

02 September 2014. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1365-14#Text>.

8. Natsional'ne polozhennia (standart) bukhalters'koho obliku 28 «Zmshennia korysnosti aktyviv». [National accounting regulations (standard) 28 "Changes in the value of assets"]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-05#Text>.

9. Patuta, M., Shmatkov's'ka, T. (2022). «Peculiarities of accounting in the minds of the military camp in Ukraine». *Halyts'kyj ekonomichnyj visnyk*. № 4 (77). pp. 53-63.

10. Podatkovyj kodeks Ukrainy. [Tax Code of Ukraine]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n8462>

11. Prokopova, O.M., Kudlaieva, N.V. (2022). «Accounting in the minds of the military: key characteristics and problematic aspects». *Investytsii: praktyka ta dosvid*. № 9-10. pp. 38-43.

Abstract.

Ivanchenkova L., Orel V., Birchenko N., Skliar L., Feklistov O. Adaptation of accounting operations to the challenges of martial law in Ukraine.

The article examines the features of accounting in Ukraine under martial law. The main challenges enterprises face in maintaining accounting records are analyzed. It has been determined that the accounting process is significantly affected by asset destruction and damage, document loss, staff rotation, interruptions to accounting systems, and the inability to access data promptly. Attention is paid to the issues of accounting for assets that enterprises have lost access to due to hostility or the occupation of territories. It is noted that there are significant difficulties in verifying the reliability of accounting data, which affects the accuracy of assessing enterprises' financial positions. An addition to the working chart of accounts is proposed: the analytical feature "location of assets". This allows for the differentiation of assets by risk level, from those in safe territories to those in zones of active hostilities or occupied territories. Corresponding clarifications should also be included in the notes to the financial statements. This approach will increase the objective of financial reporting and improve the information support for management decisions. The importance of digitalizing accounting processes, introducing electronic document management, and leveraging automated and cloud technologies to ensure data storage, remote access, and the continuity of accounting activities under wartime conditions is emphasized. Recommendations are proposed to amend elements of enterprises' accounting policies to adapt them to the conditions of martial law. The key recommendations include defining procedures for assessing asset impairment, establishing accruals for reserves, determining inventory periods, implementing electronic document management, creating backup copies of accounting data, and implementing an internal audit to ensure the reliability of information. These recommendations are essential for ensuring the accuracy of accounting information, maintaining enterprise information security, improving the reliability of financial statements, and laying the foundations for anti-crisis management during martial law.

Keywords: accounting, accounting policy, martial law, impairment, expenses, assets, chart of accounts, financial statements, primary documents.

Стаття надійшла до редакції / Received 20.10.2025

Прийнята до друку / Accepted 02.11.2025

Бібліографічний опис статті:

Ivanchenkova L.V., Orel V.M., Birchenko N.O., Feklistov O.A., Sklyar L.B. Адаптація функціонування бухгалтерського обліку до викликів воєнного стану в Україні. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2025. № 6. С. 107-111.

Ivanchenkova L., Orel V., Birchenko N., Skliar L., Feklistov O. Adaptation of accounting operations to the challenges of martial law in Ukraine. Actual problems of innovative economy and law. 2025. No. 6, pp. 107-111.

УДК: 656.073:658.7; JEL classification: R41, L91, M11

DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2025-6-25>

МІРОШНИЧЕНКО Олександр, Національний університет біоресурсів і природокористування України, <https://orcid.org/0000-0002-7988-9847>

ЛОГІСТИКА КАБОТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СИСТЕМІ ВНУТРІШНІХ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ

Мірошниченко О. Логістика каботажних перевезень у системі внутрішніх транспортних потоків.

