

УДК 338.47

JEL Classification: R40, R41, L62

DOI: <http://doi.org/10.34025/2310-8185-2024-3.95.07>

Ірина Мустеца, к.е.н., доцент,

<https://orcid.org/0000-0002-1033-2282>

Владислав Пентелюк, магістр,

Назар Мустеца, бакалавр,

Чернівецький торговельно-економічний інститут ДТЕУ,
м. Чернівці

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Анотація

Актуальність. Постановка проблеми. Транспортно-логістичний сектор є важливою складовою економічної системи України, його частка у ВВП у 2020 році склала близько 6,3%. Це зумовлено значною роллю як внутрішніх, так і міжнародних вантажних перевезень, які забезпечують безперервне постачання товарів і матеріалів підприємствам, та кінцевим результатом.

Російська агресія проти України чітко продемонструвала критичну роль транспортного сектору для економіки та суспільства країни. З початком бойових дій росія прагнула зруйнувати транспортні зв'язки України з міжнародними партнерами, що є ключовими для забезпечення постачання товарів та доставки гуманітарної допомоги. Транспортна інфраструктура стала однією з основних цілей атак противника. Внаслідок постійних обстрілів було пошкоджено понад 25 000 км автомобільних доріг, 6 500 км залізничних колій, 315 мостів та 19 аеропортів, із яких 12 використовувалися для цивільної авіації. Повністю припинилося авіасполучення з іншими країнами. Протягом першого року війни обсяги вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним та трубопровідним транспортом в Україні зменшилися майже вдвічі. Саме тому першочерговим завданням відновлення економіки післявоєнної України є відбудова транспортно-логістичного сектору, а також відновлення транспортних підприємств.

Мета дослідження. У статті досліджено проблеми транспортно-логістичної системи України в період воєнного стану, а також наведено шляхи післявоєнного відновлення підприємств транспортного сектору. **Методологія дослідження.** У процесі виконання дослідження використано загальнонаукові теоретичні методи: системний аналіз – для з'ясування основних критеріїв дослідження; метод індукції – на етапі збору, систематизації та обробки інформації для проведення дослідження; метод дедукції – у процесі дослідження теоретичних проблем; абстрактно-логічний метод – для здійснення теоретичних узагальнень та висновків щодо проблем та викликів транспортно-логістичного сектору в умовах війни.

Результати дослідження. У статті розглянуто стан транспортно-логістичної системи та проблеми, з якими стикнулися транспортні підприємства України в умовах війни. Визначено основні напрями післявоєнного реформування логістичної інфраструктури та шляхи відновлення і розвитку міжнародних транспортних перевезень. **Перспективи подальших досліджень.** Досягти подальшого розвитку та відновитися в післявоєнний період українським транспортним підприємствам можливо завдяки виваженим управлінським рішенням, законодавчій підтримці, а також застосовуючи комп'ютерні технології, штучний інтелект і моніторинг ефективності цифрової інфраструктури. Відновлення об'єктів, пошкоджених унаслідок бойових дій, таких як споруди, дороги, мости, порти й аеропорти, слід здійснювати, враховуючи цілі сталого розвитку й екологічно-інноваційні діджитал-технології.

Ключові слова: транспортно-логістичний сектор, воєнний стан, транспортні підприємства.

Кількість джерел – 14; таблиць – 1; рисунків – 1.

Iryna Mustetsa, Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor,

<https://orcid.org/0000-0002-1033-2282>

Vladyslav Penteliuk, Master's Degree Student,

Nazar Mustetsa, Bachelor's Degree Student,

Chernivtsi Institute of Trade and Economics of SUTE, Chernivtsi

ECONOMIC PROBLEMS OF POST-WAR DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

Summary

The transportation and logistics sector is an important component of Ukraine's economic system, with a share of about 6.3% of GDP in 2020. This is due to the significant role of both domestic and international freight transportation, which ensures the continuous supply of goods and materials to enterprises and the final result.

Aggression of Russia against Ukraine has clearly demonstrated the critical role of the transportation sector for the country's economy and society. Since the outbreak of hostilities, Russia has sought to disrupt Ukraine's transportation links with international partners, which are key ones to ensuring the supply of goods and humanitarian aid.

