адаптивних і безпеково-чутливих моделей функціонування, які передбачають диверсифікацію маршрутів, розвиток мультимодальних перевезень, впровадження цифрових технологій та посилення управління ризиками. Узагальнення результатів дослідження формує цілісне бачення подальшого розвитку ринку вантажних перевезень України як ключового елемента забезпечення стійкості економіки та інтеграції країни у глобальні логістичні ланцюги в умовах сучасних викликів і загроз.

Ключові слова: підприємство, ринок вантажних перевезень; розвиток, інновації, безпека, загрози, ланцюг постачання.

Рис. 7. Літ. 15.

¹ORCID: 0000-0001-5772-7364

²ORCID: 0009-0001-1415-9296

DOI: 10.32752/1993-6788-2025-1-294-307-318

Yana R. Korniiiko, Sergii V. Panchenko

ANALYSIS OF THE FREIGHT TRANSPORT MARKET IN UKRAINE AND ASSESSMENT OF THE DEVELOPMENT PROSPECTS FOR TRANSPORT COMPANIES IN THE CONTEXT OF CURRENT CHALLENGES AND THREATS

The article is devoted to a comprehensive study of the state and transformations of the Ukrainian freight market in the context of modern challenges and threats, which are formed under

¹ Kyiv Aviation Institute State University. Kyiv. Ukraine.

² National Transport University. Kyiv. Ukraine.

the influence of military operations, geopolitical instability, infrastructure losses and structural changes in global supply chains. The key trends in the development of freight transportation by main modes of transport are analyzed and imbalances in the restoration of the transport industry are identified, caused by the uneven load on individual market segments. It is emphasized that the full-scale war in Ukraine led to the destruction and restriction of the functioning of critical transport infrastructure, blocking of sea routes, termination of air transportation and reorientation of cargo flows, which significantly affected the logistics schemes, transportation costs and sustainability of transport enterprises.

The emphasis is on the fact that the freight transportation market operates in conditions of increased uncertainty, when military, economic, climatic and technological risks are combined, and the safety of transport enterprises is of strategic importance. It is substantiated that traditional approaches to the development of the transport business are insufficient to respond to modern threats, since they do not take into account the relationship between macroeconomic processes in the market and the adaptive capabilities of enterprises at the micro level. It is shown that the growth of the role of road and rail transport occurs against the background of limited functioning of water transport and the complete absence of air cargo transportation, which increases the vulnerability of the logistics system as a whole. It is proven that the prospects for the development of transport enterprises are directly related to the transition to innovatively oriented, adaptive and safety-sensitive models of operation, which provide for the diversification of routes, the development of multimodal transportation, the introduction of digital technologies and strengthening risk management. The generalization of the research results forms a holistic vision of the further development of the Ukrainian freight market as a key element in ensuring the sustainability of the economy and the country's integration into global logistics chains in the face of modern challenges and threats.

Keywords: enterprise, freight transport market; development, innovation, security, threats, supply chain.

Peer-reviewed, approved and placed: 04.12.2025

Постановка проблеми. На сучасному етапі ринок вантажних перевезень України функціонує в умовах глибоких змін транспортної системи, спричинених воєнними подіями, геополітичною нестабільністю, пошкодженням і обмеженням використання критичної інфраструктури, а також порушенням сформованих логістичних ланцюгів. Поєднання зазначених факторів зумовлює підвищений рівень невизначеності та ризиків, що відчутно позначається як на загальній кон'юнктурі ринку вантажних перевезень, так і на діяльності підприємств транспортної галузі. За таких умов усталені підходи до управління розвитком транспортних підприємств дедалі частіше виявляються обмеженими, оскільки не забезпечують комплексного врахування взаємозв'язку між макроекономічними змінами на ринку та адаптаційним потенціалом підприємств на мікрорівні.

