

## АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

### ANALYSIS OF INVESTMENT ACTIVITY IN THE FIELD OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

*У статті досліджено потенціал і сучасні умови функціонування транспортно-логістичної інфраструктури України. Описано стан і тенденції інвестиційної діяльності у сфері розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України у розрізі її складових – наземної (автомобільної) інфраструктури, залізничної інфраструктури, водної та авіаційної інфраструктури. Здійснено аналіз та оцінку транспортно-логістичного потенціалу країн на основі визначення місця у рейтингу міжнародного Індексу ефективності логістики Всесвітнього банку. Досліджено аспекти прояву коронакризи та військової агресії РФ в транспортно-логістичній сфері. Здійснено оцінку суб'єктивних та об'єктивних чинників низького розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та залучення інвестицій. Окреслено та обґрунтовано наслідки воєнної агресії РФ для досліджуваного сектору економіки. Охарактеризовано стан та потенційні можливості транспортно-логістичної сфери в Україні в умовах воєнної економіки та можливості залучення інвестицій. Обґрунтовано напрями державних програм у сфері розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, джерела та обсяги фінансування. Узагальнено впровадження заходів щодо реалізації програми «Про національну транспортну стратегію України» впродовж 2019–2022 років. Проаналізовано системні проблеми низької інвестиційної активності в транспортно-логістичній сфері. Відзначено основні підходи державної політики до стимулювання процесів залучення інвестицій у галузь.*

**Ключові слова:** інвестиції, транспортно-логістична інфраструктура, інвестиційна діяльність, транспортна галузь.

*The article examines the potential and modern conditions of the functioning of the transport and logistics infrastructure of Ukraine. The state and trends of investment activity in the field of development of the transport and logistics infrastructure of Ukraine have been described in terms of its components – land (vehicle) infrastructure, railway infrastructure, water, and aviation infrastructure. An analysis and assessment of the transport and logistics potential of countries have been carried out based on the ranking of the World Bank's International Logistics Efficiency Index. Aspects of the manifestation of the Corona crisis and military aggression of the Russian Federation in the transport and logistics sphere have been studied. An assessment of the subjective and objective factors of the low development of the transport and logistics infrastructure and the attraction of investments has been carried out. The consequences of the military aggression of the Russian Federation on the studied sector of the economy have been outlined and substantiated. The state and potential opportunities of the transport and logistics sphere in Ukraine in the conditions of the war economy and the possibility of attracting investments have been characterized. The directions of state programs in the field of development of transport and logistics infrastructure, sources, and amounts of funding have been substantiated. The implementation of measures related to the implementation of the program "On the National Transport Strategy of Ukraine" during 2019–2022 has been summarized. The systemic problems of low investment activity in the transport and logistics sphere have been analyzed. The main approaches of state policy to stimulating the processes of investment attraction in the industry have been noted based on the creation of a favorable investment climate for private investors were noted; formation of legislative prerequisites for the implementation of concession agreements; promotion of projects of common interest for the EU and Ukraine based on financial instruments (Neighborhood Investment Facility – NIF, Connecting Europe Facilities (CEF)), which can be adaptive for economic recovery in the post-war period; to contribute to the introduction of a transport safety management system in accordance with European CADaS standards, etc.*

**Key words:** investments, transport and logistics infrastructure, investment activity, transport industry.

УДК 330.32:656

DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastructure72-5>

**Виклюк М.І.**

к.е.н., доцент,  
науковий співробітник,  
Державна установа  
"Інститут регіональних досліджень  
імені М.І. Долішнього  
Національної академії наук України"

**Vykliuk Mariana**

State Institution  
"M.I. Dolishnyi Institute  
of Regional Research  
of the NAS of Ukraine"

**Постановка проблеми.** Стрімкі глобалізаційні процеси у світі спонукають до зростання товарообміну та збільшення обсягів перевезення між країнами, а відтак модернізації транспортно-логістичної інфраструктури регіонів. У зв'язку із розширенням Європейського союзу та інтеграції України у ЄС, виникає потреба у запровадженні нових механізмів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. Зокрема, досі залишається актуальним та пріоритетним завданням для обох сторін щодо реалізація та відновлення транзитного потенціалу України, зокрема розвитку транспортного мосту між Європою та Азією, подальше сприяння інтеграції транспортних мереж України у європейську транспортну систему. Реалізація

