**Л.В. Леонтьєва, Н.І. Соловйова**

**(Харків, Україна)**

**ВПЛИВ ВІЙНИ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ**

**Вступ.** Українська економіка є важливою частиною світової економіки, і військова агресія Російської Федерації на нашій території серйозно вплинула на міжнародні економічні відносини.

Транспортний сектор з’єднує різні міста, міські та сільські райони, ринки, місця виробництва. Це локомотив економіки та її розвитку у виробництві, споживанні та торгівлі. На регіональному та міжнародному рівнях він з’єднує країну з рештою світу, включаючи зовнішні фінансові ринки, торгівлю, інвестиційні потоки, ланцюги поставок і потік ідей.

Сучасні засоби транспорту та зв'язку. Для відновлення транспортної інфраструктури в короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритетності фінансування та реалізації відновлення інжиніринга (будівництво, реконструкція, ремонт).

Оскільки на першому етапі виникли проблеми із загальною інфраструктурою відновлення, фінансування елементів відновлення має бути пріоритетним, безпосередньо впливає на мобільність і безпеку. Війна в Україні торкнулася близько 25% світу. Торгівля зерном спричиняє зростання світових цін, продовольча інфляція та обмежений доступ до їжі.

Продукти харчування з країн-імпортерів, таких як Україна та Росія. Перспективи відновлення та переорієнтації транспортної галузі. Маршрути та види транспорту є важливою темою дослідження, оскільки структурні зміни та частка розвантажень на магістралях та митних постах є важливою частиною зростання експорту для українських виробників.

Транспорт - одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, його призначення - задоволення транспортних потреб населення і суспільного виробництва. Розвиток і вдосконалення транспортної галузі здійснюються відповідно до загальнодержавних планів, що базуються на досягненнях національного науково-технічного прогресу, у поєднанні з основними державними завданнями.

Міжнародні перевезення або міжнародний зв'язок. “Це стосується перевезення товарів або пасажирів між кількома країнами, яке характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн” [1]. Міжнародні відправлення вважаються відправленнями між двома або більше станів. Хоча в міжнародному праві визначення міжнародного транспорту обговорюється в літературі протягом тривалого часу. “Все це зводиться до того, що під міжнародним транспортом слід розуміти переміщення будь-якого виду транспорту вантажів або пасажирів, якщо таке переміщення носить міжнародний характер.”[2].

“У 2021 році частка видів транспорту в загальному перевезенні вантажів розподіляється так: залізничний – 51%, автомобільний – 32%, водний транспорт – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10%”[3].

Частка ринку різко змінюється, оскільки кожен вид транспорту зазвичай обслуговує свій власний сектор економіки. Може свідчити про формування екстремальних факторів. Це не сприяє розвитку національної економіки. У свою чергу, недостатня пропускна здатність залізниці може мати негативний вплив на транспортний сектор. Основні моменти транспортної та дорожньої інфраструктури.

Розширення ринку автомобільних перевезень “Українські вантажні перевезення були досить успішними протягом останнього десятиліття, але його стан, конкуренти слабшають війна докорінно змінила міжнародний ландшафт транспорту, за даними консалтингової компанії McKinsey”[3], вторгнення Росії в Україну призведе до глобальної 12 зміни в усьому світі.

Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції ризиковані.

Для неприпустимо великих черг на кордоні часто є вагомі причини:

По-перше, після початку повномасштабного вторгнення Росії та блокади морських портів вантажі з України перестали потрапляти через морський шлях через перетікання на інші види транспорту. Залізниця протрималася протягом певного часу, але її пропускна здатність спочатку вичерпалася. Зараз черги для транзиту залізницею розраховуються щомісячно.

По-друге, Україна робить спроби анулювати ліцензії на автомобільні перевезення, спочатку узгоджуючи це з кожним з сусідів окремо, а потім підтверджуючи згоду на рівні ЄС.

Третя, причина полягає в спрощенні вимог для отримання ліцензій на перевезення в Україні. Зараз практично будь-хто, хто хоче займатися перевезеннями і має водійське посвідчення відповідної категорії, може легко отримати необхідні документи, що призвело до значного зростання кількості перевізників в Україні.

Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі. “Однак основний логістичний шлях для цього продукту через Чорне море був перекритий через агресію Росії.” [4] Експерти та міжнародні організації вважають, що неможливість доставки українських продуктів може загострити продовольчу кризу в десятках країн, особливо в Африці та Азії.

Ця проблема стала не лише локальним логістичним викликом, але й прецедентом для світового ринку, оскільки наразі відсутні альтернативи морським перевезенням.

Українські залізниці ширші за європейські, що ускладнює залізничні перевезення, “а пункти на кордоні між Україною та ЄС називають вузькими через обмежену швидкість та обсяг зерна” [5], яке можна провезти через них. Щоб вирішити ці проблеми, деякі європейські країни, такі як Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися використовувати свої порти для перевезення зерна морем.

**Висновки**. Наслідки економічної рецесії, спричиненої військовими подіями в Україні, виявились критичними, і втрата контролю над морськими портами вимагала швидкої переорієнтації на інші види транспорту. Показало, що найбільш незбалансованим елементом системи перевезень є залізничне сполучення, яке не вдалося адаптуватися до європейських стандартів, що призвело до довгих черг і неефективного використання ресурсів.

Значний тиск виник на автомобільному вантажоперевезенні та митних пропускних пунктах. Заходи влади щодо трансформації інфраструктури вже починають приносити результати.

Можливі напрямки майбутніх досліджень можуть включати аналіз проблем, пов'язаних із перепрофілюванням транспортних перевезень та впровадженням нормативних документів для полегшення перевезень.

**Література:**

1.Таран С., Яворський П., Павицька Ю., Омельченко І.. Бучко М. Аналіз торгівлі послугами Україною. Перевезення вантажів 2021. Центр аналітики міжнародної торгівлі URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>

2. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим” – Офіс ефективного регулювання. Офіс ефективного регулювання. URL: https://brdo.com.ua/analytics/21368/ (дата звернення: 17.09.2022).

3.Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. Новости бизнеса, экономики, финансов, рынков и компаний – НВ Бизнес. URL: https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhiobmezhennya-na-perevezennya-50231625.html (дата звернення: 18.09.2022).

4.Довідка щодо виконання заявок на перевезення зернових вантажів (перевезення в зерновозах інвентарного парку ПАТ “Укрзалізниця” та ЦТЛ). URL: https://www.uz.gov.ua/cargo\_transportation/zayavki/zerno\_zayavka/ (дата звернення: 18.09.2022).

5. Кісіль Р. Як війна в Україні змінює світову логістику. URL:https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/24/688538/ (дата звернення: 17.09.2022).