У статті досліджено логістику каботажних перевезень як важливу складову внутрішніх транспортно-логістичних систем та елемент оптимізації національних вантажопотоків. Розкрито економічну сутність каботажу, його роль у підвищенні ефективності використання транспортної інфраструктури та зниженні логістичних витрат. Проаналізовано вплив нормативно-правового регулювання на організацію каботажних операцій, а також конкурентні умови функціонування перевізників на внутрішньому ринку. Обґрунтовано значення інтеграції каботажних перевезень у мультимодальні логістичні схеми та впровадження цифрових технологій управління транспортними потоками. Визначено основні напрями підвищення ефективності логістики каботажу в умовах цифровізації та розвитку єдиного транспортного простору. Особливу увагу приділено аналізу сучасних викликів функціонування каботажних перевезень в умовах трансформації транспортної інфраструктури та зростання ролі внутрішніх логістичних коридорів. Показано, що розвиток каботажу сприяє підвищенню гнучкості ланцюгів постачання, скороченню порожніх пробігів і зміцненню конкурентоспроможності національних перевізників, а також формує передумови для сталого розвитку внутрішнього ринку транспортних послуг.

Ключові слова: каботажні перевезення, транспортна логістика, внутрішні ланцюги постачання, економіка воєнного часу, стійкість логістичних систем, цифровізація транспорту, порушення транспортної інфраструктури, гуманітарна логістика, оптимізація маршрутів, кризове управління логістикою.

Постановка проблеми у загальному вигляді.

Каботажні перевезення, тобто перевезення вантажів і пасажирів між пунктами однієї держави транспортними засобами, що формально належать іноземним або національним перевізникам, відіграють важливу роль у формуванні внутрішніх логістичних потоків. В умовах інтеграції України до європейського транспортного простору зростає значення ефективної організації каботажу як чинника зниження витрат, підвищення мобільності ресурсів та оптимізації використання транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика логістики перевезень та організації внутрішніх транспортних потоків, у межах яких функціонують каботажні перевезення, тривалий час перебуває в полі уваги зарубіжної наукової школи управління ланцюгами постачання. У працях М. Крістофера каботажні та внутрішні перевезення розглядаються крізь призму інтеграції транспортних операцій у сервісно орієнтовані ланцюги постачання та управління логістичною цінністю [1]. Д. Бауерсокс і Д. Клоос акцентують увагу на системній координації транспортування з управлінням

запасами, складськими операціями та інформаційними потоками як необхідній умові мінімізації сукупних логістичних витрат [2]. Вагомий внесок у розвиток теорії управління логістичними мережами та транспортними витратами зробили Р. Баллоу, С. Чопра і П. Мейндл, Д. Сімчі-Леві, Д. Ламберт, які обґрунтовували концепції мережевого проектування, вибору транспортних схем і оптимізації розподілу в багаторівневих ланцюгах постачання [3-5].

Окремий пласт зарубіжних досліджень присвячений транспортній економіці, організації внутрішніх перевезень і регуляторним режимам, що визначають умови виконання каботажу. У працях Ж.-П. Родріга, Т. Ноттебума та А. Паліса акцентовано вплив інституційного середовища і розвитку інфраструктури на конкурентоспроможність транспортних систем та ефективність внутрішніх потоків [6]. А. МакКіннон розглядає економічні наслідки логістичних рішень для витрат, екологічних параметрів і продуктивності перевезень [7], тоді як К. Баттон систематизує підходи транспортної економіки до оцінювання ефективності ринків перевезень і регуляторного впливу [8].

Вітчизняні дослідження логістики перевезень зосереджені на розвитку національних транспортно-логістичних систем, оптимізації внутрішніх перевезень та узгодженні транспортних рішень із логістичною стратегією підприємств. Є. В. Крикавський розглядає логістику транспортування як складову інтегрованого управління ланцюгами постачання [9], а Н. І. Чухрай акцентує увагу на процесному та стратегічному підходах до розвитку логістичних систем [10]. Теоретико-методичні основи логістики та підходи до управління витратами і сервісом висвітлено у працях М. А. Окландера [11], а прикладні аспекти організації транспортних процесів, вибору схем доставки та підвищення ефективності використання транспортних ресурсів – у роботах І. Г. Смирнова та Ю. В. Пономарьової [12; 13].