Transport infrastructure has become one of the main targets of enemy attacks. The constant shelling damaged more than 25,000 km of roads, 6,500 km of railroad tracks, 315 bridges and 19 airports, 12 of which were used for civil aviation. Air traffic with other countries was completely disrupted. During the first year of the war, the volume of cargo transportation by rail, road, water, air, and pipeline in Ukraine decreased by almost half. That is why the primary task in the post-war economic

recovery of Ukraine is to reconstruct the transportation and logistics sector, as well as to restore transport enterprises.

The article examines the problems of Ukraine's transportation and logistics system during martial law and provides ways of post-war recovery of transport sector enterprises. In the course of the study, the following general scientific theoretical methods were used: system analysis - to determine the main research criteria; induction method - at the stage of collecting, systematizing and processing information for the study; deduction method - in the process of studying theoretical problems; abstract and logical method - to make theoretical generalizations and conclusions about the problems and challenges of the transportation and logistics sector in the context of war.

The article analyzes the state of the transportation and logistics system and the problems faced by Ukrainian transport enterprises during the war. The main directions of the post-war reform of the logistics infrastructure and ways to restore and develop international transportation are identified.

Ukrainian transport enterprises can achieve further development and recovery in the post-war period through prudent management decisions, legislative support, as well as the use of computer technology, artificial intelligence, and monitoring digital infrastructure performance. The restoration of facilities damaged as a result of hostilities, such as buildings, roads, bridges, ports, and airports, should be carried out with due regard for sustainable development goals and environmentally innovative digital technologies.

Keywords: transportation and logistics sector, martial law, transport enterprises.

Number of sources – 14, number of tables – 1, number of drawings – 1.

Вступ. Російська агресія, що почалася проти України, підкреслила критичне значення транспортного сектору для української економіки та суспільства. З початком війни росія намагалася порушити транспортні зв'язки України з її міжнародними партнерами, а це предмет внутрішнього постачання товарів й оплата гуманітарних вантажів.

Транспортна інфраструктура стала головною мішенню ворожих атак. Внаслідок систематичних обстрілів було пошкоджено понад 25 000 км автомобільних доріг, 6 500 км залізничних колій, 315 мостів та 19 аеропортів, з яких 12 – цивільні [1]. Повітряне сполучення з іншими країнами було повністю перервано, як наслідок, в Україні за перший рік повномасштабної війни майже вдвічі скоротився обсяг вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним, трубопровідним транспортом.

Тож питання відновлення транспортно-логістичних підприємств, враховуючи глобальні виклики економіки в післявоєнний період, є надзвичайно актуальним.

Постановка проблеми. Попри ці значні втрати, основний тягар забезпечення промисловості ресурсами ліг на залізничний і автомобільний транспорт. З моменту введення воєнного стану саме ці види транспорту забезпечують українську армію зброєю та іншими необхідними ресурсами. Вони також підтримують функціонування економіки, евакуюючи населення в безпечні райони та продовжуючи перевезення продуктів, гуманітарної допомоги і будівельних матеріалів для відновлення зруйнованої інфраструктури.

Однак через кризу в транспортному комплексі, зумовлену війною, кількість наукових досліджень у цій галузі є недостатньою. Зміна умов і середовища діяльності підприємств транспорту потребує перегляду, особливо в розрізі напрямів й ефективних заходів розвитку транспортних послуг України в умовах воєнного часу. Це, своєю чергою, робить актуальним проведення післявоєнної відбудови транспортно-логістичних вузлів, розвитку транспортного ринку країни, в тому числі питання відновлення транспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами транспортного сектору економіки в умовах воєнного стану займалися такі науковці, як Томчук О. Ф. та Головаченко Я. О., які акцентували увагу на оцінці послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану, а також визначенням показників для їх аналітичного узагальнення [1]. Лучнікова Т. розглядала міжнародні вантажні перевезення в умовах війни, також в цьому напрямку працювали Шульц С. Л., Луцків О. М., які аналізували проблеми в логістичній системі України [2–3].