Ситуація ускладнюється тим, що на тлі зростання глобальних ризиків, кліматичних викликів, кіберзагроз і прискорених технологічних змін питання безпеки діяльності транспортних підприємств набуває стратегічного значення, виходячи за межі суто операційних завдань. У зв'язку з цим актуалізується потреба у перегляді підходів до аналізу ринку вантажних перевезень України та формуванні на цій основі інноваційно орієнтованих і спрямованих на безпекові моделі розвитку підприємств транспортної галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз ринку вантажних перевезень України залишається актуальним предметом наукових досліджень,

спрямованих на виявлення причинно-наслідкових зв'язків з метою прогнозування можливих тенденцій розвитку та ризиків даної галузі. Зокрема, у науковій праці [1] автори Томчук О. та Головченко Я. розкривають особливості перевезень вантажів різними видами транспорту в умовах воєнного стану та пропонують можливі шляхи покращення послуг вантажних перевезень в Україні. Автори Гнедіна К. та Нагорний П. також у своїй науковій праці [2] визначають ключові особливості, проблеми та перспективи подальшого розвитку українського ринку вантажних перевезень з метою обґрунтування практичних рекомендацій щодо вдосконалення надання послуг вантажних перевезень в Україні. Водночас аналіз наукових публікацій українських дослідників свідчить про певну диференціацію досліджень за видами транспорту. Значна частина праць присвячена проблемам автомобільних вантажних перевезень [3], де акцентується увага на питаннях тарифоутворення, організації перевізного процесу та впливу воєнних ризиків на діяльність автоперевізників. Окремий науковий доробок стосується залізничного транспорту, де основна увага зосереджена на пропускній спроможності інфраструктури, реформуванні управління та інтеграції у європейську транспортну систему [4]. Меншою мірою представлені дослідження, які присвячені водному [5] та авіаційному транспорту [6], як правило, вони розглядаються в контексті міжнародних перевезень, як складової мультимодальних перевезень та їх функціонування у післявоєнний період.

Загальна проблематика досліджуваного питання зумовлена тим, що попри значну кількість наукових праць, які присвячені питанням розвитку ринку вантажних перевезень, функціонуванню транспортної галузі загалом та окремим аспектам діяльності підприємств транспортної галузі за видами транспорту, наявні дослідження все ж мають фрагментарний характер. Даний висновок обумовлений тим, що переважно більша їх частина зосереджується або на макроекономічному аналізі галузевих тенденцій, або на дослідженні окремих управлінських чи організаційно-економічних проблем підприємств без належного узгодження цих рівнів аналізу. Саме тому, актуальність даного дослідження зумовлене поєднанням аналізу макроекономічного ринку вантажних перевезень України з мікрорівневою оцінкою адаптаційних можливостей підприємств транспортної галузі, що дозволяє подолати виявлену фрагментарність та посилити цілісне бачення щодо їх адаптації до зовнішніх загроз й викликів сьогодення.

Мета дослідження полягає у комплексному аналізі стану та динаміки ринку вантажних перевезень України, ідентифікації ключових сучасних викликів і загроз функціонування транспортної галузі, а також оцінці перспектив розвитку підприємств транспорту в умовах воєнних, економічних, інфраструктурних та геополітичних обмежень з метою обґрунтування пріоритетних напрямів адаптації, підвищення стійкості та конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Основні результати дослідження. Ринок вантажних перевезень розпочинає 2026 рік із зростаючою невизначеністю, що зумовлено складними геополітичними ризиками та невизначеним міжнародним контекстом. На рис. 1 представлено результати звіту Всесвітнього економічного форуму про

глобальні ризики 2026 року, які відображають взаємопов'язану систему сучасних глобальних викликів і загроз, що формують складне та нестабільне середовище функціонування транспортної галузі.

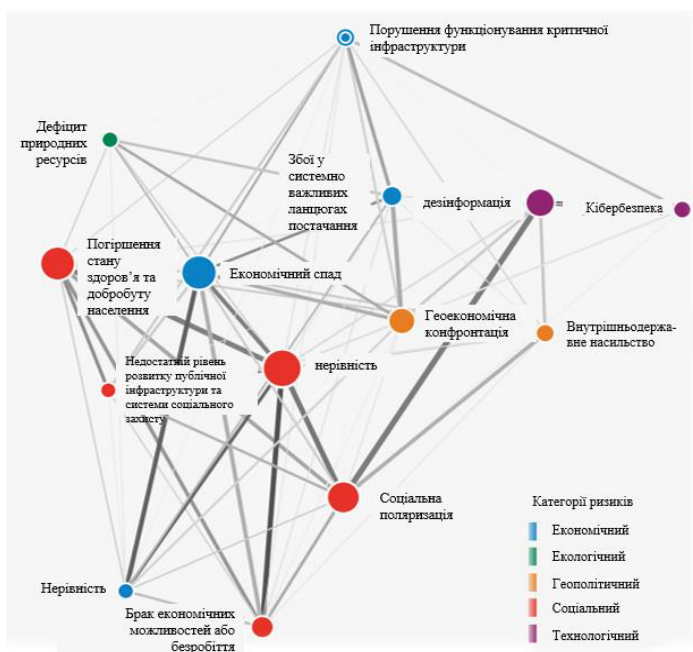


Рис. 1. Глобальні ризики: порушення роботи критичної інфраструктури, сформовано авторами за [7]