Окремий науковий напрям, що має значення для дослідження логістики каботажних перевезень в умовах цифрової трансформації та структурних змін економіки, представлений у працях Н. П. Резнік та співавторів. У монографічних дослідженнях Н. П. Резнік і Ю. Г. Гаврилук обґрунтовано роль інноваційних цифрових платформ в управлінні економічними процесами, зокрема у формуванні інформаційної основи прийняття управлінських рішень та координації потоків процесів, що є методологічно важливим для розвитку сучасних транспортно-логістичних систем [14]. У публікаціях Н. П. Резнік і М. О. Зінов'єва проаналізовано умови формування інвестиційного клімату на фінансових ринках та вплив інституційного середовища на активізацію інвестиційної діяльності, що має прикладне значення для розвитку транспортної інфраструктури та логістичних хабів, у тому числі в сегменті внутрішніх і каботажних перевезень [15]. У більш ранніх роботах Н. П. Резнік досліджено чинники формування інвестиційного клімату [16], а також узагальнено зарубіжний досвід інвестування в агропромисловий комплекс і міжнародну практику залучення капіталу в розвиток інфраструктурних галузей [17; 18]. Висвітлені у цих працях підходи до оцінювання інвестиційної привабливості, державної підтримки та інституційного забезпечення мають теоретико-методичне значення для обґрунтування напрямів модернізації транспортної інфраструктури й формування передумов ефективного функціонування каботажних перевезень у системі внутрішніх транспортних потоків.

Водночас у вітчизняній літературі питання саме каботажних перевезень часто аналізуються фрагментарно, переважно у зв'язку з нормативними обмеженнями, конкуренцією на внутрішньому ринку та можливостями інтеграції у міжнародні транспортні коридори.

Попри суттєвий доробок зарубіжних і вітчизняних учених, у сучасних умовах недостатньо опрацьованими залишаються прикладні питання управління каботажними потоками з позицій цифровізації: використання TMS, електронного документообігу, моніторингу виконання рейсів, аналітики даних для планування завантаження і мінімізації порожніх пробігів, а також оцінювання впливу цифрових рішень на витрати, сервіс і стійкість внутрішніх логістичних систем. Це визначає актуальність подальших досліджень логістики каботажних перевезень та обґрунтовує необхідність формування комплексних управлінських підходів з урахуванням економічних і регуляторних чинників.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження теоретичних і практичних аспектів логістики каботажних перевезень, визначення їх ролі у внутрішніх транспортних потоках та обґрунтування напрямів підвищення ефективності управління ними.

Виклад основного матеріалу дослідження. Каботажні перевезення забезпечують внутрішній перерозподіл вантажопотоків і сприяють більш повному використанню транспортних потужностей. З логістичної точки

зору вони дозволяють скоротити порожні пробіги, оптимізувати маршрути та знизити сукупні витрати на транспортування. Ефективність каботажних перевезень значною мірою залежить від рівня нормативно-правового регулювання, доступу перевізників до внутрішнього ринку та умов конкуренції. Важливим чинником є також інтеграція каботажних операцій у мультимодальні логістичні схеми, що дозволяє поєднувати автомобільний, залізничний та водний транспорт. Цифровізація відіграє ключову роль у розвитку логістики каботажу. Використання систем управління транспортом (TMS), електронних накладних, GPS-моніторингу та аналітики даних сприяє підвищенню прозорості перевезень, контролю за дотриманням маршрутів і строків доставки, а також оптимізації завантаження транспортних засобів.

Каботажні перевезення з позицій логістики доцільно розглядати як інструмент внутрішньої оптимізації транспортних потоків, що дозволяє підвищити ефективність використання рухомого складу та інфраструктури. Вони сприяють зменшенню частки порожніх пробігів, раціоналізації маршрутної мережі та більш рівномірному розподілу навантаження між регіонами, що позитивно впливає на показники продуктивності транспортних систем.

