ISSN 2078-6115. Вісник Львівського університету. Серія економічна. 2025. Випуск 69.
Visnyk of the Lviv University. Series Economics. 2025. Issue 69.

DOI: http://dx.doi.org/10.30970/ves.2025.69.0.6921

УДК 346:656:338.242.2
JEL: K23; L92; H56

РОЗВИТОК АГРОЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ

Наталія Лутчин[1], Степан Васьків[2], Сергій Гуменюк[3]

Львівський національний університет імені Івана Франка,
79008, м. Львів, просп. Свободи, 18
[1]e-mail:nataliya.lutchyn@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0002-0727-0842
[2]e-mail: stepan.vaskiv@lnu.edu.ua; ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3781-2822
[3]e-mail: Serhii.Humeniuk@lnu.edu.ua

Анотація. *Метою статті є оцінка впливу воєнних чинників на функціонування агрологістики та визначення напрямів удосконалення її економіко-правового регулювання. Методологічну основу становлять методи аналізу і синтезу, системний та нормативно-правовий підходи, а також статистичний аналіз, що дозволило інтегрувати економічну оцінку діяльності транспортних підприємств із дослідженням правових умов їх функціонування.*
Встановлено, що воєнні дії спричинили руйнування транспортної інфраструктури, блокування морських портів, зростання вартості перевезень і скорочення кількості підприємств, що призвело до зниження обсягів експорту агропродукції та трансформації логістичних маршрутів. Обґрунтовано переорієнтацію транспортних потоків на сухопутні коридори до країн ЄС та зростання ролі мультимодальних перевезень. Доведено, що підвищення ефективності агрологістики вимагає цифровізації логістичних процесів, диверсифікації маршрутів, державної підтримки транспортних підприємств і гармонізації законодавства з європейськими стандартами. Практичне значення результатів полягає у можливості їх використання для формування адаптивних стратегій розвитку агрологістики в умовах війни та післявоєнного відновлення.
Ключові слова: *правова аналітика, економіко-правова статистика, економіка транспорту, транспортні підприємства, транспортні послуги, транспортне право, агрологістика, аграрна політика, продовольча безпека, військова економіка.*

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України характеризується одночасним поєднанням воєнних ризиків і потреби у відновленні транспортно-логістичної інфраструктури. За таких умов транспортні підприємства стикаються з проблемою зниження прибутковості, нестачею фінансових ресурсів, обмеженим доступом до зовнішніх ринків та зростанням витрат на забезпечення безпеки перевезень.

Разом із тим, чинна нормативно-правова база не повною мірою враховує особливості діяльності підприємств у кризових умовах, що ускладнює адаптацію їх стратегічних планів. Тому актуальним є дослідження взаємозв'язку між економічною ефективністю транспортних операторів і правовими аспектами їх діяльності, а також розроблення

© Лутчин Наталія, Васьків Степан, Гуменюк Сергій, 2025

пропозицій щодо підвищення правової захищеності та конкурентоспроможності підприємств галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання підвищення ефективності транспортних систем та логістичних стратегій досліджуються у працях зарубіжних і вітчизняних науковців. Так, у роботі D. Lambert, M. Cooper [8] розкрито підходи до оптимізації логістичних ланцюгів і управління витратами. Українські науковці О. Гончаренко та ін. [2], О. Карпенко [4], Р. Ларіна [5] аналізують тенденції, інфраструктурні чинники розвитку транспортного сектору та питання його фінансової стабільності.

У дослідженнях І. Смірнової, Т. Косарєвої, М. Мацери [17] та Л. Фролової [10] розглядаються особливості агрологістики, вплив сезонності та регуляторних обмежень на перевезення сільськогосподарської продукції. Водночас залишається недостатньо вивченим питання поєднання правових механізмів і економічних стратегій як єдиного інструментарію підвищення стійкості транспортних компаній.

Метою статті є оцінити вплив воєнних подій на розвиток транспортно-логістичного забезпечення аграрного сектору України та виявити основні напрями його адаптації до кризових умов. Для досягнення даної мети поставлені такі завдання: 1) здійснити огляд сучасного стану вантажних перевезень агропродукції в Україні; 2) провести аналіз основних нормативно-правових актів, які регулюють вантажні перевезення агропродукції; 3) обгрунтувати заходи для підвищення безпеки та ефективності вантажних перевезень під час воєнного стану.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вертикальна структура транспортного законодавства України базується на ієрархічній організації нормативних актів. Головним нормативним документом у сфері транспортного законодавства є Закон України «Про транспорт», який закладає правові, економічні та соціальні засади функціонування транспортної галузі. Додатково діяльність транспорту регламентується іншими нормативними актами, серед яких: Закони України «Про дорожній рух», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс.