таких заходів потребує значних інвестиційних вливань у логістично-транспортну інфраструктуру та використання спеціальних інвестиційних механізмів відновлення транспортної інфраструктури України у повоєнний період. Відтак, актуальним і необхідним є дослідження і вивчення існуючих тенденцій, проблем та можливостей в залучення інвестицій в транспортно-логістичну інфраструктуру.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення інвестиційних процесів в транспортно-логістичній системі України представлено в роботах ряду вітчизняних та іноземних науковців і експертів: Акуленко А., Крамаренко І., Кубраков О., Хаустова К., Архангельська А.-М., Непом'яца А.,

Гмирін А., Чернікова О., Попова Н., Городніченко Ю., Берклі Ілона Сологуб, Беатріс Ведер ді Мауро та інші. Особливу увагу варто приділити науковим напрацюванням щодо тенденцій залучення капітальних інвестицій та прямих іноземних інвестицій, реалізації програм та проектів (в т.ч. пілотних проектів) у транспортно-логістичній інфраструктурі в умовах довоєнної та воєнної економіки. Попри те, що досліджувана проблема активно досліджується в наукових та урядових колах, вітчизняними та міжнародними експертами в сфері інвестування, однак практичне застосування сучасного інструментарію та механізмів інвестування транспортно-логістичної інфраструктури, особливо в умова воєнної економіки, потребує ґрунтовного подальшого дослідження.

**Постановка завдання.** Мета статті полягає в аналізі інвестиційної діяльності у сфері розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Ефективність розвитку транспортної інфраструктури, притік інвестицій в значній мірі залежить від організації ринку перевезень, якості надання транспортно-логістичних послуг. На переконання експертів, забезпечення ефективної логістики сприяє одержанню додаткового 15–25% ВВП для промислово-розвинутих країн. Основним критерієм оцінки транспортно-логістичного потенціалу країн виступає міжнародний Індекс ефективності логістики/Logistics Performance Index (LPI), який визначається Світовим Банком.

Аналіз сучасного стану та місця транспортно-логістичної системи України (табл. 1) засвідчує, що в Україні досі нереалізований значний потенціал ринку транспортно-логістичних послуг, за останніми даними – 54%.

Значного зниження за період з 2014–2022 рр. зазнали усі субіндекси LPI: якість роботи митних органів (з 69 до 90 місця), міжнародні перевезення (з 67 до 75 місця), відстеження проходження вантажів (з 50 до 76 місця) та своєчасність поставки (з 52 до 94 місця), інфраструктура (з 71 до 89 місце в рейтингу). Загалом, спостерігається негативна тенденція, що обумовлена внутрішніми чинниками. Внаслідок більш інтенсивного розвитку інших країн, індекс України спустилися з 61 на 79 місце. В цілому, варто відзначити, що станом на 2022 рік Україна в порівнянні з лідерами та країнами ЄС використовує свій транзитний потенціал попри її вигідне географічне розташування лише на половину (54%). Галузь забезпечує близько 6 % ВВП у відносно стабільні часи, тоді як у період COVID-2019 – 5,5%, а у період військової агресії рф, що розпочалася у 2022 р. – лише 3,94%.

Не дивлячись на суб'єктивність оцінки індексу LPI, варто відзначити наявність й об'єктивних бар'єрів низької активності інвесторів у розвитку національної транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема: низький ступінь розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та послуг; недосконалість законодавства щодо логістики, земельних відносин, підтримки інвестицій, міжнародних стандартів ціноутворення, зокрема міжнародної системи вимірювання CESMM; декларативний характер державно-приватного партнерства щодо фінансування транспортної інфраструктури та нестача приватних інвестицій; відсутність правового механізму гарантій повернення інвестицій іноземному інвестору та податкового стимулювання; високий рівень корупції та ризиків; слабка інтеграція української транспортно-логістичної системи в

Таблиця 1

Місце України в рейтингу Всесвітнього банку – Logistics Performance Index (LPI), 2007–2022 рр.