Протягом найближчого десятиліття транспортна галузь функціонуватиме в умовах накопичення та взаємодії трьох груп системних ризиків, які суттєво підвищують ймовірність порушень у роботі критичної інфраструктури та ланцюгів постачання:

- по-перше, фізичне старіння транспортної та енергетичної інфраструктури і недостатній рівень інвестицій у її модернізацію, що зумовлює зростання ризиків аварійності та збоїв у ланцюгах постачання;
- по-друге, посилення частоти й інтенсивності екстремальних погодних явищ підвищує вразливість міжнародних транспортних мереж і логістичних маршрутів;
- по-третє, геоекономічна конфронтація та кіберзагрози ускладнюють стабільне функціонування транспортних систем у фізичному та цифровому вимірах.

Сукупна дія зазначених ризиків формує каскадні ефекти, що призводять до перебоїв у роботі транспортної інфраструктури, змін структури вантажопотоків, зростання операційних витрат та посилення соціально-економічних дисбалансів. Це актуалізує необхідність підвищення адаптивності та економічної стійкості транспортних підприємств як ключової умови забезпечення стабільності ринку вантажних перевезень в умовах сучасних викликів і загроз.

Аналізуючи статистичні показники ринку вантажних перевезень в Україні, зауважимо, що за підсумками минулого року залізничним транспортом України було перевезено 161,3 млн т вантажів. Це на 14 млн т або 8% менше, якщо порівнювати з 2024 роком (рис. 2).

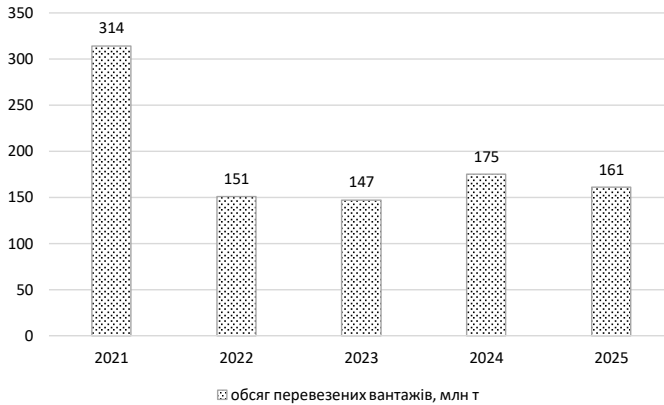


Рис. 2. Обсяг перевезених вантажів залізницею, млн т, побудовано авторами за [8]

Базовий сценарій плану перевезень на 2026 рік не передбачає значних змін: в УЗ прогнозують, що обсяги перевезень залишаться на рівні минулого року як в загальному обсязі біля 162 млн т, так і в структурі перевезень основних видів вантажів. Головним чинником, що буде мати вплив на динаміку вантажної бази, залишається питання тарифів [8].

Що стосується перевезення завантажених контейнерів залізницею, за підсумками 2025 року обсяги перевезень АТ «Укрзалізниця» вантажів у контейнерах склали 241 582 TEU та у порівнянні з 2024 роком зменшились на -6% (рис. 3).

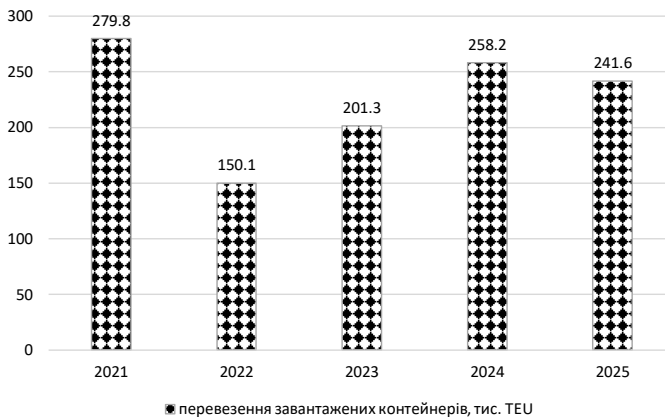


Рис. 3. Перевезення завантажених контейнерів залізницею, тис. TEU, побудовано авторами за [8]