Кисіль Р. досліджував індустрію логістики та перевезень у 2023 році, тож зазначає, що за прогнозами Allied Market Research ринок «цифрової логістики» – сукупності сервісів та інструментів для перевезень – зросте на понад 20% до 2030 року. Тобто компанії покладатимуться на автоматизацію, ІТ-рішення і хмарні сервіси. За даними KPMG, посилити інвестиції в цифровізацію

планують близько 60% компаній. Автор також додає, що логістика продовжує бути одним з головних джерел забруднення: перевезення відповідальні за 20% світових викидів CO₂. Саме тому аналітики стверджують, що без екологічної стійкості ланцюги поставок не будуть економічно стійкими [4]. Розвиток логістичних підприємств в умовах глобалізації є пріоритетом відтворення в післявоєнний період, як зазначає Ковалишин С. В. [5].

Всім зрозуміло, що в післявоєнний період схема перевезень в Україні зміниться, адже українські перевізники і під час війни швидко переорієнтувалися на доставку найнеобхіднішого – гуманітарних вантажів. Шевченко В. зазначає, що за перший місяць війни здійснено понад 120 гуманітарних рейсів, враховуючи внутрішні й міжнародні. Возили продовольство, ліки, одяг, засоби гігієни, амуніцію і товари для військових. Здебільшого із заходу України до Києва та з Польщі і Нідерландів – до Львова [6]. Науковець акцентує увагу на підтримці з боку держави логістичних підприємств через зменшення податкового тиску, що особливо актуально в сучасних умовах господарювання [6], однак законодавчі вимоги щодо відміни податкових пільг під час воєнного стану викликають фінансові проблеми та податкове навантаження на підприємства [7]. Науковці пропонують шляхи підвищення фінансової спроможності органів місцевого самоврядування: запровадити спільну модель адміністрування податку на майно для органів Державної податкової служби й органів місцевого самоврядування, а також розширити процес цифровізації в царині справляння місцевих податків [8].

Необхідність розвитку інновацій лишається актуальною в умовах війни, вимагаючи спеціальних заходів для фінансового забезпечення інноваційних проєктів. Для подолання труднощів важливо провести аналіз впливу військового конфлікту на конкретні сегменти [9]. Особливої уваги заслуговує і ринок автомобільних вантажних перевезень, а також його подальший розвиток, що зазначають Косар Н. і Кузьо Н., Мокряков А. [10-11].

Також слід зазначити, що без сучасних цифрових інструментів для управління бізнесом і проєктами післявоєнне відновлення України та її економіки буде неможливим [12].

Метою статті є дослідження економічних проблем, з якими стикнулися транспортні підприємства в умовах війни, а також визначення основних напрямів їх післявоєнного розвитку в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу. Очевидно, що транспортна система України зазнала кардинальних змін, що призвело до збільшення тривалості маршрутів і підвищення їх енергоємності. Основною послугою стало перебування альтернативних маршрутів і перенаправлення як внутрішніх, так і міжнародних вантажопотоків. Проблеми виникли і з експортом, через низьку пропускну здатність західних прикордонних переходів, що було врегульовано спрощенням митних платежів під час дії воєнного стану в Україні. Відповідно, спрощення таких процедур стало необхідним для забезпечення зростання імпорту й експорту, що має вирішальне значення для економічного відновлення країни.

У відповідь на це, для стабілізації функціонування транспортного сектору й створення оптимальних умов, державні органи України вжили низку невідкладних заходів, зокрема надано відстрочку від мобілізації військовозобов'язаним, працівникам Збройних Сил України та інших військових формувань, а також працівникам залізничного транспорту, які перевозять вантажі медичного і гуманітарного призначення, віком від 18 до 60 років.

Позитивним кроком є запускання офіційної гуманітарної платформи «СпівДія», яка дає можливість власникам транспортних засобів (фізичним ф юридичним особам) брати участь у логістиці перевезень гуманітарних вантажів. Таким чином, для швидкої доставки гуманітарної допомоги 14 європейських країн зробили в'їзд в Україну обов'язковою умовою для отримання дозволу на транспортування гуманітарних вантажів [6].

