

ПРОГРАМНА ПІДТРИМКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ТРАНСПОРНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

PROGRAM SUPPORT FOR THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

УДК 330.32:656

DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastructure84-2>**Виклюк М.І.**

к.е.н., доцент,
ПВНЗ «Європейський університет»;
науковий співробітник,
ДУ «Інститут регіональних досліджень
ім. М. І. Долішнього НАН України»

Григорук С.С.

к.е.н.,
ПВНЗ «Європейський університет»
Якимович А.О.
аспірант,
ПВНЗ «Європейський університет»

Vykliuk Mariana

European University;
SI "M.I. Dolishnyi Institute of Regional
Research of the NAS of Ukraine"

Hryhoruk Serhiy

European University
Yakymovych Andriy
European University

У науковій публікації досліджено необхідність розробки заходів щодо підвищення інвестиційної привабливості транспортно-логістичної системи України. Досліджено існуючі урядові програми підтримки інвестиційної привабливості транспортно-логістичної системи України. Аргументовано, що ефективність функціонування транспортно-логістичної системи потребує приведення національного транспортного секторів у відповідність до стандартів ЄС. Відзначено, що розвиток галузі залежить від міжнародної співпраці та реалізації спільних проєктів. Узагальнено результати оцінки Інтегрального показника Інфраструктурного індексу України, який сфокусований на оцінці стану підприємств транспортної галузі та впливу воєнних дій. Представлено ряд ефективних заходів, що сприятимуть підвищенню інвестиційної привабливості транспортно-логістичної системи України та можливості її інтеграції у систему ЄС.

Ключові слова: інвестиційна привабливість, інвестиційна активність, міжнародна підтримка, транспортно-логістична системи, транспортно-логістична інфраструктура, транспортна галузь, інфраструктурний індекс.

The purpose of the article is to study the programmatic support of the investment attractiveness of Ukraine's transport and logistics system and the formation of effective measures to combat war risks, promoting its development during the period of post-war recovery through investment mechanisms. The scientific publication examines the need to develop measures to improve the attractiveness of investment in Ukraine's transport and logistics system. The need to intensify investment activities in the transport and logistics industry, taking into account military risks, has been identified. The need to attract foreign investment through mechanisms of international cooperation has been emphasized, which will contribute to the restoration of the transport and logistics industry in the post-war period. The current government programs to support the investment attractiveness of the transport and logistics system of Ukraine have been studied (State Program "On the National Transport Strategy of Ukraine", EU program "Connecting Europe Facility"). It has been argued that the effectiveness of the implementation of program measures is ensured based on international cooperation and the implementation of joint projects. The need to bring the national transport sector (especially the railway and port) into line with EU standards has been noted. The results of the assessment of the Integral Indicator of the Infrastructure Index of Ukraine, which focuses on assessing the state of transport industry enterprises and the impact of military actions on their functioning and investment opportunities of the industry, have been summarized. The characteristics of factors that hurt the level of the Infrastructure Index of Ukraine (lack of personnel, increased logistics costs, limited capacity of seaports, etc.) have been presented. According to the results of a survey on the assessment of the Infrastructure Index, conducted by the European Business Association together with the law firms Arzinger and Sayenko Kharenko, it has been found that transport companies plan to invest in business development despite military threats. Several effective measures are presented that will contribute to increasing the investment attractiveness of Ukraine's transport and logistics system and the possibility of its integration into the EU system.

Keywords: investment attractiveness, investment activity, international support, transport and logistics systems, transport and logistics infrastructure, transport industry, infrastructure index.

Постановка проблеми. Державне сприяння розвитку транспортно-логістичної системи в Україні визначається програмними ініціативами, що регулюються чинним законодавством України. Сьогодні вони виступають орієнтиром тактичних заходів та стратегічного розвитку транспортно-логістичної системи в умовах військових викликів та у період повоєнного відновлення.

Попри війну, вітчизна транспортна галузь зуміла адаптуватися до нових реалій ведення бізнесу в умовах тривалого воєнного стану. Експерти у сфері управління транспортною галузю продовжують наголошувати про необхідність залучення іноземних інвестицій, використовуючи при цьому механізми міжнародної співпраці. У контексті сказаного виникає потреба у дослідженні програмної підтримки інвестиційної привабливості галузі у складний для України час.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження програм підтримки транспортно-логістичної системи України представлено у працях: Батирової О. О. та Опалько В. В. [3], Вінокурова Я. [7], Гмиріна А. [9], Скрипаль А. [6], Шарапа М. та Енхбаяр Т. [8] тощо. Переважна більшість напрацювань акцентується на проблемах інвестиційної привабливості та інвестиційної активності суб'єктів транспортно-логістичної галузі у період воєнного стану та перспектив розвитку галузі у повоєнний період. Зазначене визначає актуальність дослідження та предмет вивчення проблематики.