Основна номенклатура вантажів, що транспортувалися контейнерами у 2025 році: зернові - 62 987 TEU або 26% в загальному обсязі (у порівнянні з аналогічним періодом 2024 року частка зменшилась на 20 відсоткових пунктів); чорні метали - 46 411 TEU або 19% в загальному обсязі (зменшення на 1 відсотковий пункт до 2024 року); макуха, шроти - 29 230 TEU або 12% в загальному обсязі (збільшення на 4 відсоткові пункти до 2024 року); олія - 15 601 TEU або 7% в загальному обсязі (зменшення на 1 відсотковий пункт); смоли синтетичні - 12 394 TEU або 5% в загальному обсязі (збільшення на 1 відсотковий пункт) [9].

Варто відзначити високі результати роботи морських портів України, адже попри масові повітряні тривоги та удари по портовій інфраструктурі українські морські порти у 2025 продемонстрували стійкість і стабільну роботу (рис. 4).

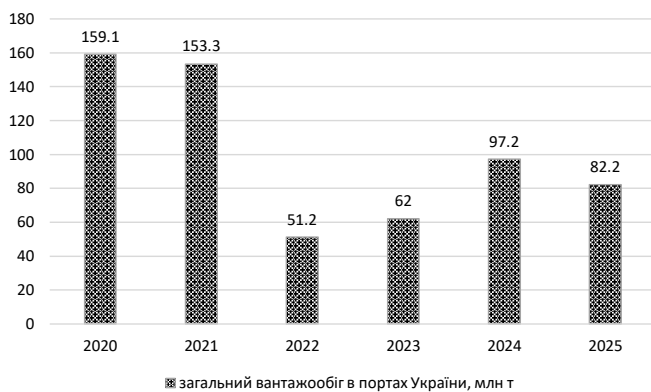


Рис. 4. Динаміка загального вантажообігу в портах України, млн т, побудовано авторами за [10]

За даними Адміністрації морських портів України: за 12 місяців роботи 2025 року морські порти України обробили 215 748 TEU - це +66% від річного показника у 2024 і найбільший показник від початку повномасштабної війни. Плановий показник на 2025 рік становив 86,2 млн тонн. Фактично було перевалено 82,2 млн тонн, що відповідає понад 95% плану. Водночас прогнозний показник вантажообігу (81,769 млн тонн) перевиконано - на рівні 100,5% [11]. Аграрна продукція від загального вантажообігу складає 53,7%, а експорт здійснювався до 55 країн світу.

Для наочного відображення структурних змін і динаміки контейнерних перевезень у морських портах України в умовах воєнних та післякризових трансформацій на рис. 5 представлено динаміку контейнерообігу портів України за 2020–2025 рр., що дозволяє оцінити масштаби падіння та темпи відновлення контейнерних вантажопотоків.

Дані, представлені на рис. 5, свідчать про різку зміну динаміки контейнерообігу портів України у 2020–2025 рр., що зумовлено впливом зовнішніх кризових чинників, передусім воєнних дій та блокади морських

портів. У 2020–2021 рр. контейнерообіг портів України характеризувався високими та відносно стабільними обсягами, досягнувши 1 048 691 TEU у 2020 р. та 1 022 376 TEU у 2021 р., що свідчило про активну участь морських портів у міжнародних ланцюгах постачання.

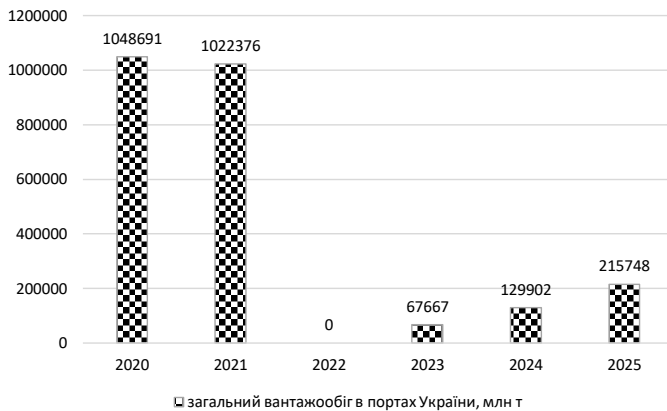


Рис. 5. Динаміка контейнерообігу портів України, TEU, побудовано авторами за [10]

У 2022 р. контейнерообіг фактично зійшов до нульового рівня, що є наслідком повномасштабного вторгнення, припинення роботи більшості морських портів та руйнування логістичних маршрутів. Починаючи з 2023 р., спостерігається поступове відновлення контейнерних перевезень, однак їх обсяги залишаються суттєво нижчими за довоєнний рівень. Так, у 2023 р. контейнерообіг становив 67 667 TEU, у 2024 р. – 129 902 TEU, а у 2025 р. зріс до 215 748 TEU.