Кількість пунктів пропуску на українських дорогах було скорочено для підвищення ефективності пасажирських і вантажних перевезень, з урахуванням потреб безпеки в умовах війни. Перевезення вантажів залізничного транспорту в період березня-серпня 2022 року зменшилися майже вдвічі порівняно з аналогічним періодом 2021 року, тоді як автомобільні перевезення знизилися в 1,2 раза (табл. 1).

Таблиця 1

Оцінка перевезення вантажів залізничним й автомобільним транспортом у 2021-2022 рр. (млн тон)*

Тип транспорту	Період		Відхилення 2022 р. від 2021 р.
	2021 рік	2022 рік	
Залізничний	157,1	78,9	- 50%
Автомобільний	90,0	70,4	- 22%

*Джерело: [13].

Така динаміка обумовлена тим, що залізничні перевезення залежать від електропостачання і безпосередньо прокладених маршрутів шляхів, що робить їх менш мобільними, ніж автоперевезення. Також після початку війни значна частина вантажних поїздів залишилася на окупованих територіях півдня України. Оцінка зниження вантажних перевезень у 2022 році наведена на рис. 1.

Закриття портів і припинення авіасполучення створили нові можливості для компаній, що обслуговують ринок автомобільних перевезень. Проте вони не можуть повністю компенсувати обсяги перевезень, які раніше використовувалися морським транспортом. Попит на ринок автомобільних перевезень в Україні зараз формується через постійний експорт вітчизняних товарів за кордон, постачання товарів з інших країн та у зруйновані регіони, потреби Збройних сил України, а також забезпечення обслуговування іноземної допомоги.

Наразі автомобільний транспорт має найбільший потенціал для відновлення довоєнних показників ринку українського вантажного бізнесу.

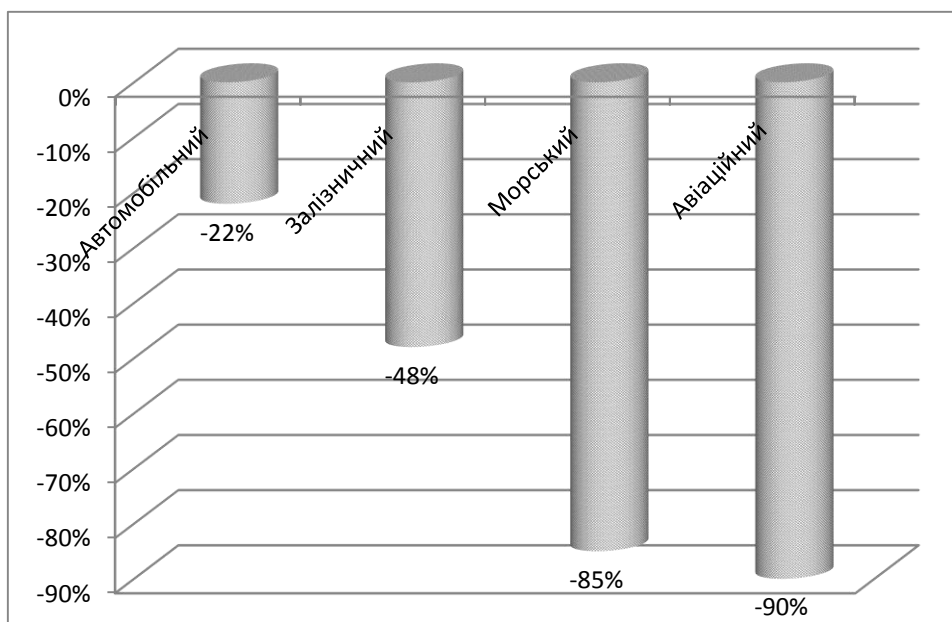


Рис. 1. Оцінка зниження вантажних перевезень 2022 р.
(млн тон)

*Джерело: [13].