Рік	Ранг країн ЄС	Місце України, ранг	Загальний індекс LPI для України	Субіндекс LPI (місце України)					
				Митниця (Customs)	Інфраструктура (Infrastructure)	Міжнародні перевезення (International shipments)	Логістична компетентність (Logistics quality and competence)	Відстеження проходження вантажів (Tracking and tracing)	Своєчасність поставок (Timeliness)
2007	3,407	73	2,55	2,22 (97)	2,35 (74)	2,53 (83)	2,41 (90)	2,53 (80)	3,31 (55)
2010	3,443 ▲	102 ▼	2,57	2,02 (135) ▼	2,44 (79) ▼	2,79 (84) ▼	2,59 (77) ▲	2,49 (112) ▼	3,1 (114) ▼
2012	3,450 ▲	66 ▲	2,85	2,41 (88) ▲	2,69 (70) ▲	2,72 (83) ▲	2,85 (61) ▲	3,15 (50) ▲	3,31 (68) ▲
2014	3,543 ▲	61 ▲	2,98	2,69 (69) ▲	2,65 (71) ▼	2,95 (67) ▲	2,84 (72) ▼	3,15 (50) ▲	3,51 (52) ▲
2016	3,596 ▲	80 ▼	2,74	2,30 (116) ▼	2,49 (84) ▼	2,95 (67) ▲	2,55 (95) ▼	2,96 (61) ▼	3,51 (54) ▼
2018	3,519 ▲	66 ▲	2,83	2,49 (89) ▲	2,22 (119) ▼	2,95 (67) ▲	2,84 (61) ▲	3,11 (52) ▲	3,42 (56) ▼
2022	3,502 ▼	79 ▼	2,7	2,4 (90) ▼	2,4 (89) ▲	2,8 (75) ▼	2,6 (92) ▼	3,1 (76) ▼	2,6 (94) ▼

Джерело: <https://lpi.worldbank.org/report>

європейську та євразійську транспортно-логістичні системи; низький ступінь технічної оснащеності транспортної галузі (авіаційного, залізничного, водного) тощо.

Зазначена низка причин відображається на інвестиційних тенденціях галузі: обсягах капітальних інвестицій, тенденціях залучення приватних та іноземних інвестицій. Без перебільшення, важливим ресурсом для стратегічного розвитку та оновлення основних фондів транспортно-логістичної системи в Україні є обсяги капітальних інвестицій (табл. 2).

Проведений аналіз засвідчує, що величина ресурсів, які спрямовуються на відтворення основних фондів, їх реконструкцію і модернізацію впродовж аналізованого періоду мають мінливий і нестабільний характер. Так, впродовж 2008–2018 рр. їх величина засвідчує тенденцію до зростання аж на 53% (з 32558,4 до 50078,3 млн. грн.), проте за останні роки (після 2018 року) обсяг капітальних інвестицій суттєво скоротився (на 25% у 2021 році порівняно з 2018 р.). Зазначене в майбутньому впливатиме на очікувані економічні вигоди. До 2015 року обсяги капітальних інвестицій у транспортній галузі мали тенденцію до зростання, тоді як в наступні періоди спостерігається спад.

Для відновлення транспортно-логістичної інфраструктури важливо залучати іноземні інвестиції

(табл. 3). Однак, статистика засвідчує, що їх обсяги впродовж останніх трьох років різко знизилися, а за аналізований період – більше як у 3,5 рази.

Суттєве зменшення прямих іноземних інвестицій в транспортну галузь України було обумовлене реінвестованими доходами іноземних інвесторів (\$5,6 млрд. за 11 міс. 2021 р.). Водночас надходження нових іноземних інвестицій в капітал українських транспортно-логістичних підприємств впродовж 2020 р. становили близько \$435 млн., що за виключенням 2019 року, є найнижчим обсягом з 2008 року та майже на порядок нижчим, ніж у 2007–2019 рр. (\$1226,46 млн. в середньому за рік). Низький ступінь інвестування транспортно-логістичної галузі обмежує її продуктивність та ефективне використання потенціалу. Внаслідок цього вимальовуються доволі низькі довгострокові тенденції економічного зростання галузі та її інфраструктури, не дивлячись на доволі значну кількість програм.