Важливим чинником ефективності логістики каботажу є рівень розвитку транспортної інфраструктури та її інтеграція у загальнонаціональні та міжнародні транспортні коридори. Наявність сучасних терміналів, логістичних хабів і мультимодальних вузлів створює передумови для скорочення часу перевантаження, зменшення витрат на обробку вантажів і підвищення надійності доставки.

З організаційної точки зору каботажні перевезення потребують чіткої координації між перевізниками, експедиторами, термінальними операторами та вантажовласниками. Узгодження графіків руху, стандартів обслуговування та інформаційного обміну дозволяють забезпечити синхронізацію операцій і зменшити часові втрати на стиках логістичних процесів.

Економічна ефективність каботажних перевезень значною мірою визначається структурою витрат, до яких належать витрати на паливо, оплату праці, амортизацію транспортних засобів, інфраструктурні збори та адміністративні витрати. Застосування логістичних методів планування маршрутів і консолідації вантажів дозволяє оптимізувати ці витрати та досягти економії масштабу.

Особливу роль у розвитку логістики каботажу відіграє нормативно-правове регулювання, яке визначає умови доступу перевізників до внутрішнього ринку, вимоги до безпеки перевезень і порядок здійснення контрольних процедур. Гармонізація національного законодавства з міжнародними нормами сприяє підвищенню прозорості ринку та формуванню конкурентного середовища.

У контексті цифрової трансформації економіки зростає значення інформаційних систем підтримки каботажних перевезень. Впровадження електронних транспортних документів, систем управління перевезеннями та платформ обміну даними між учасниками логістичного ланцюга забезпечує оперативність управління та знижує транзакційні витрати.

Застосування технологій моніторингу в режимі реального часу дозволяє контролювати дотримання маршрутів, часових вікон і умов перевезення, що особливо важливо для вантажів з підвищеними вимогами до безпеки або терміновості доставки. Це підвищує рівень довіри між контрагентами та сприяє підвищенню якості логістичного сервісу.

Екологічний аспект логістики каботажних перевезень полягає у можливості скорочення шкідливих викидів за рахунок оптимізації маршрутів, підвищення коефіцієнта завантаження транспортних засобів і використання більш екологічних видів транспорту. Це

узгоджується з концепцією сталого розвитку та сучасними вимогами екологічної політики.

Важливою складовою управління каботажними перевезеннями є оцінювання ризиків, пов'язаних із затримками, технічними несправностями, змінами регуляторних вимог та коливаннями попиту на транспортні послуги. Формування системи управління ризиками дозволяє підвищити стійкість логістичних процесів і забезпечити безперервність внутрішніх перевезень.

Узагальнюючи, слід зазначити, що логістика каботажних перевезень потребує комплексного підходу, який поєднує економічні, організаційні, інфраструктурні та цифрові інструменти управління. Інтеграція каботажу у загальні ланцюги постачання та використання сучасних логістичних технологій створюють передумови для підвищення ефективності внутрішніх транспортних потоків і конкурентоспроможності національної економіки.

Міжнародний досвід свідчить, що каботажні перевезення є важливим інструментом підвищення ефективності внутрішніх транспортних систем у країнах з розвиненими логістичними ринками. Особливо показовою є практика держав Європейського Союзу, де лібералізація ринку автомобільних перевезень сприяла зростанню конкуренції, оптимізації тарифів і підвищенню якості логістичних послуг.

У країнах ЄС каботаж регулюється спільними нормативно-правовими актами, що встановлюють єдині правила доступу перевізників до внутрішніх ринків, вимоги до безпеки, екологічні стандарти та соціальні норми. Такий підхід забезпечує прозорість функціонування ринку та уніфікацію процедур, що позитивно впливає на інтеграцію транспортних потоків у межах єдиного економічного простору.

Вагомий досвід у сфері каботажних перевезень накопичено також у США, де внутрішній транспортний ринок характеризується високим рівнем конкуренції та розвинутою інфраструктурою. Ефективне функціонування каботажу там забезпечується завдяки гнучкому регуляторному середовищу, активному використанню цифрових платформ управління перевезеннями та широкому застосуванню аналітики даних для оптимізації маршрутів.