Аналізуючи вантажні залізничні перевезення за останні роки, можна відзначити, що їхня частка в загальному вантажному перевезенні України мала тенденцію до скорочення ще до початку повномасштабного вторгнення росії. При цьому спостерігається зростання частки автомобільного транспорту. Ця тенденція посилилася після ескалації бойових дій, основні імпорتنі й експортні потоки країни тепер проходять переважно через європейські напрямки. Слід зазначити, що автомобільна інфраструктура є вразливою до ворожих атак, саме тому залізничний транспорт продовжує залишатися однією з ключових складових транспортно-логістичного комплексу України, перевозячи значну кількість річного обсягу вантажів. Для забезпечення його ефективної роботи було запроваджено такі заходи:

1. Понад 3 мільйони людей були безкоштовно евакуйовані залізничним транспортом через п'ять коридорів, переважно зі східних областей. Близько 430 000 осіб евакуювали за кордон,

головним чином до Польщі, Молдови, Угорщини, Румунії, Німеччини та Словаччини.

2. У західних країнах України створено низку логістичних центрів для полегшення імпорту й швидкого розподілу гуманітарної допомоги по всій країні. Ці центри займаються транспортуванням, зберіганням і сортуванням гуманітарних вантажів. З 24 лютого по 24 березня 2022 року АТ «Укрзалізниця» перевезла загалом 1400 вагонів гуманітарної допомоги.

Зокрема, для підвищення гуманітарної підтримки України Закарпатська обласна військова адміністрація спільно з владою Словацької Республіки відкрила 29 березня 2022 року в Словаччині Європейський центр гуманітарної допомоги Закарпатської обласної військової адміністрації. Цей центр має пряме залізничне сполучення з Україною, а також доступ до міжнародного аеропорту й розвинену інфраструктуру міжнародних дорожніх сполучень [4].

АТ «Укрзалізниця» стала державним оператором стратегічного запасу продовольства, що забезпечує потреби населення у харчових продуктах на мінімальний період споживання в один місяць. Для цього, а також для постачання палива і медикаментів Кабінет Міністрів України виділив окремий фонд. Станом на 21 березня 2022 року було законтрактовано 26,5 тис. тонн продовольства на суму 746,2 млн грн. У перспективі для АТ «Укрзалізниця» - подальший розвиток та розширення логістичних інфраструктур, швидке відновлення зруйнованої російськими загарбниками інфраструктури, підвищення якості пасажирських і вантажних перевезень відповідно до європейських стандартів, а також підвищення якості наданих послуг [6].

Продовжується процес переміщення українських підприємств, що знаходяться в зонах активних бойових дій, з відновленням їх діяльності. У цьому процесі бере активну участь АТ «Укрзалізниця» та АТ «Укрпошта», які забезпечують безкоштовне переміщення майна компаній. Станом на 29 березня 2022 року 1164 підприємства та юридичні особи висловили бажання релокувати свою діяльність [10].

Врегулюванню питань щодо податкового навантаження на підприємства, в тому числі і логістичні, приділяють значну увагу законодавчі органи. Так, після ухвалення Закону № 3219-IX у 2023 році «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України» почалося поступове повернення до довоєнного режиму оподаткування, що дозволило оцінити вплив цих змін на економіку країни під час війни й ефективність застосованих заходів у період з 2023 по 2024 роки [7].

Кризова ситуація, викликана військовими діями на території України, також вплинула на продаж аграрної продукції з України. «Зернова угода» стала ключовим елементом підтримки експортної діяльності країни, дозволивши зберегти важливі торговельні зв'язки з міжнародними партнерами та забезпечити продовольчу безпеку багатьох країн. Ця угода була досягнута завдяки підтримці ООН і Туреччини, що сприяло частковому відновленню судноплавства в Чорноморському регіоні й спрямувало експортні потоки в умовах війни. Однак вихід росії з цього договору в липні 2023 року створив нові виклики для підтримки міжнародних перевезень.

Авіаційний транспорт, який раніше використовувався для перевезення невеликих, але цінних або швидкопсувних вантажів, фактично паралізований через закриття повітряного простору для цивільної авіації. Це призвело до суттєвого зниження обсягів перевезень авіатранспортом у 2022-2024 роках порівняно з 2021 роком.