Зауважимо, що серед документів стратегічного планування у досліджуваній галузі визначальною є Національна транспортна стратегія України до 2030 року, схвалена Постановою Кабінету Міністрів України у 2024 р., зі змінами і доповненнями у 2025 р. [1].

Транспортне законодавство України має комплексний характер і поєднує норми різних галузей права. У його структурі можна виокремити три рівні правового регулювання транспортної діяльності:

1. Цивільний кодекс України, що містить основні положення щодо перевезень для всіх видів транспорту, включно з договорами перевезень, транспортною експедицією, довгостроковими угодами на перевезення вантажів, відповідальністю перевізника та правилами подання й розгляду претензій.
2. Спеціалізовані транспортні закони а також статути, що враховують особливості функціонування окремих видів транспорту.
3. Правила перевезень вантажів, які деталізують та розвивають положення транспортних кодексів і статутів.

Найбільш кодифікованими серед видів транспортної діяльності є морські та повітряні перевезення, правове регулювання яких здійснюється відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України та Повітряного кодексу України. Водночас правові засади функціонування залізничного транспорту визначені Статутом залізниць України, який деталізує порядок організації перевезень, взаємовідносини між перевізниками та вантажовідправниками, а також відповідальність сторін.

В умовах російської військової агресії, що розпочалася 24 лютого 2022 року, набрав чинності Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». Документ визначає правові та організаційні засади роботи єдиної транспортної системи України в особливий період, спираючись на положення Законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших нормативних актів у сфері мобілізаційної підготовки.

Крім національного законодавства, вантажні перевезення регламентуються міжнародними стандартами. Таблиця 1 демонструє основні стандарти та угоди, що регулюють міжнародну логістику, а також їхню роль у розвитку глобальних економічних відносин.

Таблиця 1

Міжнародні стандарти та угоди, які регулюють міжнародну логістику

Стандарт/Угода	Опис	Основне завдання
Інкотермс	Стандартизовані торгові умови, затверджені Міжнародною торговою палатою, що визначають права та обов'язки покупців і продавців у міжнародних угодах.	Уніфікує правила міжнародної торгівлі, зменшує ризик непорозумінь і спорів між сторонами.
ISO 9001	Стандарт систем управління якістю від ISO, що встановлює вимоги до ефективного управління якістю.	Забезпечує стабільність та підвищення якості логістичних процесів, сприяє довірі клієнтів і партнерів.
ISO 14001	Стандарт екологічного менеджменту від ISO, що визначає принципи екологічної відповідальності компаній.	Стандарт екологічного менеджменту від ISO, що визначає принципи екологічної відповідальності компаній.
WTO Угода про спрощення процедур торгівлі	Міжнародна угода, спрямована на оптимізацію митних процедур і полегшення транскордонної торгівлі.	Міжнародна угода, спрямована на оптимізацію митних процедур і полегшення транскордонної торгівлі.
UNCTAD Автоматизована система митних даних	Комп'ютеризована система управління митною інформацією, створена Конференцією ООН з торгівлі та розвитку.	Комп'ютеризована система управління митною інформацією, створена Конференцією ООН з торгівлі та розвитку.
WCO Структура стандартів транскордонної електронної комерції	Інструкції Всесвітньої митної організації щодо управління митними процедурами та обміну даними для електронної торгівлі.	Підтримує розвиток транскордонної електронної торгівлі та покращує взаємодію з клієнтами.

Джерело: сформовано авторами на основі: [9; 11–13].

Дотримання єдиних стандартів і протоколів дає змогу компаніям ефективно порівнювати показники діяльності, скорочувати час на обробку інформації та оптимізувати внутрішні процеси. Синхронізація термінології й процедур забезпечує швидке засвоєння кроків і підвищує продуктивність персоналу.

Глобалізаційні процеси, інтеграція з міжнародними ринками та вступ України до СОТ створюють умови для вирішення як технологічних, так і організаційних проблем у сфері логістики та управління ланцюгами постачань. Логістика стає ключовим інструментом управління підприємством, сприяючи його стратегічному та інноваційному розвитку.

