

Подік Я.В., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Війна в Україні спричинила значні порушення в роботі транспортної системи країни. Багато об'єктів інфраструктури зруйновані, значні території окуповані, мільйони людей змушені були покинути свої домівки. В цих умовах забезпечення транспортних перевезень стало критично важливим завданням, як для потреб армії, так і для цивільного населення.

Транспортні перевезення в Україні - це складна система, що охоплює різні види транспорту, інфраструктуру та послуги, які забезпечують переміщення людей та вантажів по всій країні та за її межами. Розвиток і вдосконалення транспортної галузі здійснюється відповідно до загальнодержавного плану, на основі досягнень науково-технічного прогресу, що забезпечується державою, у поєднанні з загальнодержавними пріоритетами. Проте, перевезення напряму залежать від ситуації в країні - економічної, політичної, екологічної, військової тощо. «Введення воєнного стану на території України стало наслідком великої кількості змін. Що ж стосовно перевезень, то абсолютно у всіх їх видах відбулися значні зміни, введено нові «правила» або ж обмеження, деякі види перевезень (як, наприклад, авіаперевезення) взагалі перестали використовуватися» [1].

За даними консалтингової компанії McKinsey вторгнення росії в Україну спричинило 12 глобальних змін транспортних перевезень у всьому 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. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами [2, с. 85]. Адже з початком повномасштабного вторгнення росії на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота лягла на плечі залізничників та автомобілістів. У результаті аналізу процесу автомобільних перевезень органами Держприкордонслужби України встановлено, що з початком агресії рф кількість автомобільних перевезень збільшилась майже на 80% [1].

Зменшення кількості вантажних перевезень, безоплатне перевезення

внутрішньо переміщених осіб, військових та гуманітарних вантажів, а також різке зростання ціни на паливо та ракетні удари по цивільній енергетичній інфраструктурі призвели до вимушеного підвищення тарифів на послуги вантажних та пасажирських перевезень [1].

Незважаючи на численні виклики, українська влада та транспортні компанії вживають заходів для забезпечення функціонування транспортної системи:

- тривають роботи з відновлення зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури;

- створюються нові маршрути для обходу пошкоджених ділянок доріг та мостів;

- залучається гуманітарна допомога, міжнародні організації та країни-партнери надають Україні гуманітарну допомогу, яка включає транспортні засоби, паливо та запчастини [3, с. 198];

- вживаються заходи для економії палива, такі як обмеження руху транспорту та використання більш економних видів транспорту;

- важливу роль у забезпеченні транспортних перевезень відіграють волонтери: вони допомагають перевозити людей та вантажі, доставляти гуманітарну допомогу, а також ремонтувати пошкоджену транспортну інфраструктуру [4, с. 78].

Війна в нашій країні вплинула не тільки на внутрішні перевезення, а також і на логістику міжнародних перевезень, що спричинило пошук альтернативних логістичних схем доставки. Як правило, це мультимодальне перевезення з використанням декількох видів транспорту. Так, єдино можливим варіантом швидкої доставки вантажів до США або до інших далеких країн різних континентів, розділених океаном, стало мультимодальне перевезення з використанням автомобільного транспорту з аеропортів Європи. Змінилася також структура логістики міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Утруднена доставка в області, що межують з тимчасово окупованими територіями і далеко не всі перевізники готові перевозити туди вантаж. Також піднялася ціна фрахту за автоперевезення.

Отже, здійснення транспортних перевезень в Україні у період воєнного стану - це складне завдання, яке потребує значних зусиль та ресурсів. Завдяки спільним діям влади, транспортних компаній, волонтерів та міжнародних партнерів вдається забезпечити функціонування транспортної системи та задовольнити потреби армії та цивільного населення. Попри це, серйозним викликом законодавчого регулювання ринку транспортних перевезень є визначення оптимальних механізмів перевезення пасажирів та вантажів в умовах воєнного стану.

Література

1. Томчук О.Ф., Головченко Я.О. Аналітична оцінка послуг вантажних

перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Випуск 53. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706/2620>.

2. Мітченко Г.В. Аналіз базових маркетингових стратегій підприємств автотранспортних вантажоперевезень у сучасних умовах господарювання. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 7. С. 84–87.

3. Крикавський Є.І. Партнерські відносини на ринку В2В та В2С: монографія. Львів. 2015. 232 с.

4. Стасюк О.М. Основні тенденції ринку вантажних залізничних перевезень України. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2022. № 3–4. С. 74–80.

УДК 346.9(043.2)

Прус М.І., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Тімуш І.С., д.ю.н, професор

УЧАСНИКИ СПРАВИ У ГОСПОДАРСЬКОМУ ПРОЦЕСІ

Як визначено у ст. 41 Господарського процесуального кодексу України (далі – ГПК України), у справах позовного провадження учасниками справи є сторони та треті особи. Під час розгляду вимог у наказному провадженні учасниками справи є заявник та боржник. У справах можуть також брати участь органи та особи, яким законом надано право звертатися до суду в інтересах інших осіб. У науковій літературі визначаються різні критерії, за якими можна класифікувати учасників справи, але більш прийнятним вважаємо критерій правового інтересу до результатів вирішення справи. Тому варто виокремити таких учасників: сторони та їх представників (ст. 45-48 ГПК України); третіх осіб, які заявляють самостійні вимоги щодо предмета спору (ст. 49 ГПК України); третіх осіб, які не заявляють самостійні вимоги щодо предмета спору (ст. 50 ГПК України); органи та особи, яким законом надано право звертатися до суду в інтересах інших осіб (ст. 53-55 ГПК України); представників (ст. 56-61 ГПК України); інших учасників судового процесу, а саме: помічника, секретаря судового засідання, судового розпорядника, свідка, експерта, експерта з питань права, перекладача, спеціаліста (ст. 62-72 ГПК України) [2].

Склад учасників зумовлений завданням господарського судочинства. Кожний з учасників наділений законом певними правами і обов'язками згідно з метою їх участі у процесі. Обов'язкові учасники процесу – сторони: позивач і відповідач. Участь у процесі інших осіб не є обов'язковою, склад їх залежить від обставин кожної справи. Загальною