Однак проблеми з транспортною інфраструктурою залишаються актуальними, ворог продовжує систематичні атаки на ключові транспортні вузли, що ускладнює логістичні операції. Відновлення транспортної системи України потребує значних ресурсів і часу, однак завдяки стратегічним рішенням уряду та залученню міжнародної підтримки поступово відновлюються обсяги вантажних перевезень, як внутрішніх, так і міжнародних критичних логістичних маршрутів.

Висновки. Післявоєнне реформування логістичної інфраструктури повинно здійснюватися у таких напрямках: окрім відновлення об'єктів, пошкоджених унаслідок бойових дій, таких як споруди, дороги, мости, порти й аеропорти, слід звернути увагу на можливість і доцільність залучення приватного капіталу. Це необхідно, оскільки виключно державних ресурсів, включаючи донорську допомогу, ймовірно, буде недостатньо. Слід врахувати і те, що Європа не стикалася з воєнним конфліктом такого масштабу в сучасній історії.

Для відновлення та розвитку міжнародних транспортних перевезень ключовим аспектом можна назвати діджиталізацію й використання штучного інтелекту. Вирішення проблемних питань у цифровізації ланцюгів поставок має базуватися на науково обґрунтованих методиках, враховуючи цілі сталого розвитку. Це сприятиме ефективному прийняттю управлінських рішень, точному бюджетуванню інноваційних проєктів і можливості оцінити їхню економічну ефективність, як на стадії планування, так і під час реалізації.

Слід зазначити, що для забезпечення працездатності сучасних логістичних ланцюгів поставок необхідний регулярний моніторинг ефективності цифрової інфраструктури. Без цих заходів існує ризик низької ефективності функціонування системи і перевищення витрат над очікуваними вигодами.

Список використаних джерел:

1. Томчук О. Ф., Головченко Я. О. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 53. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706>
2. Лучникова Т. Міжнародні вантажні перевезення територією України в умовах війни. *Товари і ринки*. 2022. № 3. С. 37–46.
3. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2. С. 85–93.
4. Кисіль Р. Якою буде індустрія логістики та перевезень у 2023 році. *Економічна правда : вебсайт*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/>
5. Ковалишин С. В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична*. 2023. Вип. 37. С. 6–104.
6. Шевченко В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-vukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhiobmezhennya-na-perevezennya50231625.html>

7. Мустеця І., Георгіян А. Особливості оподаткування торговельних підприємств в умовах воєнного стану. *Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference "Global Directions in Scientific Research and Technological Development"*, September 16-18, 2024, Valencia, Spain Collection of Scientific Papers. Pp. 64-71. URL: <https://www.eoss-conf.com/arkhiv/global-directions-in-scientific-research-and-technological-development-16-09-24/>
8. Vdovichen A., Chornovol A., Mustetsa I., Tabenska J., Tomniuk T. Fiscal decentralization and local finance in Ukraine and eu member-states. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2024. Том 3 (56). URL: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/4390/4106>
9. Малярчук О. Інструменти фінансового забезпечення інноваційної відбудови економіки країни. *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту*. 2023. Вип. IV (92). Економічні науки. С. 212–222. URL: <http://herald.chite.edu.ua/content/download/archive/2023/v4/15.pdf>
10. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Вип. 65. С. 14–23.
11. Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. URL: <https://logist.fm/publications/rinokvantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultatiostannih-doslidzen-ta-prognozi>
12. Маначинська Ю., Фірчук М. Цифровізація бухгалтерського обліку в контексті відбудови економіки України. *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту*. 2024. Вип. I (93). Економічні науки. С. 114–141. URL: <http://herald.chite.edu.ua/content/download/archive/2024/v1/10.pdf>
13. Ринок вантажних перевезень в Україні – огляд від Pro-Consulting. URL: <https://proconsulting.ua/ua/pressroom/rynok-gruzovyhperevozok-v-ukraine-obzor-ot-pro-consulting>
14. Урядовий портал : вебсайт. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33513.html>