Зазначена динаміка відображає повільне та нерівномірне відновлення морської транспортної інфраструктури, а також переорієнтацію вантажопотоків на альтернативні маршрути та види транспорту. Це підтверджує необхідність диверсифікації маршрутів в ланцюгах постачання, розвитку мультимодальних перевезень і підвищення стійкості транспортної системи України в умовах сучасних викликів і загроз.

На рис. 6 представлено динаміку вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні, яка свідчить про стійку тенденцію до скорочення обсягів вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні у період з 2021 по 2025 роки.

У 2021 р. вантажообіг становив 283,64 млн т, що відображає довоєнний рівень функціонування транспортної системи. У 2022 р. спостерігається різке скорочення вантажообігу до 166,73 млн т, що зумовлено повномасштабним воєнним вторгненням, руйнуванням інфраструктури, розривом логістичних ланцюгів та обмеженням економічної активності. У 2023 р. вантажообіг автомобільного транспорту залишався на близькому до кризового рівні (163,36 млн т), що свідчить про повільну адаптацію транспортних підприємств

до нових умов господарювання. У 2024 р. зафіксовано подальше скорочення обсягів перевезень до 125,2 млн т, що відображає збереження високого рівня ризиків, дефіцит ресурсів та структурні зміни у вантажопотоках.

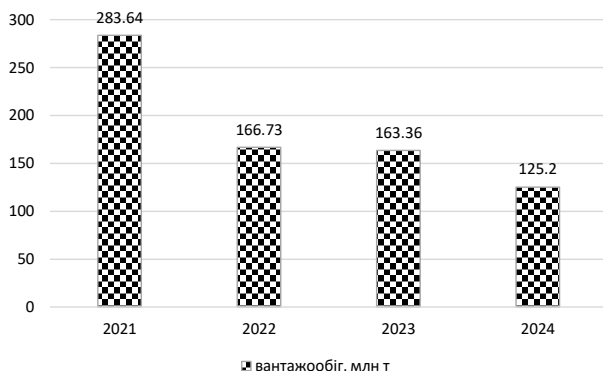


Рис. 6. Динаміка вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні, побудовано авторами за [12], [13]

Отримані результати свідчать, що автомобільний транспорт залишається ключовим, але вразливим сегментом ринку вантажних перевезень України, який зазнає значного впливу воєнних, інфраструктурних та економічних чинників. Водночас відсутність авіаційних вантажних перевезень в Україні на поточному етапі зумовлює додаткове навантаження на автомобільний і залізничний транспорт, посилюючи їх роль у забезпеченні внутрішніх та експортно-імпортних логістичних операцій.

Щодо морських перевезень, варто зауважити, що вони залишаються ключовим елементом інтеграції України у глобальні логістичні ланцюги, однак в умовах воєнних обмежень і часткової втрати портової інфраструктури зовнішні збої на світовому ринку посилюють вразливість національної транспортної системи та підвищують залежність від альтернативних маршрутів і видів транспорту. За цих умов зростає потреба у гнучкому логістичному плануванні, диверсифікації портів, застосуванні мультимодальних рішень і розвитку водної інфраструктури як чинників забезпечення стійкості ринку вантажних перевезень.

Відповідно до представленого аналізу ринку вантажних перевезень в Україні, варто розглянути ключові загрози і виклики, які варто враховувати у перспективі розвитку підприємств транспортної галузі (рис. 7).

Враховуючи результати проведеного аналізу, можна стверджувати, що подальший розвиток підприємств транспортної галузі в Україні неможливий без системного переходу до інноваційних моделей функціонування, орієнтованих на підвищення рівня безпеки, адаптивності та стійкості до зовнішніх і внутрішніх загроз. Сучасні виклики воєнного, економічного, інфраструктурного та геополітичного характеру трансформують безпеку з допоміжної функції у ключовий стратегічний пріоритет управління

транспортними підприємствами. Тобто, ключовим елементом є інтеграція цих компонентів у загальну систему корпоративного управління, що забезпечує своєчасне виявлення та реагування на загрози, що виникають, а також підтримку стійкості та конкурентоспроможності підприємств на ринку [14]. При чому, стрімкий розвиток сучасних технологій зумовив трансформацію підходів до забезпечення економічної безпеки підприємств транспортної галузі. Наразі технологічні рішення виступають ключовим інструментом аналізу, планування та управління фінансовими ресурсами, що сприяє підвищенню ефективності бізнес-процесів і забезпеченню здатності підприємств оперативно адаптуватися до нових викликів зовнішнього середовища.