Для країн Азійсько-Тихоокеанського регіону характерним є поєднання державного регулювання з ринковими механізмами управління каботажем, що дозволяє координувати розвиток транспортної інфраструктури та логістичних хабів із зростанням внутрішніх вантажопотоків. Прикладом є Японія та Південна Корея, де значну увагу приділяють інтеграції каботажних перевезень у мультимодальні логістичні системи.

Вивчення міжнародного досвіду дає змогу визначити ключові передумови успішного функціонування каботажу, серед яких провідне місце займають розвиток інфраструктури, цифровізація транспортних процесів і узгоджена регуляторна політика. Ці чинники забезпечують зниження транзакційних витрат, підвищення прозорості перевезень і ефективне використання транспортних ресурсів.

Імплементация кращих міжнародних практик в Україні потребує адаптації нормативно-правової бази до європейських стандартів, зокрема у частині допуску перевізників до внутрішнього ринку, контролю за дотриманням екологічних та соціальних вимог, а також гармонізації процедур ліцензування і сертифікації.

Важливим напрямом імплементации є розвиток цифрової інфраструктури управління каботажними перевезеннями, що передбачає впровадження електронних транспортних документів, інтегрованих TMS-платформ і систем моніторингу в режимі реального часу. Це дозволить підвищити прозорість логістичних операцій та скоротити адміністративні бар'єри.

Значний потенціал для України має також використання досвіду ЄС щодо формування мультимодальних транспортно-логістичних вузлів, які поєднують автомобільні, залізничні та водні перевезення. Інтеграція каботажу в такі вузли сприятиме оптимізації внутрішніх вантажопотоків і підвищенню транзитної привабливості держави.

Адаптація міжнародних підходів до управління каботажними перевезеннями повинна супроводжуватися розвитком інституційної спроможності державних органів та підвищенням професійної підготовки фахівців у сфері транспортної логістики. Це забезпечить ефективну реалізацію реформ і стійке функціонування ринку внутрішніх перевезень.

Таким чином, використання міжнародного досвіду та його поетапна імплементация в Україні створюють передумови для формування конкурентоспроможної, інтегрованої у європейський транспортний простір системи каботажних перевезень, що сприятиме зниженню логістичних витрат, підвищенню якості транспортних послуг і сталому розвитку національної економіки.

В умовах повномасштабної війни каботажні перевезення набули особливого значення як інструмент забезпечення стійкості внутрішніх логістичних ланцюгів та підтримки функціонування критично важливих секторів економіки. Порушення традиційних міжнародних маршрутів, блокування морських портів і руйнування частини транспортної інфраструктури зумовили переорієнтацію вантажопотоків на внутрішні напрями, що підвищило роль ефективної організації каботажу.

Каботажні перевезення в умовах війни стали важливим чинником забезпечення безпечного постачання продовольства, пального, медичних засобів і військово-технічних ресурсів між регіонами країни. Логістична система змушена була адаптуватися до високого рівня ризиків, обмеженої пропускної спроможності інфраструктури та необхідності швидкого реагування на зміну маршрутів.

Значний вплив на організацію каботажних перевезень мали пошкодження автомобільних доріг, залізничних вузлів і мостів, що потребувало оперативного перепланування транспортних схем і розвитку альтернативних маршрутів. У цих умовах зросла роль регіональних логістичних хабів і тимчасових перевантажувальних пунктів, які забезпечували перерозподіл вантажопотоків усередині країни.

Військові ризики обумовили необхідність посилення вимог до безпеки перевезень, включаючи супровід колон, використання захищених коридорів руху та застосування систем моніторингу в режимі реального часу. Це сприяло активнішому впровадженню цифрових рішень у логістиці каботажу, зокрема GPS-трекінгу, електронного планування маршрутів і централізованого диспетчерського управління.