Зокрема, на підставі розробленої програми «Про національну транспортну стратегію України» (реалізація заходів до 2030 року) [1] Міністерством інфраструктури України передбачалася реалізація заходів щодо сталого та адресного фінансування та залучення приватних інвестицій у транспортну сферу, зокрема (табл. 3): застосування інноваційних фінансових інструментів і механізмів

Таблиця 2

**Капітальні інвестиції в галузь Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність України, 2008–2021 рр.**

Період	Фактичні обсяги інвестицій, млн. грн	У відсотках до загального обсягу по економіці, %:					
		Всього галузі, в т.ч:	Наземний та трубопровідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	Поштова та кур'єрська діяльність
2008	32558,4	14,0	5,7	0,0 <sup>1</sup>	0,1	3,5	0,1
2009	24555,1	16,2	4,0	0,0 <sup>1</sup>	0,1	5,8	0,1
2010	19591,7	10,4	3,6	0,1	0,3	6,3	0,1
2011	25976,6	10,0	3,5	0,1	0,3	6,1	0,1
2012	32807,9	11,2	5,2	0,0 <sup>1</sup>	0,3	5,6	0,1
2013	18833,3	7,0	1,7	0,0 <sup>1</sup>	0,2	5,0	0,1
2014	15498,2	7,1	1,8	0,1	0,2	4,9	0,1
2015	18704,0	6,8	3,0	0,1	0,2	3,5	0,0
2016	25107,8	7,0	4,4	0,1	0,2	2,3	0,0
2017	37943,5	8,5	5,0	0,0	0,3	3,1	0,1
2018	50078,3	8,7	5,4	0,0	0,3	2,9	0,1
2019	43792,8	7,0	3,9	0,0	0,3	2,8	0,0
2020	34884,6	6,9	4,0	0,0	0,2	2,5	0,1
2021	37374,7	7,1	5,0	0,1	0,3	-	-

Примітка: <sup>1</sup>Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності інформації.

Джерело: сформовано автором на підставі: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Таблиця 3

**Прямі іноземні інвестиції в транспортну інфраструктуру України**

Період	Фактичні обсяги прямих інвестицій, млн. дол. США	Темпи росту, %	У відсотках до загального підсумку по економіці, %
2008	1430,9	100	4,8
2009	1567,6	109,6	4,4
2010	993	63,3	2,5
2011	1027,1	103,4	2,4
2012	1145,43	111,5	2,3
2013	1506,26	131,5	2,8
2014	1535,35	101,9	2,9
2015	1355,55	88,3	3,5
2016	1088	80,3	3,4
2017	1086	99,8	3,5
2018	985,34	90,7	3,1
2019	997,02	101,2	3,1
2020	122,15	12,3	1,3
2021	434,87	356,0	2,1

Джерело: сформовано автором на підставі: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

(проектне фінансування, проміжне фінансування, зелені інвестиції, включаючи облігації і основні інструменти для поділу ризиків і доданої вартості) під реалізацію проєктів приватно-державного партнерства, гранти та кошти міжнародних фінансових організацій тощо [3, с. 233].

Серед заходів визначальне місце відводиться створенню нових автобанів та скорочення часу перетину країни в усіх напрямках, збільшення кількості працюючих аеропортів та потоку авіапасажирів, масштабне оновлення тягового та вагонного парку залізниці поряд зі значним збільшенням середньої швидкості, низькі тарифи та спрощення оформлення вантажу у морських портах й багато іншого. Важливий акцент зроблено на впровадженні Європейського "зеленого курсу", оновлення громадського транспорту, покращення послуг із перевезення пасажирів тощо. Фінансування інфраструктурних проєктів передбачалося як безпосередньо підприємствами транспортної інфраструктури, так і державою за рахунок коштів вітчизняних й закордонних інвесторів. На заваді реалізації повного комплексу заходів стала пандемія COVID-19, що боляче вдарила по транспортній галузі як світу, так і Україні загалом, а також повномасштабне вторгнення РФ на територію України.