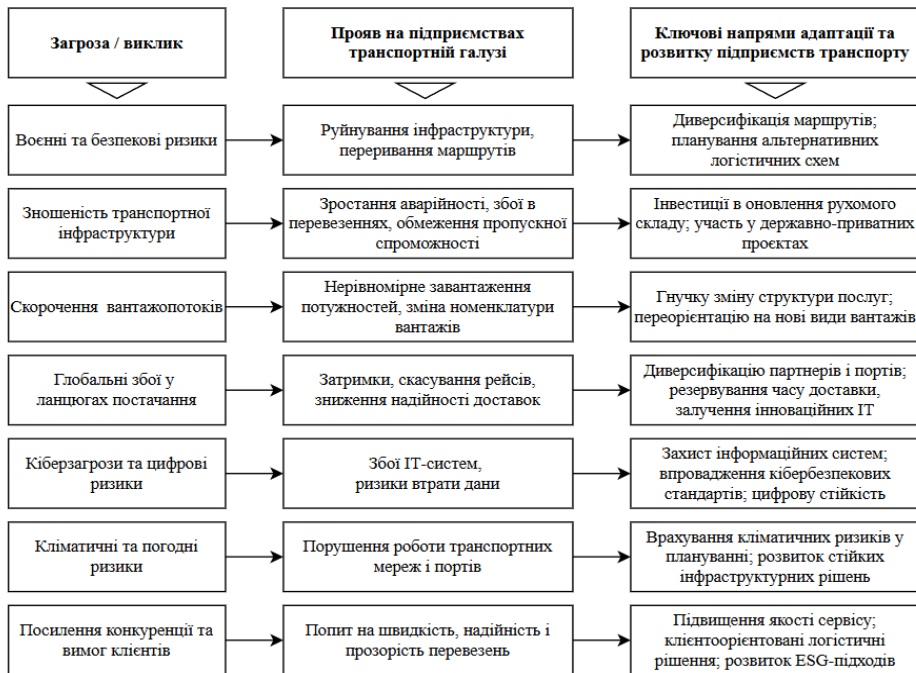


Рис. 7. Концептуальна модель впливу загроз на безпеку та розвиток підприємств транспорту, сформовано авторами

Розглянемо ключові та найпрогресивніші технологічні інновації, які сьогодні впливають на підвищення рівня безпеки та функціонування транспортних підприємств в сучасних ланцюгах постачання [15]:

1. Блокчейн. Використання технології блокчейн у ланцюгу постачання може покращити комунікацію між зацікавленими сторонами включаючи обмін базами даних та усунення необхідності використання «посередника» для координації.

2. Хмарні технології – дозволяють автоматизувати управління перевезеннями, запасами та складськими операціями, забезпечуючи доступ до даних у режимі реального часу підвищуючи якість управлінських рішень.

3. Доповнена та віртуальна реальність (AR/VR) мають потенціал для революціонування ланцюга постачання. Вони можуть запропонувати підприємствам можливість оптимізувати процеси ланцюга поставок, особливо в таких сферах, як складування, транспортування, дистрибуція та операції. Автоматизуючи та оцифруючи раніше ручні процеси, можна знизити виробничі витрати та підвищити загальну ефективність, тим самим змінюючи ланцюг поставок та логістичні операції.

4. Цифрові двійники. Згідно з даними Всесвітнього економічного форуму, цифрові двійники дозволяють підтримувати прийняття рішень у бізнес-середовищі в режимі реального часу. Оскільки вони є цифровими репліками глобальних мереж ланцюгів постачання, вони можуть забезпечувати візуалізацію операцій у режимі реального часу, включаючи товари в дорозі та запаси.

5. Ключову роль у сучасних ланцюгах постачання відіграє Інтернет речей (IoT), який забезпечує безперервний моніторинг вантажів, транспортних засобів і інфраструктури, підвищуючи контроль, прозорість та рівень безпеки перевезень. У поєднанні з машинним навчанням і генеративним штучним інтелектом ці технології дозволяють автоматизувати прийняття рішень для підприємств, оптимізувати маршрути, зменшувати витрати та підвищувати якість обслуговування клієнтів.