Каботажні перевезення також відіграли важливу роль у переміщенні гуманітарних вантажів і внутрішньо переміщених осіб, що потребувало координації між державними органами, міжнародними організаціями та приватними логістичними операторами. Така взаємодія сприяла формуванню нових механізмів публічно-приватного партнерства у сфері транспортної логістики.

Економічні умови воєнного часу зумовили зростання собівартості перевезень через подорожчання пального, дефіцит рухомого складу та підвищені витрати на безпеку. У цьому контексті каботажні операції стали інструментом оптимізації витрат за рахунок скорочення порожніх пробігів, консолідації вантажів і раціонального використання транспортних ресурсів.

Війна прискорила процеси реструктуризації внутрішніх ланцюгів постачання, що сприяло розвитку нових логістичних напрямів між західними регіонами України та промисловими центрами, які зберегли виробничий потенціал. Каботажні перевезення забезпечили гнучкість і адаптивність таких ланцюгів, дозволяючи

оперативно змінювати маршрути залежно від безпекової ситуації.

Особливу роль у воєнних умовах відіграє державне регулювання каботажних перевезень, спрямоване на спрощення дозвільних процедур, пріоритетне пропускання критичних вантажів і координацію транспортних потоків. Запровадження спеціальних режимів руху та логістичних коридорів стало важливим інструментом підтримки національної безпеки та економічної стійкості.

У перспективі післявоєнного відновлення досвід організації каботажних перевезень у кризових умовах може бути використаний для формування більш стійкої та гнучкої логістичної системи. Напрацьовані механізми швидкого перепланування маршрутів, цифрового моніторингу та міжрегіональної координації мають потенціал для інтеграції у постійну практику управління внутрішніми перевезеннями.

Таким чином, каботажні перевезення в умовах війни в Україні виконують не лише економічну, а й стратегічну функцію, забезпечуючи просторову цілісність держави, безперервність постачання критично важливих ресурсів і адаптивність національної логістичної системи до екстремальних викликів.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Каботажні перевезення є важливим елементом внутрішніх логістичних систем і мають значний потенціал для підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури. Їх розвиток потребує узгодження нормативно-правового регулювання з економічними інтересами національних перевізників, активного впровадження цифрових технологій та інтеграції у загальні ланцюги постачання. Подальші дослідження доцільно спрямувати на розроблення моделей управління каботажними потоками з урахуванням принципів сталого розвитку та цифрової трансформації логістики.

У результаті проведеного дослідження встановлено, що каботажні перевезення є важливою складовою внутрішніх транспортно-логістичних систем та відіграють суттєву роль у формуванні ефективних національних вантажопотоків. Логістика каботажу забезпечує

просторово-часову узгодженість руху матеріальних ресурсів, сприяє скороченню порожніх пробігів і більш раціональному використанню транспортної інфраструктури.

Доведено, що інтеграція каботажних перевезень у загальні ланцюги постачання дозволяє знизити сукупні логістичні витрати, підвищити рівень сервісу та гнучкість внутрішніх транспортних систем. Особливе значення при цьому має поєднання каботажних операцій з мультимодальними логістичними схемами, що розширює можливості оптимізації маршрутів і підвищує стійкість перевезень до зовнішніх ризиків.

Обґрунтовано, що нормативно-правове регулювання істотно впливає на розвиток каботажних перевезень, формування конкурентного середовища та доступу перевізників до внутрішнього ринку. Узгодження національного законодавства з міжнародними стандартами та впровадження прозорих правил функціонування ринку є необхідною умовою підвищення ефективності логістики каботажу.

Встановлено, що цифровізація транспортних процесів є одним із ключових чинників підвищення керованості та прозорості каботажних перевезень. Використання систем управління транспортом, електронного документообігу та технологій моніторингу в режимі реального часу створює передумови для оптимізації планування маршрутів, зниження витрат і підвищення безпеки перевезень.