Метою статті є дослідження програмної підтримки інвестиційної привабливості транспортно-логістичної системи України та формування ефективних заходів боротьби з воєнними ризиками, сприяння її розвитку у період повоєнного відновлення через механізми інвестування.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Основні ініціативи розвитку транспортно-логістичної системи представлено у Державній програмі «Про національну транспортну стратегію України» (реалізація заходів до 2030 року), в межах якої передбачено [1]:

- запровадити енергоефективні та екологічно безпечні системи громадського транспорту в містах на основі використання електричних транспортних засобів;
- зменшити ступінь зносу до 40% та забезпечити оновлення основних засобів на 50% у галузі до 2030 року;
- розвивати якісну, надійну, збалансовану та життєстійку інфраструктуру;
- забезпечити зниження ступеня зносу основних засобів до 2025 р. – 43%, до 2030 р. – 40%.

Нова транспортна стратегія України має підґрунття для безпечної, ефективної та стійкої логістично-транспортної системи держави, яка забезпечить швидку реконструкцію та післявоєнне відновлення на основі інтеграції галузі у транспортний простір ЄС (мережею TEN-T). Для реалізації зазначеної мети, у липні 2024 р. Україна стала повноцінним учасником програми ЄС «Механізм Сполучення Європи», в межах котрої погоджено чотири проекти, які є євроінтеграційними і підлягають спільному фінансуванню [5] (табл. 1):

Участь України у спільній програмі ЄС «Механізм Сполучення Європи» сприяє залученню інвестицій з країн-членів ЄС, що здебільшого спрямовуватимуться на підтримку розвитку високопродуктивних, стійких і ефективно взаємопов'язаних транс'європейських мереж (TEN-T) у сферах транспорту, енергетики та цифрових послуг. Загальний бюджет програми складає близько 21 млрд євро до 2027 року. Серед проектів представлено 6 у розбудову прикордонної інфраструктури України, а саме залізничних та автомобільних пунктів пропуску. Ефективність впровадження визначених заходів

забезпечується міжнародною співпрацею над спільними проектами та потребує приведення національного залізничного та портового секторів у відповідність до стандартів ЄС.

З метою активізації інвестиційної діяльності та подолання наслідків військових руйнувань транспортно-логістичної інфраструктури, впродовж 2024 року спостерігаємо активну розробку та реалізацію міжнародних проектів через співпрацю України з міжнародними-партнерами та вдалі спроби залучити різні форми інвестицій у галузь. Серед загальної кількості представлених проектів в Ukraine Investment Guide (95 проектів), 20 проектів – належать до транспортно-логістичної галузі, а вартість інвестицій для реалізації зазначених проектів оцінюється у розмірі 5,3 млрд дол. США. Основними цілями, що визнаються Міністерством економіки в межах реалізації проектів є наступні: відновлення та розвиток транспортної інфраструктури; модернізація експортних маршрутів до ЄС з метою розвитку експортного потенціалу України; лібералізація у секторі залізничних вантажних перевезень, яка сприятиме інтеграції залізничної мережі та ринків України до ЄС; забезпечення безпеки судноплавства [6]. Крім того, впродовж 2023–2024 рр. багато інвестицій спрямовувались на формування резервних джерел енергії, зокрема придбання великих промислових генераторів. Позитивно слід відзначити, що попри війну, були й нові проекти та навіть наміри входження на український ринок нових гравців [7].

Отже, незважаючи на військові дії, Україна досі залишається важливим учасником логістично-транспортної системи Європи, адже саме сьогодні національна транспортно-логістична галузь проходить шлях інтеграції у євро мережі, що сприятиме залученню зовнішніх інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру (табл. 2).

За дослідженням Європейської Бізнес Асоціації інтегральний показник Інфраструктурного індексу

Таблиця 1

Характеристика програм ЄС «Механізм Сполучення Європи»

Програма	Мета реалізації
ПРОЕКТ 1. «Інтеграція залізничної системи України в транспортну систему ЄС»	У межах проекту передбачено вдосконалення залізничної мережі та розвиток колії 1435 мм, що сприятиме забезпеченню технологічної сумісності та підвищення пропускної спроможності залізничної інфраструктури.
ПРОЕКТ 2. «Інтегрована модернізація європейської мережі CNS»	Цей проект сфокусовано на відновлення аеронавігаційної галузі України.
ПРОЕКТ 3. «Українська річкова інформаційна служба на р. Дунай – УкрPIC на р. Дунай»	Він ґрунтується на створенні та впровадженні річкової інформаційної служби на українській частині р. Дунай, у тому числі її інтеграцію до порталу EuRIS та CEERIS проекту RIS COMEX.
ПРОЕКТ 4. «Організація транспортних потоків»	Реалізація проекту передбачає підвищення пропускної спроможності інфраструктури, безпеки та ефективності послуг з перетину кордону на спільній дорозі Румунія-Молдова-Україна ПП Галац/Джурджулешти/Рені», що дозволить забезпечити безперервність руху між вказаними пунктами пропуску.