Таким чином, інтеграція технологічних інновацій у діяльність транспортних підприємств формує підґрунтя для переходу до безпеково-орієнтованої, адаптивної та інноваційної моделі розвитку, що є необхідною умовою забезпечення стійкості ланцюгів постачання в умовах сучасних викликів і загроз.

Висновки. Проведене дослідження дозволяє узагальнити висновки, що ринок вантажних перевезень України на сучасному етапі функціонує в умовах підвищеної невизначеності та багатофакторного впливу зовнішніх загроз, які формують нові вимоги до діяльності підприємств транспортної галузі. Поєднання глобальних ризиків, воєнних обмежень, інфраструктурних втрат і структурних змін у вантажопотоках зумовлює необхідність переосмислення традиційних підходів до розвитку транспортного бізнесу. А узагальнення отриманих результатів дає підстави стверджувати, що подальші перспективи розвитку підприємств транспортної галузі пов'язані з переходом до більш гнучких, інноваційно орієнтованих і безпеково-чутливих моделей функціонування. Саме інтеграція інноваційних технологій, диверсифікація маршрутів, розвиток мультимодальних рішень і посилення уваги до питань безпеки формують основу для підвищення стійкості транспортних підприємств в умовах сучасних викликів і загроз.

1. Томчук О., Головченко Я. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. № 53. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>.

2. Пнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Підприємництво і торгівля. 2023. № 38. С. 19–28. URL: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.

3. Панчишин С., Хмелярчук М., Вирвіцькі К. Тенденції та перспективи розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. Вісник Львівського університету. Серія «Економіка». 2025. № 68. URL: <https://doi.org/10.30970/ves.2025.68.0.6809>.
4. Гой Н., Жук О., Нагорняк М. Основні механізми реалізації державної політики розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції України. *Philosophy and Governance*. 2025. № 7–8(11–12). URL: <https://doi.org/10.70651/3041-248x/2025.7-8.08>.
5. Будник В., Лерніченко К., Березняцький М. Удосконалення управління процесами міжнародної доставки зернової продукції підприємствами водного транспорту. *Економіка та суспільство*. 2024. № 65. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-54>.
6. Суворова І., Ігнатуша М. Перспективи розвитку авіаційної галузі в Україні після конфлікту. *Держава і регіони. Серія: Економіка і бізнес*. 2024. № 1(131). URL: <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2024-1-10>.
7. The Global Risks Report 2026. *World Economic Forum*. 2026. URL: https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Risks_Report_2026.pdf.
8. Залізничні перевезення 2025: основні тренди. Центр транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/infographics/zaliznichni_perevezennya_2025_osnovni_trendi.
9. Укрзалізниця у 2025 році перевезла 241 582 TEU вантажів у контейнерах. *BlackSeaNews*. URL: <https://www.blackseanews.net/read/239630>.
10. Новий рекорд контейнерообігу українських портів: підсумки 2025. Офіційний телеграм-канал АМЕУ. Публікація від 15.01.2026. URL: https://t.me/aiff_ukraine.
11. Міністерство розвитку громад та територій України. Морські порти України у 2025 році виконали план перевалки більш ніж на 95% попри інтенсивні атаки на інфраструктуру. URL: <https://mindev.gov.ua/news/morski-porty-ukrainy-u-2025-rotsi-vykonaly-plan-perevalky-bilsh-nizh-na-95-popry-intensyvni-ataky-na-infrastrukturu>.
12. Вантажні і пасажирські перевезення: дані за 2021–2023 роки. Скільки-скільки? URL: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/>.
13. Пасажиропереvezення та вантажопереvezення у 2025 році. Скільки-скільки? URL: <https://skilky-skilky.info/u-2025-rotsi-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-0-4-vantazhoperevezennia-skorotylysia-na-9/>.
14. Федорович І. М., Рудич В. С. Інноваційні технології у забезпеченні фінансової безпеки підприємств реального сектора економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 2. С. 165–172. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.2.165>.
15. Jackson A. Top 10: Supply Chain Innovations. 2024. URL: <https://supplychaindigital.com/top10/top-10-supply-chain-innovations>.