До початку воєнних дій логістичний сектор України забезпечував близько 7% ВВП і налічував приблизно 2,5 млн працівників. Складська інфраструктура активно розвивалася: у 2020 році обсяг сучасних складських приміщень збільшився на 12% у порівнянні з попереднім роком. Найбільші потужності були зосереджені у Київській області, але значні склади функціонували й в інших регіонах. Товарообіг здебільшого здійснювався автомобільним транспортом, проте спостерігався поступовий перехід до залізничних та водних перевезень задля зменшення екологічного навантаження.

Україна зберігає значний транспортний потенціал завдяки стратегічному розташуванню, різноманітності видів транспорту та розвитку логістичної інфраструктури. Щодо аграрного сектору, то станом на 2021 рік врожай зернових складав 68,243 тис. т, що на 7,72% більше, ніж у попередньому році, при незмінній площі посівів. Найвищі показники були зафіксовані у 2019 році − 74,213 тис. т із площею 14 926 тис. га. Згідно з офіційною статистикою, урожай пшениці у 2021 році склав 26,325 тис. т, із яких на експорт було відправлено 17,5 тис. т. Урожай кукурудзи того ж року досяг 33,891 тис. т, при цьому на зовнішні ринки було експортовано 26,003 тис. т. У таблиці 2 наведено детальний аналіз динаміки логістики зернових культур, зокрема пшениці, за період 2015–2021 років.

Таблиця 2

Динаміка індикаторів зернової логістики в Україні у довоєнний період (2015–2021 рр.)

Період	Культура	Обсяг, тис. т	Вартість, тис. дол. США	Ціна, дол
2015/2016	Зернові культури	39006,2	6093468	156,2
	Пшениця	16927,8	2676471	158,1
2016/2017	Зернові культури	43913,4	6689493	152,3
	Пшениця	17533,4	2685758	153,2
2017/2018	Зернові культури	39426,7	6367395	161,5
	Пшениця	17154,6	2832013	165,1
2018/2019	Зернові культури	49146,9	8587451	174,6
	Пшениця	15579,3	3010780	193,3
2019/2020	Зернові культури	56068,6	9611128	171,4
	Пшениця	20521,4	3728550	181,7
2020/2021	Зернові культури	25775,4	4911769	190,6
	Пшениця	12491,9	2468966	197,6

Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

ISSN 2078-6115. Вісник Львівського університету. Серія економічна. 2025. Випуск 69

Офіційні дані свідчать про стабільний розвиток логістичної галузі та ефективність її інтеграції з аграрним сектором до початку військових дій. Наявність сучасних складських потужностей та розвиненої транспортної мережі дозволяла швидко реагувати на зміни в попиті і забезпечувати своєчасну доставку продукції як на внутрішній, так і на зовнішній ринок.

Упродовж 2015–2021 рр. обсяги продажу сільськогосподарської продукції в Україні збільшилися в 1,5 раза. Основними імпортерами української пшениці були Єгипет, Туніс, Таїланд, Туреччина та Філіппіни. Збільшення закупівель українських зернових продуктів іншими державами свідчило про стабільно високий попит на вітчизняну сільськогосподарську продукцію, що могло стати важливим фактором для розвитку аграрного сектору в Україні. Головними каналами доставки зернової продукції до країн-імпортерів були залізничний, автомобільний та водний транспорт (див. табл. 3). Порти переважно обробляли великі вантажі, однак значна частина перевезень здійснювалась партіями або у вигляді вантажів з певною кількістю місць, до яких належав, зокрема, чавун, сталь та деревина.

Таблиця 3

Динаміка обсягів перевезень зернових культур різними видами транспорту, тис. т

Вид транспорту	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік	2021 рік	2021/2020 %
Залізничний	2874,1	3125,6	3331,8	4638,4	5276,1	5546,3	+5,12
Автомобільний	198,1	212,8	324,1	730,6	834,2	873,1	+4,66
Водний	32,5	48,2	53,6	523,4	780,3	801,3	+2,69

Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

Аналіз логістичних процесів показав, що у 2021 році перевезення зросли порівняно з попереднім роком: залізницею – на 5,12%, автомобільним транспортом – на 4,66%, річковим – на 2,69%. Тривала тенденція до збільшення обсягів логістики могла б забезпечити позитивну динаміку розвитку галузі в Україні, якби не військова агресія з боку Росії.