Напередодні повномасштабного вторгнення Україна інвестувала значну суму коштів у покращення дорожньої інфраструктури. Проєкт «Велике будівництво», розпочатий у 2019 році, спрямував 5,3 млрд. доларів США в будівництво доріг та автомагістралей. Зокрема в межах проєкту «Велике будівництво: дороги та мости» Міністерство інфраструктури та Укравтодор презентували результати

дорожнього будівництва у 2021 році: 5 098 км оновлених та збудованих доріг державного значення; 250 штучних споруд; 106 млрд. грн. інвестованих коштів в дорожнє будівництво. Варто відзначити здешевлення середньої вартості 1 км дороги на 1,5%, що у 2020 року склало 20,7 млн. грн. Нажаль, у 2022 році різко пригальмовано капітальне інвестування в будівництво доріг згідно програми (лише 15,6% від річного плану – 16,7 млрд. грн.), а у березні 2022 року КМУ зняв аж 7,13 млрд. грн., що були призначені для «Великого будівництва» і перенаправлено їх до резервного фонду держбюджету для фінансування потреб армії та оборонної галузі [6–8].

Впродовж 2019–2021 рр. Уряд анонсує покращення показників обсягів інвестицій в дорожню інфраструктуру (зросли в 5 раз) та отриманого результату в дорожньому будівництві, а саме:

– 2019 р. – збудовано і оновлено 846 км доріг державного значення та 73 штучні споруди (21,3 млрд. грн.);

– 2020 р. – збудовано і оновлено 4 056 км доріг державного значення та 158 штучних споруд (83 млрд. грн.);

– 2021 р. – збудовано й оновлено 5 098 км доріг державного значення та 250 штучних споруд (106 млрд. грн.).

– за 2020–2024 рр. планувалося оновити 24 тис. км доріг державного значення та 1,4 тис. штучних споруд у рамках Національної програми відновлення мостів [7].

Ще одним помітним досягненням у сфері інвестицій в дорожню інфраструктуру є Програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі, розпочата в жовтні 2020 року Міністерством



**Впровадження заходів щодо реалізації програми  
«Про національну транспортну стратегію України», 2018–2022 рр.**

Галузь	Заходи
Автомобільна інфраструктура	Розпочато у 2018 році реалізацію фінансування роботи з оновлення та будівництва державних доріг, а також будівництво декількох мостів. Впродовж останніх 2019–2021 рр. обсяги інвестицій в проекти дорожнього будівництва в Україні зросли майже в 5 разів – з 21,3 млрд. грн у 2019 році до 106 млрд. грн у 2021-му [6, 7]. У 2019 році розпочато проєкт «Велике будівництво», де спрямовано 5,3 млрд. доларів США в будівництво доріг та автомагістралей [8] У 2022 рік планувалося залучити понад 140 млрд. грн. Для залучення інвестицій у 2021 року Державне агентство автомобільних доріг України розмістило на Лондонській біржі євробонди на \$700 млн. на 7 років під 6,25%. Окрім цього у 2022 році передбачалося залучити приватні інвестиції в побудову першого концесійного автобану як приклад ефективного запровадження державно-приватного партнерства [7].
Залізнична інфраструктура	У 2020 р. "Укрзалізниця" почала впровадження пілотного проєкту про допуск приватних локомотивів до роботи на окремих маршрутах на залізничних шляхах загального користування. Нажаль, Пілотний проєкт загальмував уже на старті, хоча деякі інвестори вже вклали інвестиції в парк локомотивів та залізничних бригад. Якби цей експеримент виявився успішним і поширився на всю галузь, вона б отримала сотні мільйонів доларів інвестицій. У 2021 році "Укрзалізниця" домовилася з французьким виробником Alstom про оновлення 130 вантажних електричних локомотивів (вартість близько \$1 млрд), при цьому частково виробництво буде реалізовано на українських підприємствах, що дозволить створити додатково нові робочі місця [7].
Водна інфраструктура	У 2021 року грудні майно державного підприємства СК "Ольвія" перейшло у концесію на 35 років приватному власнику - групі QTerminals. Очікується, що інвестиції в підприємство складуть 3,4 млрд. грн. Схожа ситуація щодо Херсонського порту – підписані документи приймання-передачі його майна (сума інвестицій сюди може сягнути 320 млн. грн.), однак, обидва проєкти реалізовувались надто погано, а через військові дії інвестори припинили в них участь [7].
Авіаційна інфраструктура	КМУ ухвалив програму з розвитку вітчизняного авіабудування на 2021-2030 роки із загальним об'ємом інвестицій понад 34 млрд. грн., тоді як експерти стверджують про необхідність 46 млрд. грн. У листопаді 2021 р. КМУ на форумі "Велике будівництво: авіа та туризм" відзначено, що в жовтні 2021 року Україна підписала з ЄС угоду "Відкрите небо", що сприятиме збільшенню кількості авіаційних маршрутів, покращить якість перевезень і знизить ціни на авіаквитки. В рамках проєкту протягом 2021 року держава інвестувала в авіаційну інфраструктуру 3,4 млрд. грн. (1,4 млрд. грн. – будівництво аеропорту в Дніпрі, 700 млн. – аеропорт в Одесі, понад 600 млн. грн. – аеропорт у Вінниці, 500 млн. грн. – Херсонський аеропорт) [6; 7].