1. Tomchuk O., Holovchenko Ya. (2023) Analytichna otsinka posluh vantazhnykh perevezen v umovakh voiennoho stanu [Analytical assessment of freight transportation services under martial law]. *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 53. Available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-90>.
2. Hnedina K.V., Nahorni P.V. (2023) Rynok vantazhnykh perevezen v Ukraini: analiz suchasnoho stanu, vyklyky voiennoho chasu ta perspektyvy rozvytku [Freight transport market in Ukraine: analysis of the current state, wartime challenges and development prospects]. *Pidpriemnytstvo i torhivlia*, vol. 38, pp. 19–28. Available at: <https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-38-03>.
3. Panchyshyn S., Khmeliarchuk M., Vyrvitski K. (2025) Tendentsii ta perspektyvy rozvytku rynku vantazhnykh perevezen v Ukraini [Trends and prospects for the development of the freight transport market in Ukraine]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Seriiia Ekonomika*, vol. 68. Available at: <https://doi.org/10.30970/ves.2025.68.0.6809>.
4. Hoi N., Zhuk O., Nahorniak M. (2025) Osnovni mekhanizmy realizatsii derzhavnoi polityky rozvytku zaliznychnykh vantazhnykh perevezen v umovakh yevrointehratsii Ukrainy [Key mechanisms for implementing state policy on the development of railway freight transportation in the context of Ukraine's European integration]. *Philosophy and Governance*, vol. 7–8(11–12). Available at: <https://doi.org/10.70651/3041-248x/2025.7-8.08>.
5. Budnyk V., Lernichenko K., Berenziatskyi M. (2024) Udokonalennia upravlinnia protsesamy mizhnarodnoi dostavky zernovoi produktsii pidpriemstvamy vodnoho transportu [Improving management of international grain delivery processes by water transport enterprises]. *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 65. Available at: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-65-54>.

6. Suvorova I., Ihnatusha M. (2024) Perspektyvy rozvytku aviatsiinoi haluzi v Ukraini pislia konfliktu [Prospects for the development of the aviation industry in Ukraine after the conflict]. *Derzhava i rehiony. Serii: Ekonomika i biznes*, vol. 1(131). Available at: <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2024-1-10>.
7. World Economic Forum. (2026) The Global Risks Report 2026. Available at: https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Risks_Report_2026.pdf.
8. Centre for Transport Strategies. (2025) Zaliznychni perevezennia 2025: osnovni trendy [Railway transportation 2025: main trends]. Available at: https://cfts.org.ua/infographics/zaliznychni_perevezennya_2025_osnovni_trendi.
9. BlackSeaNews. (2025) Ukrzaliznytsia u 2025 rotsi perevezla 241 582 TEU vantazhiv u konteinerakh [Ukrzaliznytsia transported 241,582 TEU of containerized cargo in 2025]. Available at: <https://www.blackseanews.net/read/239630>.
10. Association of Ukrainian Ports (AMEU). (2026) Novyi rekord konteinerobihu ukrainskykh portiv: pidsumky 2025 [New record of container turnover in Ukrainian ports: results of 2025]. Official Telegram channel, January 15, 2026. Available at: https://t.me/aiff_ukraine.
11. Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine. (2025) Morski porty Ukrainy u 2025 rotsi vykonaly plan perevalky bilsh nizh na 95% popry intensyvni ataky na infrastrukturu [Ukrainian seaports fulfilled more than 95% of the transshipment plan in 2025 despite intensive infrastructure attacks]. Available at: <https://mindev.gov.ua/news/morski-porty-ukrainy-u-2025-rotsi-vykonaly-plan-perevalky-bilsh-nizh-na-95-popry-intensyvni-ataky-na-infrastrukturu>.
12. Skilky-Skilky (2023) Vantazhni i pasazhyrski perevezennia: dani za 2021–2023 roky [Freight and passenger transportation: data for 2021–2023]. Available at: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/>.
13. Skilky-Skilky? (2025) Pasazhyroperevezennia ta vantazhoperevezennia u 2025 rotsi [Passenger and freight transportation in 2025]. Available at: <https://skilky-skilky.info/u-2025-rotsi-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-0-4-vantazhoperevezennia-skorotylysia-na-9/>.
14. Fedorovych I.M., Rudykh V.S. (2025) Innovatsiini tekhnolohii u zabezpechenni finansovoi bezpeky pidpriemstv realnoho sektora ekonomiky [Innovative technologies in ensuring financial security of real sector enterprises]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 2, pp. 165–172. Available at: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.2.165>.
15. Jackson A. (2024) Top 10: Supply Chain Innovations. Available at: <https://supplychaindigital.com/top10/top-10-supply-chain-innovations>.