Одним із ключових факторів, що впливають на логістичні бізнес-процеси у сфері складування та товарообігу, є географічне положення України. Країна має стратегічно вигідне розташування між Європою та Азією, що робить її важливим транзитним вузлом для товарів, що переміщуються між цими регіонами. Це відкривало українським логістичним компаніям можливості для розширення своєї діяльності та використання переваг від свого місцезнаходження.

Загалом процеси складування та товарообігу в Україні відзначалися складністю та багатогранністю, залучаючи численних учасників та фактори впливу. За даними Світового банку [14], за індексом ефективності логістики (LPI) у 2021 році Україна посіла 64 місце серед 160 країн. Індекс оцінює ефективність логістичних операцій за шістьма компонентами: митниця, інфраструктура, міжнародні перевезення, якість і компетентність логістики, відстеження та своєчасність. Оцінка України склала 2,93 із 5, що вказувала на наявність потенціалу для вдосконалення логістичних процесів.

Розглядаючи діяльність агровиробників у період 2020–2022 рр., тобто з урахуванням початку військових дій, слід зазначити, що 2022 рік продемонстрував найбільш негативні тенденції у аграрному секторі. Станом на 1 січня 2023 року в Україні діяли 39 великих компаній та 1687 підприємств середнього бізнесу у сільському господарстві. Загальна динаміка аграрних підприємств представлена на рис. 2.

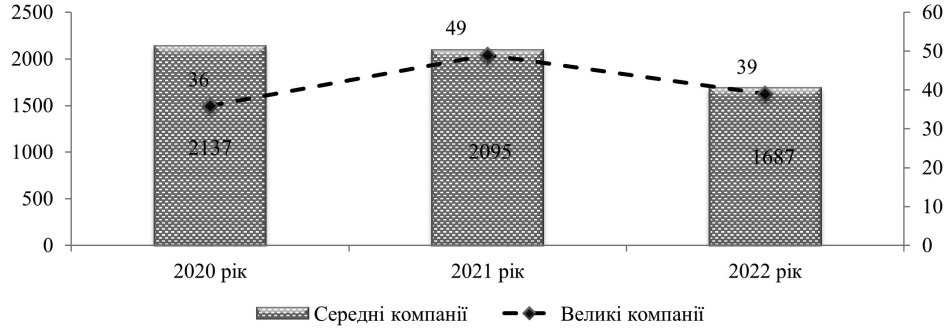

Рис. 2. Динаміка діючих підприємств в аграрному секторі економіки України у 2020–2022 рр.
Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

За результатами проведеного аналізу можна відзначити, що у 2022 році спостерігалося зменшення кількості як середніх аграрних підприємств, так і великих компаній. Порівняно з 2021 роком темп скорочення агровиробників склав 20%. Таким чином, кожне п'яте підприємство в умовах війни було змушене або припинити діяльність, або провести реорганізацію бізнес-процесів (рис. 3).

У 2022 році суттєво знижуються всі показники діяльності агропродовольчого бізнесу в Україні: чисельність зайнятих працівників скорочується на 13%, витрати на оплату праці – на 9,2%, обсяг реалізованої продукції – на 28,2%, а чистий прибуток агровиробників знижується на 61,6%.

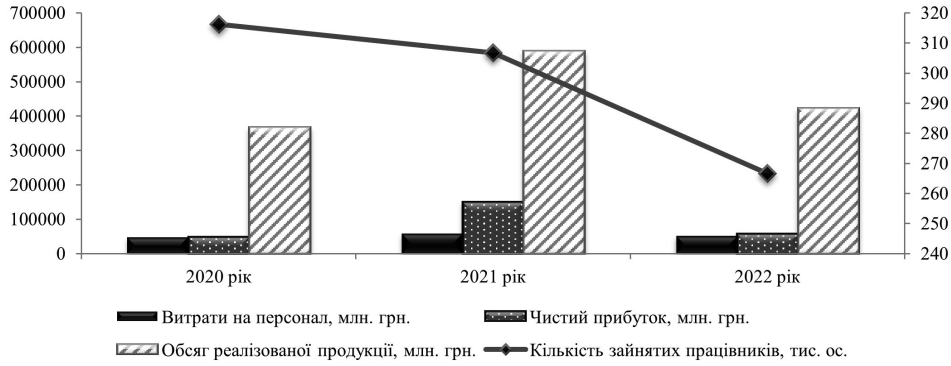

Рис. 3. Динаміка основних показників діяльності підприємств в аграрному секторі економіки України за 2020-2022 рр.
Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

ISSN 2078-6115. Вісник Львівського університету. Серія економічна. 2025. Випуск 69

Як видно з рис. 4, частка агропромислової продукції у загальному обсязі ВВП становить в середньому 11%, що вказує на збереження значного потенціалу цієї галузі для розвитку агрологістики.