*Джерело: узагальнено на підставі дослідження*

інфраструктури України за підтримки Світового Банку, Глобального Інфраструктурного Фонду G20, Міжнародної фінансової корпорації. Метою програми було залучення приватних коштів в обсязі 9 млрд. доларів США на відновлення та обслуговування 4 500 км автомобільних доріг. Програму можна буде використати після війни як інструмент для залучення коштів приватного сектору на реконструкцію доріг [6, с. 247–248].

Варто констатувати, що війна зруйнувала не лише плани, але й те, що було збудовано і відновлено за останні роки, а національна логістично-транспортна система та інфраструктура зазнала критичних втрат. Вона, одна із перших, прийняла на себе удари повномасштабної війни, і досі підлягає постійному руйнуванню як фізичному розумінні, так і фінансово-економічному. За оцінками експертів, за рік повномасштабного вторгнення було пошкоджено близько 33% інфраструктури по всій країні: зруйновано або пошкоджено понад 25 000 км автодоріг та 326 мостів,

110 залізничних станцій, 6 500 км залізничних колій, 19 аеропортів та аеродромних комплексів, понад 1 000 одиниць рухомого складу міського громадського транспорту тощо. За попередніми оцінками окремих експертів (Київська школа економіки, Міністерство транспорту та інфраструктури України) загальний обсяг втрат інфраструктури в Україні складає \$35–40 млрд. і ця цифра збільшується щодня [2; 4].

**Висновок з проведеного дослідження.** Низький рівень та спадні тенденції щодо залучення інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру сьогодні обумовлені рядом суб'єктивних та об'єктивних причин. Незважаючи на військові дії та зруйновану транспортно-логістичну систему, Україна досі залишається важливим учасником логістично-транспортної системи Європи, адже саме сьогодні національна транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євро мережі, що, за оцінками експертів,

сприятиме залученню зовнішніх інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру. Про це засвідчують результати опитування щодо оцінки Інфраструктурного індексу, проведеного Європейською Бізнес Асоціацією разом з юридичними фірмами Arzinger та Sayenko Kharenko, оцінки міжнародних експертів. Зокрема, на переконавання респондентів найбільш актуальними інвестиційними проектами в Європі та Україні для ринку логістики респонденти було названо (59%) розвиток автомобільних шляхопроводів, що з'єднують Україну і європейські країни; (55%) будівництво в Україні стратегічних універсальних транспортних хабів у якості резерву потужностей на випадок повторення агресії РФ; (51%) розбудову Євроколії (1435 мм) на території України [5].

Зрозуміло, що у післявоєнний період національна транспортна інфраструктура потребуватиме великих капітальних вкладень та активного фізичного відновлення. Це потребує створення сприятливого інвестиційного клімату для приватних інвесторів; формування законодавчих передумов для реалізації консесійних угод; просування проектів, що становлять спільний інтерес для ЄС та України на основі фінансових інструментів (Neighborhood Investment Facility – NIF, Connecting Europe Facilities (CEF)), що можуть бути адаптивними для відновлення економіки у повоєнний період; сприяння введенню системи управління безпекою на транспорті згідно з європейськими стандартами CADA5 тощо. Ось чому сьогодні і в ближчому майбутньому виникає гостра потреба активувати зусилля як українського уряду, так і наших міжнародних партнерів задля розробки ефективних механізмів залучення приватних та іноземних інвестицій, котрі виступають каталізатором конкурентоспроможності транспортно-логістичної системи України. Зазначене виступатиме предметом подальших наукових досліджень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430–р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 15.05.2023).
2. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (дата звернення: 15.05.2023).
3. Батирова О.О., Опалько В.В. Особливості транспортно-логістичної інфраструктури України. *Актуальні проблеми природничих і гуманітарних наук у дослідженнях молодих учених «Родзинка –*