Практична значущість отриманих результатів полягає у можливості їх використання під час формування державної транспортної політики, розроблення логістичних стратегій підприємств, а також удосконалення організації внутрішніх перевезень. Перспективи подальших досліджень доцільно спрямувати на моделювання каботажних вантажопотоків, оцінювання ефективності цифрових логістичних рішень та розроблення механізмів підвищення стійкості внутрішніх транспортних систем в умовах структурних трансформацій економіки.

Література.

1. Christopher M. Logistics and Supply Chain Management. London: Pearson Education, 2016. 328 p.
2. Bowersox D.J., Closs D.J., Cooper M.B. Supply Chain Logistics Management. New York: McGraw-Hill, 2014. 512 p.
3. Ballou R.H. Business Logistics. Supply Chain Management. Upper Saddle River: Pearson, 2004. 789 p.
4. Chopra S., Meindl P. Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation. Boston: Pearson, 2016. 528 p.
5. Simchi-Levi D., Kaminsky P., Simchi-Levi E. Designing and Managing the Supply Chain. New York: McGraw-Hill, 2008. 544 p.
6. Rodrigue J.-P., Notteboom T., Pallis A. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge, 2016. 416 p.
7. McKinnon A. The Economics of Logistics. London: Kogan Page, 2018. 296 p.
8. Button K.J. Transport Economics. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. 520 p.
9. Крикавський Є.В. Логістика та управління ланцюгами постачання. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2016. 484 с.
10. Чухрай Н.І. Логістика: теорія та практика. Львів: Новий Світ–2000, 2019. 356 с.
11. Окландер М.А. Логістика. Київ: Центр учбової літератури, 2018. 312 с.
12. Смирнов І.Г. Транспортна логістика. Київ: Знання, 2017. 402 с.
13. Пономарьова Ю.В. Транспортна логістика підприємств. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2020. 268 с.
14. Резнік Н.П., Гаврилюк Ю.Г. Інноваційні платформи управління економічними процесами в умовах цифровізації економіки: монографія. Харків, 2020. С. 280–291.
15. Резнік Н.П., Зіновев М.О. Покращення інвестиційного клімату в сучасних умовах розвитку фондового ринку України. Вісник Сумського національного аграрного університету. 2018. Випуск 6 (67). С. 113–118.
16. Резнік Н.П. Чинники формування інвестиційного клімату. Інвестиційні пріоритети епохи глобалізації: вплив на національну економіку та окремі бізнес: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. Дніпро, 2008. Том 1. С. 25–27.
17. Резнік Н.П. Зарубіжний досвід інвестування в агропромисловий комплекс. Культура народів Причорномор'я. 2008. № 3. С. 77–81.
18. Резнік Н.П. Міжнародна практика інвестування аграрного сектору. Формування ринкових відносин в Україні. 2008. Випуск 12 (91). С. 80–83.

References.

1. Christopher, M. (2016). Logistics and Supply Chain Management. Pearson Education. London. Great Britain.
2. Bowersox, D.J., Closs, D.J., Cooper, M.B. (2014). Supply Chain Logistics Management. McGraw-Hill. New York. USA.
3. Ballou, R.H. (2004). Business Logistics. Supply Chain Management. Upper Saddle River. Pearson.
4. Chopra, S., Meindl, P. (2016). Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation. Pearson. Boston. USA.
5. Simchi-Levi, D., Kaminsky, P., Simchi-Levi, E. (2008). Designing and Managing the Supply Chain. McGraw-Hill. New York. USA.
6. Rodrigue, J.-P., Notteboom, T., Pallis, A. (2016). The Geography of Transport Systems. Routledge. New York. USA.
7. McKinnon, A. (2018). The Economics of Logistics. Kogan Page. London. Great Britain.
8. Button, K.J. (2010). Transport Economics. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
9. Krykav's'kyj, Ye. V. (2016). Lohistyka ta upravlinnia lantsiuhamy postachannia. [Logistics and supply chain management]. Vydavnytstvo L'viv's'koi politekhniki. L'viv. Ukraine.
10. Chukhraj, N.I. (2019). Lohistyka: teoriia ta praktyka. [Logistics: theory and practice]. Novyj Svit–2000. L'viv. Ukraine.
11. Oklander, M.A. (2018). Lohistyka. [Logistics]. Tsentr uchbovoi literatury. Kyiv. Ukraine.