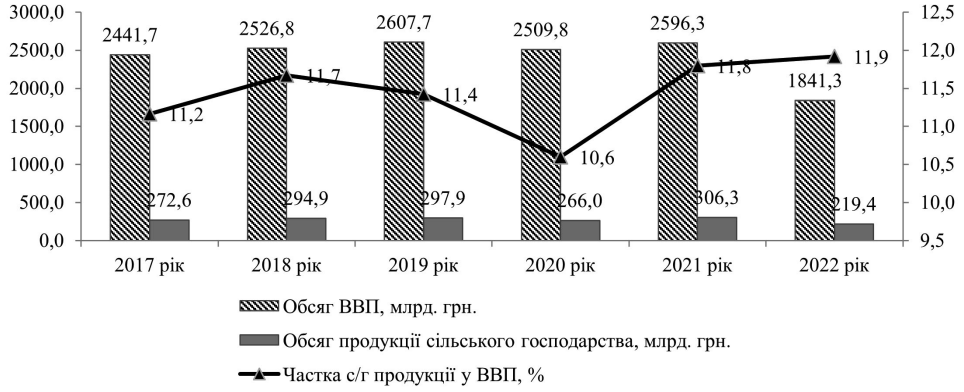

Рис. 4. Динаміка частки агропродовольчої продукції в загальному обсязі ВВП України у 2017–2022 рр.
Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

У довоєнний період в Україні спостерігалося зростання обсягів як експорту, так і імпорту агропромислової продукції, при цьому експорт значно перевищував імпорт. Однак із початком війни у 2022 році обсяги зовнішньої торгівлі сільськогосподарськими товарами різко скоротилися (рис. 5).

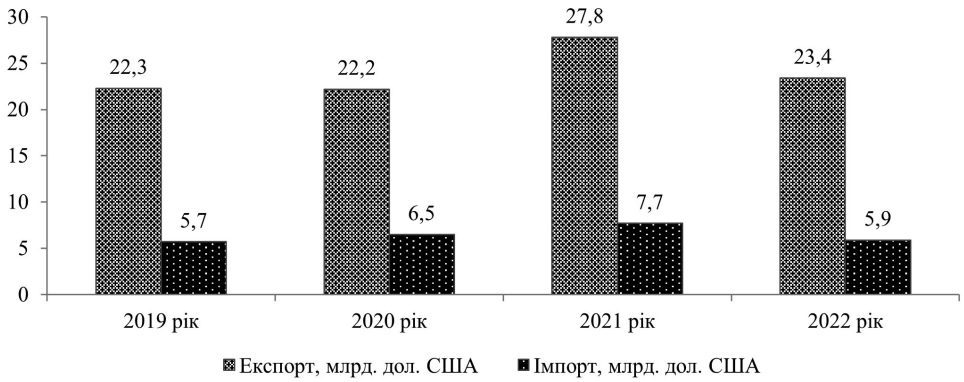

Рис. 5. Динаміка експорту та імпорту сільськогосподарської продукції в Україні
Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

На рис. 6 представлені основні країни-імпортери української агропродукції за результатами 2022 року.

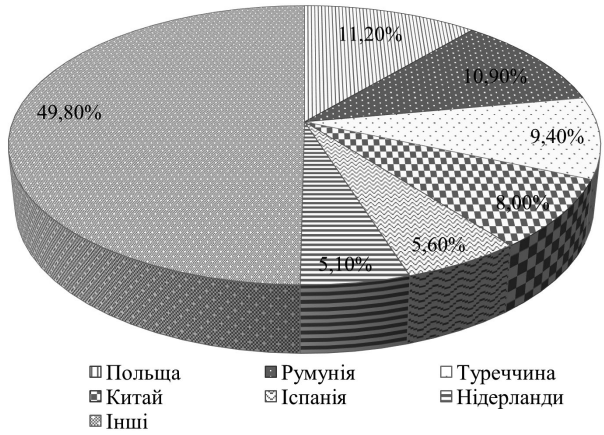

Рис. 6. Головні імпортери сільськогосподарської продукції України у 2022 році
Джерело: Сформовано авторами на основі: [3].