2021»»: XXIII Всеукраїнська наукова конференція молодих учених / редкол. : О.В. Черевко (голова) [та ін.]. 2021С. 232-234.

4. Смирнов І.Г., Шум І. В. Інтеграція у європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (Геопросторовий аспект). *Український географічний журнал*. 2005. № 3. С. 32–37.

5. Інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну, – ЕВА. *Юридична Газета*. Європейська Бізнес Асоціація, фірми Arzinger та Sayenko Kharenko. URL: <https://jur-gazeta.com/golovna/investuvati-v-transportnu-infrastrukturu-vartonavit-popri-viyunu--eva.html> (дата звернення: 15.05.2023).

6. Відбудова України: принципи та політика. Паризький звіт 1; за ред. Юрія Городніченко, Берклі Ілона Сологуб, Беатріс Ведер ді Мауро. CEPR PR. 507 с.

7. Гмирін А. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (дата звернення: 15.05.2023).

8. Кубраков О. План-факт 2021 року: оновлено 5098 км державних доріг та 250 штучних споруд. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33343.html> (дата звернення: 15.05.2023).

#### REFERENCES:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), "Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "National Transport Strategy of Ukraine until 2030". Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-%D1%80> (accessed 14 February 2023).
2. Novi ta stari vyklyky. Yak trymayet'sya ukrayins'ka infrastruktura pid chas viyny [New and old challenges. How the Ukrainian infrastructure holds up during the war]. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (accessed 14 February 2023).
3. Batyrova O.O., Opal'ko V.V. (2021). Osoblyvosti transportno-lohistychnoyi infrastruktury Ukrayiny [Peculiarities of the transport and logistics infrastructure of Ukraine]. Proceedings of the *Actual problems of natural and humanitarian sciences in the research of young scientists "Rainbow – 2021": XXIII All-Ukrainian Scientific Conference of Young Scientists* / editor. : O.V. Cherevko (head) [etc.], pp. 232–234.
4. Smirnov I.G., Shum I.V. (2005). Intehratsiya u yevropeys'ku transportno-lohistychnu systemu – stratehichnyy vybir Ukrayiny (Heoprostorovyy aspekt) [Integration into the European transport and logistics system – strategic choice of Ukraine (Geospatial aspect)]. *Ukrainian Geographical Journal*, no. 3, pp. 32–37.
5. Investuvaty v transportnu infrastrukturu vartonavit' popry viynu [It is worth investing in transport infrastructure even in spite of the war]. EVA. *Legal Gazette. European Business Association, Arzinger and Sayenko Kharenko firms*. Available at: <https://jur-gazeta.com/golovna/investuvati-v-transportnu-infrastrukturu>

varto-navit-popri-viynu--eva.html (accessed 14 February 2023).

6. Vidbudova Ukrayiny: pryntsyipy ta polityka [Reconstruction of Ukraine: principles and policy] (2022). *Paris Report 1*; under the editorship Yuriy Horodnichenko, Berkley Ilona Sologub, Beatrice Veder di Mauro. SEPR PR. 507 p. (in Ukraine)

7. Hmyrin A. (2022). Rozvytok transportnoyi infrastruktury Ukrayiny vymahaye novykh pidkhodiv [The development of Ukraine's transport infrastructure

requires new approaches]. *Economic truth*. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (accessed 5 February 2023).

8. Kubrakov O. (2022). Plan-fakt 2021 roku: onovleno 5098 km derzhavnykh dorih ta 250 shtuchnykh sporud [Plan-fact for 2021: 5,098 km of state roads and 250 artificial structures have been updated]. *Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine*. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/33343.html> (accessed 5 March 2023).