References:

1. Tomchuk, O.F., Holovchenko, Ya.O (2023). Analytical assessment of cargo transportation services under martial law conditions. *Ekonomika ta suspil'stvo [Economy and society]*, vol. 53. Available at: <https://etsonomiandsotsiety.in.ua/indekh.php/journal/artitsle/viev/2706> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).
2. Luchnykova, T. (2022). International cargo transportation on the territory of Ukraine in wartime conditions. *Tovary i rynky [Goods and markets]*, no. 3, pp. 37–46 (in Ukr.).
3. Shul'ts, S.L., Lutskevych, O.M. (2022). Problems of functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime conditions. *Rehional'na ekonomika [Regional economy]*, no. 2, pp. 85–93 (in Ukr.).
4. Kysil', R. What will the logistics and transportation industry look like in 2023. *Ekonomichna pravda [Economic Truth]*. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/02/1/696554/> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).
5. Kovalyshyn, S.V. (2023). Development strategies of logistics companies in the conditions of globalization. *Naukovi zapysky L'viv's'koho universytetu biznesu ta prava. Seriya ekonomichna. Seriya iurydychna [Scientific notes of the Lviv University of Business and Law. The series is economical. Legal series]*, vol. 37, pp. 6–104 (in Ukr.).
6. Shevchenko, V. The logistics of war. How freight transportation in Ukraine has changed. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-vukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhiobmezhennya-na-perevezennya50231625.html> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).

7. Mustetsa, I., Heorhiian, A. (2024). Peculiarities of taxation of commercial enterprises under martial law. *Proceedings of the 1st International Scientific and Practical Conference "Global Directions in Scientific Research and Technological Development"* September 16-18, 2024 Valencia, Spain Collection of Scientific Papers. Pp. 64-71. Available at: <https://www.eoss-conf.com/arkhiv/global-directions-in-scientific-research-and-technological-development-16-09-24/> (Accessed 3 November 2024) (in Sp.).
8. Vdovichen, A., Chornovol, A., Mustetsa, I., Tabenska, J., Tomniuk, T. (2024). Fiscal decentralization and local finance in Ukraine and eu member-states. *Finansovo-kredytna diial'nist': problemy teorii ta praktyky [Financial and credit activity: problems of theory and practice]*, vol. 3 (56). Available at: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/4390/4106> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).
9. Maliarchuk, O. (2023). Financial support tools for innovative reconstruction of the country's economy. *Visnyk Chernivetskoho torhovelno-ekonomichnoho instytutu [Bulletin of the Chernivtsi Trade and Economic Institute]*, issue IV (92), pp. 212-222. Available at: <http://herald.chite.edu.ua/content/download/archive/2023/v4/15.pdf> (Accessed 3 November 2024) (In Ukr.).
10. Kosar, N., Kuz'o, N. (2023). The impact of the war on the road freight transport market of Ukraine and its further development. *Visnyk L'vivskoho universytetu. Seriya ekonomichna [Bulletin of Lviv University. Series is economica]*, vol. 65, pp. 14-23 (in Ukr.).
11. Mokriakov, A. The cargo transportation market in Ukraine: the results of the latest research and forecasts. Available at: <https://logist.fm/publications/rinokvantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultatiostannih-doslidzhen-ta-prognozi> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).
12. Manachyns'ka, Yu., Firchuk, M. (2024). Digitization of accounting in the context of rebuilding the economy of Ukraine. *Visnyk Chernivetskoho torhovelno-ekonomichnoho instytutu [Bulletin of the Chernivtsi Trade and Economic Institute]*, issue I (93). Available at: <http://herald.chite.edu.ua/content/download/archive/2024/v1/10.pdf> (Accessed 3 November 2024) (in Ukr.).
13. The freight transportation market in Ukraine - an overview from Pro-Consulting. Available at: <https://proconsulting.ua/ua/pressroom/rynok-gruzovyhperevozok-v-ukraine-obzor-ot-pro-consulting> (Accessed 3 November 2024).
14. Government Portal: Website. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/33513.html> (Accessed 3 November 2024).