В Україні сільськогосподарська продукція виробляється різними групами виробників – підприємствами різного розміру (великі, середні та малі) та домашніми господарствами. Близько 94% сільськогосподарських підприємств належить до малих, а 5,8% – до середніх.

Частка агрохолдингів у виробництві сільськогосподарської продукції зберігає значну концентрацію: пшениця – 21,2% (19,3% у 2017 р.), кукурудза – 36,9% (37,6%), ячмінь – 9,5% (9,5%), соняшник – 22,6% (22,2%), соя – 34,9% (33,9%), ріпак – 39,8% (31,9%), молоко – 9,8% (9,6%), свинина – 27,9% (26,5%), м'ясо птиці – 73,8% (72,7%), м'ясо великої рогатої худоби – 8,4% (8,2%). Це свідчить про домінування агрохолдингів у урожайності та продуктивності тваринництва.

Основною причиною порушень у агрологістиці України у 2022–2023 роках стало повномасштабне вторгнення росії, що призвело до руйнування транспортно-складської інфраструктури та блокади чорноморських портів. Серед негативних наслідків цього варто виділити подорожчання залізничних перевезень, зростання вартості добрив та засобів захисту рослин, зниження економічної ефективності та рентабельності виробництва, зміну структури посівів і скорочення витрат на агротехнічні ресурси, що може негативно вплинути на майбутній урожай і здоров'я рослин. Крім того, Україна втрачає стабільне джерело надходжень до бюджету, а глобальна продовольча безпека опиняється під загрозою.

Ключовим чинником дестабілізації агрологістичних ланцюгів у 2022–2023 рр. стало повномасштабне військове вторгнення російської федерації, яке спричинило масштабне руйнування транспортно-складської інфраструктури та блокування роботи чорноморських портів України. Такі події мали комплексні економічні наслідки: суттєве подорожчання залізничних перевезень, зростання вартості мінеральних добрив і засобів захисту рослин, скорочення рівня рентабельності аграрного виробництва та загальної

економічної ефективності. Крім того, спостерігалися структурні зміни у складі посівних площ, що потенційно знижує обсяги майбутніх врожаїв і впливає на продовольчу безпеку держави.

У відповідь на загострення логістичних проблем Уряд України запровадив обмеження на експорт пшениці, залишивши можливість вивезення переважно кормових культур залізничним транспортом. Водночас експорт через країни Європейського Союзу визначено стратегічним напрямом, покликаним забезпечити продовольчу безпеку та стабільність зовнішньоторговельних потоків. Для підвищення ефективності таких перевезень впроваджено систему геоінформаційного моніторингу, програму субсидування транспортних витрат і підтримку інфраструктурних проєктів із будівництва логістичних терміналів.

Серед ключових урядових заходів, спрямованих на стабілізацію транспортного сектору у 2022–2024 рр., варто відзначити запровадження транспортного безвізу з ЄС, створення системи електронних черг на прикордонних переходах, механізм бронювання працівників автотранспортних підприємств, приєднання до Конвенції про спільний транзит, коригування тарифної політики, а також розвиток інформаційної системи «Шлях» і запровадження електронних декларацій для гуманітарних вантажів.

Воєнні умови вимагають від транспортних підприємств нових економічних стратегій: диверсифікації маршрутів, розвитку мультимодальних перевезень, впровадження цифрових технологій контролю та відстеження вантажів, а також інтеграції ризик-менеджменту у стратегічне планування.

Важливе значення у сучасних умовах має належне правове забезпечення впровадження цифрових логістичних рішень. Електронний документообіг, системи GPS-моніторингу, технології blockchain для відстеження вантажів, а також автоматизація митних процедур потребують чіткої нормативно-правової регламентації та ефективного захисту від кіберзагроз. Формування стабільного правового середовища у цій сфері є передумовою безпечного функціонування цифрової інфраструктури транспортної галузі.

Правова аналітика виступає ключовим інструментом стратегічного планування діяльності транспортних підприємств у період воєнних викликів. Поєднання правового та економічного аналізу створює підґрунтя для розроблення адаптивних і конкурентоспроможних стратегій, що забезпечують оперативне реагування на зміни зовнішнього середовища, підтримання ефективності агрологістичних процесів та поступову інтеграцію України до європейських транспортно-логістичних мереж.