12. *Smyrnov, I.H.* (2020). *Transportna lohistyka*. [Transport logistics]. Znannia. Kyiv. Ukraine.
13. *Попонар'ова, Ю.В.* (2020). *Transportna lohistyka pidpriemstv*. [Transport logistics of enterprises]. KhNEU im. S. Kuznetsia. Kharkiv. Ukraine.
14. *Reznik, N.P., Havryliuk, Yu.H.* (2020). *Innovatsijni platformy upravlinnia ekonomichnymy protsesamy v umovakh tsyfrovizatsii ekonomiky*. [Innovative platforms for managing economic processes in the context of digitalization of the economy]. Kharkiv. Ukraine.
15. *Reznik, N.P., Zinoviev, M.O.* (2018). «Improving the investment climate in modern conditions of the development of the stock market of Ukraine». *Visnyk Sums'koho natsional'noho ahrarynoho universytetu*. Issue 6 (67). pp. 113-118.
16. *Reznik, N.P.* (2008). «Factors shaping the investment climate». *Investytsijni priorityty epokhy hlobalizatsii: vplyv na natsional'nu ekonomiku ta okremyj biznes*. [Chynnyky formuvannia investytsijnogo klimatu], materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf. Dnipro.
17. *Reznik, N.P.* (2008). «Foreign experience of investing in the agro-industrial complex». *Kul'tura narodov Prychornomor'ia*. № 3. pp. 77-81.
18. *Reznik, N.P.* (2008). «International practice of investing in the agricultural sector». *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*. Issue 12 (91). pp. 80-83.

Abstract.

Miroshnychenko O. Logistics of cabotage transportation in the system of domestic transport flows.

The purpose of the article is to substantiate the role and peculiarities of cabotage transportation logistics under the conditions of martial law and large-scale disruption of transport infrastructure in Ukraine. The research is based on the application of systemic, structural-functional, comparative, and logistical analysis methods, which enabled the assessment of the transformation of internal freight flows and the adaptation of logistics systems to high-risk environments. The essence of cabotage transportation is revealed as an essential instrument for ensuring the continuity of domestic supply chains, redistributing cargo between regions, and reducing empty runs in conditions of limited international routes and blocked seaports. Special attention is paid to the impact of military risks on the organization of transport operations, including the need for flexible routing, the development of alternative logistics corridors, the strengthening of safety requirements, and the use of digital monitoring systems. The article analyzes the role of cabotage transportation in ensuring the delivery of critical goods, humanitarian aid, and industrial resources, and in supporting the operation of regional logistics hubs. The significance of digitalization, transport management systems, GPS tracking, and electronic documentation for increasing transparency and controllability of transportation processes is substantiated. The scientific novelty of the research lies in the integrated consideration of cabotage logistics as a component of national supply chain resilience under wartime conditions. The practical value of the results lies in their applicability to developing state transport policy, optimizing internal logistics routes, and improving crisis management mechanisms in the transport sector. Prospects for further research include developing sustainable models for domestic transportation and implementing international best practices in post-war reconstruction.

Keywords: cabotage transportation, transport logistics, internal supply chains, wartime economy, logistics resilience, digitalization of transport, infrastructure disruption, humanitarian logistics, routing optimization, crisis logistics management.

Стаття надійшла до редакції / Received 25.10.2025

Прийнята до друку / Accepted 12.11.2025

Бібліографічний опис статті:

Мірошниченко О. Логістика каботажних перевезень у системі внутрішніх транспортних потоків. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2025. № 6. С. 111-115.

Miroshnychenko O. Logistics of cabotage transportation in the system of domestic transport flows. Actual problems of the innovative economy and law. 2025. No. 6, pp. 111-115.