Успішність такої адаптації значною мірою визначається узгодженістю державної політики, рівнем міжнародної підтримки, а також готовністю бізнес-сектору до структурних і цифрових трансформацій. Саме синергія цих факторів створює умови для стабілізації транспортної системи та підвищення її стійкості у післявоєнний період.

Висновки. Проведене дослідження дало змогу комплексно оцінити вплив воєнних подій на функціонування системи транспортно-логістичного забезпечення аграрного сектору України та виявити основні напрями її адаптації до кризових умов. Встановлено, що дестабілізація агрологістики у 2022–2023 рр. зумовлена не лише руйнуванням

транспортної інфраструктури та блокадою морських портів, а й зростанням витрат, скороченням кількості перевізників, порушенням експортних ланцюгів і зміною структури виробництва.

Визначено, що ключовими інструментами стабілізації галузі виступають цифровізація логістичних процесів, державна підтримка транспортних підприємств, розвиток інфраструктури сухопутних коридорів до країн ЄС та удосконалення правового регулювання міжнародних перевезень. Важливу роль відіграє поєднання економічного й правового аналізу у процесі стратегічного планування діяльності транспортних компаній, що забезпечує їхню гнучкість, конкурентоспроможність і здатність швидко реагувати на зовнішні виклики.

Розроблення та впровадження адаптивних корпоративних стратегій, які охоплюють оновлення автопарку, диверсифікацію клієнтської бази, цифровий моніторинг перевезень і підвищення правової обізнаності бізнесу, сприятиме підвищенню ефективності транспортної системи України.

У перспективі післявоєнного відновлення пріоритетними завданнями будуть: відновлення зруйнованої інфраструктури, інтеграція в європейську транспортну мережу, гармонізація законодавства з нормами ЄС, зміцнення кібербезпеки логістичних систем та формування інституційних механізмів підтримки сталого розвитку агрологістики. Реалізація цих заходів забезпечить підвищення економічної стійкості транспортного сектору та продовольчої безпеки держави.

Список використаних джерел

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р.
2. Гончаренко О., Ненахова М., Бокоч О., Владіміров І. Інноваційні тренди розвитку суб'єктів агропромислового виробництва. *Food Industry Economics*. 2023. Vol. 15, No. 2. P. 56–64. DOI: https://doi.org/10.15673/fie.v15i2.2676.
3. Державна служба статистики України: Офіційний вебсайт. URL: https://www.ukrstat.gov.ua.
4. Карпенко О. О. Механізм кластеризації транспортно-логістичних компаній. Ефективна економіка. 2015. № 10. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4428.
5. Ларіна Р. Р. Проблеми та перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів. *Логістика промислових регіонів*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Донецьк, 26–28 трав. 2010 р. Донецьк, 2010. С. 105–109.
6. Національний банк України. Економіка України в умовах війни: презентація. 2023. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/Poharska_pr_22.12.2023.pdf.
7. Фролова Л. В. Концепція логістичного менеджменту є основою підвищення ефективності діяльності підприємств. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2015. № 826. С. 173–180.
8. Lambert D. M., Cooper M. C. Issues in Supply Chain Management. *Industrial Marketing Management*. 2000. Vol. 29, No. 1. P. 65–83. DOI: https://doi.org/10.1016/S0019-8501(99)00113-3.
9. International Organization for Standardization (ISO). ISO 9001, ISO 14001 Standards. URL: https://www.iso.org.

10. Smirnov I. G., Kosareva T. V., Matsera M. O. European experience of agricultural logistics (on the example of the Netherlands). URL: http://vlp.com.ua/files/96.pdf.
11. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). ASYCUDA – Automated System for Customs Data. URL: https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/asycuda.
12. World Customs Organization (WCO). Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce. URL: https://www.wcoomd.org.
13. World Trade Organization (WTO). Trade Facilitation Agreement. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm.
14. World Bank. Logistics Performance Index. URL: https://lpi.worldbank.org/international/global.

Reference

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018). *National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030*, Order No. 430-r of May 30, 2018. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p.
2. Honcharenko, O., Nenakhova, M., Bokoch, O., & Vladimirov, I. (2023). Innovative trends in the development of agro-industrial production entities. *Food Industry Economics*, 15(2), 56–64. https://doi.org/10.15673/fie.v15i2.2676.
3. State Statistics Service of Ukraine (2025). *Official website*. Available at: https://www.ukrstat.gov.ua.
4. Karpenko, O. O. (2015). Mechanism of clustering transport and logistics companies. *Efektyvna ekonomika* [Efficient Economy], (10). Available at: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4428.
5. Larina, R. R. (2010). Problems and prospects of creating regional transport and logistics centers. In *Logistics of Industrial Regions: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference*, Donetsk, May 26–28, 2010 (pp. 105–109). Donetsk.
6. National Bank of Ukraine (2023). *Ukraine's economy in wartime: Presentation*. Available at: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/Poharska_pr_22.12.2023.pdf.
7. Frolova, L. V. (2015). The concept of logistics management as a basis for improving the efficiency of enterprises. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnika»* [Bulletin of Lviv Polytechnic National University], (826), 173–180.
8. Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Issues in Supply Chain Management. *Industrial Marketing Management*, 29(1), 65–83. https://doi.org/10.1016/S0019-8501(99)00113-3.
9. International Organization for Standardization (2025). *ISO 9001, ISO 14001 Standards*. Available at: https://www.iso.org.
10. Smirnov, I. G., Kosareva, T. V., & Matsera, M. O. (n.d.). *European experience of agricultural logistics (on the example of the Netherlands)*. Available at: http://vlp.com.ua/files/96.pdf.
11. United Nations Conference on Trade and Development (2025). *ASYCUDA – Automated System for Customs Data*. Available at: https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/asycuda.
12. World Customs Organization (2025). *Framework of Standards on Cross-Border E-Commerce*. Available at: https://www.wcoomd.org.
13. World Trade Organization (2025). *Trade Facilitation Agreement*. Available at: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm.
14. World Bank (2025). *Logistics Performance Index*. Available at: https://lpi.worldbank.org/international/global.

AGROLOGISTICS DEVELOPMENT IN UKRAINE: ECONOMIC AND LEGAL REGULATION UNDER CONDITIONS OF WAR

Natalia Lutchyn[1], Stepan Vaskiv[2], Serhiy Humenyuk[3]

Ivan Franko National University of Lviv,
18 Svobody Ave., Lviv, 79008
[1]e-mail: nataliya.lutchyn@lnu.edu.ua ; ORCID: 0000-0002-0727-0842
[2]e-mail: stepan.vaskiv@lnu.edu.ua; ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3781-2822
[3]e- mail: Serhii.Humeniuk@lnu.edu.ua

Abstract. This article examines the development of agrologistics in Ukraine and the features of its economic and legal regulation under martial law. The relevance of the study is driven by the large-scale disruption of transport and logistics infrastructure, the breakdown of established supply chains, and the growing risks faced by the agricultural sector, which plays a critical role in ensuring both national and global food security.

The article aims to assess the impact of wartime factors on the functioning of Ukraine's agrologistics system and to substantiate priority directions for improving its economic and legal regulation. To achieve this aim, the study addresses the following objectives: to review the current state of freight transportation of agricultural products in Ukraine; to analyze the key regulatory and legal acts governing such transportation; and to justify measures aimed at enhancing the safety and efficiency of logistics operations under wartime conditions.

The methodological framework is based on a combination of general scientific and specialized methods, including analysis and synthesis, a systemic approach, regulatory and legal analysis, and statistical methods. This approach enabled the integration of economic assessment of transport enterprises with the evaluation of the legal environment in which they operate.

The findings indicate that military actions have significantly destabilized agrologistics processes, particularly due to the blockade of seaports, destruction of infrastructure, rising transportation costs, and a decline in the number of operating enterprises. A substantial transformation of logistics routes has been identified, with a shift toward land-based corridors to EU countries and an increasing role of multimodal transport. The study substantiates the importance of digitalization of logistics processes, diversification of supply chains, strengthening state support mechanisms, and harmonization of national legislation with European standards.

The practical significance of the results lies in their applicability for developing adaptive strategies to enhance the resilience and efficiency of agrologistics in wartime and post-war recovery contexts.

Keywords: legal analytics, economic and legal statistics, transport economics, transport enterprises, transport services, transport law, agrologistics, agricultural policy, food security, wartime economy.

Стаття надійшла до редакції 23.10.2025
Прийнята до друку 23.12.2025