Джерело: узагальнено на основі [5]

Таблиця 2

Інтегральний показник Інфраструктурного індексу

Галузь	Загальний стан розвитку транспортних галузей	Транспортна логістика	Діяльність транспортних монополістів/ державних органів	Інвестиційна активність	Законодавство та державна політика
Залізничний транспорт	2,45	2,47	2,3	2,55	2,49
Морський транспорт	2,47 низ	2,52	2,4	2,56	2,4
Внутрішній водний транспорт	2,75 підв	2,82	2,73	2,64	2,82
Автомобільний транспорт	2,96 пдв	2,96	2,9	3,05	2,95
Авіаційний транспорт	3,15 низ	3,2	3,2	3,0	3,2

Джерело: узагальнено автором на основі [9]

української транспортної галузі дорівнював 2,76 балів із 5-ти можливих, що є вище середнього значення показника [9]. Найвище значення Інфраструктурного індексу зафіксовано у авіаційному, тоді як у решті транспортних галузей України інтегральні показники Інфраструктурного індексу є нижче 3 балів. При цьому по відношенню до попереднього періоду спостерігається суттєве зниження індексу для авіаційного та морського транспорту.

Попри важкий час, на переконання експертів ЕВА, інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну, а більшість транспортних компаній планують інвестиції у розвиток бізнесу, про що засвідчили результати Інфраструктурного індексу у 2024 р (67% транспортних компаній інвестуватимуть у розвиток бізнесу у 2025 р.). Про це засвідчують наступні факти, які відзначають гравці

транспортно-логістичного ринку та результати опитування щодо оцінки Інфраструктурного індексу, проведеного Європейською Бізнес Асоціацією разом з юридичними фірмами Arzinger та Sayenko Kharenko (табл. 3).

Варто наголосити, що Інфраструктурний індекс був сфокусований на оцінці стану підприємств транспортної галузі та впливу воєнних дій на функціонування транспортної інфраструктури та інвестиційні можливості. Серед опитаних респондентів, найбільшими воєнними викликами у 2024 р. став брак кадрів (69% респондентів) та зростання логістичних витрат, що негативно вплинуло на бізнесів (65% респондентів). Вирішення ТОП-5 наведених респондентами викликів воєнного стану в більшості залежить від ефективності політики Уряду у транспортно-логістичній сфері (рис. 1) [8].

Таблиця 3

Інфраструктурний індекс в умовах воєнної економіки, 2024 р.

Питання	Респонденти-відповіді
1	2
Розвиток транспортної інфраструктури: інвестиції та відновлення	59% компаній у 2024 році здійснювали інвестиції, переважна більшість яких була спрямована на модернізацію наявних об'єктів (59% компаній), нові потужності та інфраструктуру (44%), придбання готових об'єктів (16%).
	Більшість підприємств інвестували з метою покращення логістики, а також для розширення географії присутності всередині та за межами України. 67% респондентів планують інвестувати у розвиток бізнесу у 2025 році.
	Очікувано, у 2024 році здебільшого компанії залучали власні кошти (79% компаній), а також боргове фінансування (30%). Грантове фінансування для інвестицій залучали тільки 9%. Серед джерел походження фінансування іноземні інвестиції складають 39%, українські – 61%.
	Серед основних факторів, що стримують компанії від фінансування, це фокус на стабільній роботі наявної інфраструктури (44%) та ризик втрати об'єктів через безпекову ситуацію (33%). Серед інших факторів також нестача зовнішнього фінансування (11%) та власних коштів (7%).
Діяльність транспортних компаній	69% не зупиняли свою діяльність і продовжують працювати сьогодні, 2% зупиняли роботу, 18% частково відновилися і 11% зупиняли роботу, але вже повністю її відновили.
Збитки, що зазнали транспортні компанії	53% бізнесів повідомила про прямі збитки внаслідок бойових дій, при цьому майже половина з них оцінила ці збитки як суттєві. Втім майже половина компаній (41%) вже відновила пошкоджене, решта планують відновлення або найближчим часом (25%), або вже після війни (28%). Тільки 6% зазначають, що відновлення неможливе або недоцільне.
	45% респондентів планують стягнення збитків, спричинених бойовими діями, їх кількість збільшилась на 25% з 2023 р. більшість компанії знаходяться на наступних етапах: фіксація пошкоджень та збір доказів (41%), оцінка збитків (38%), пошук консультантів (23%), відкрите кримінальне провадження (21%), подання позовів про стягнення збитків (10%).

Закінчення таблиці 1

1	2
Основні виклики воєнного стану для галузі	Найбільш актуальним питанням у 2024 для учасників опитування є брак кадрів (69% респондентів). Зростання логістичних витрат негативно вплинуло на 65% бізнесів. Серед інших викликів: обмежена діяльність морських терміналів 45%, небезпека судноплавства, зменшення попиту (33%), скорочення експорту/імпорту через зниження виробництва (33%), дефіцит електроенергії (33%)
Пріоритетів Держави для стабілізації ринку перевезень та логістики	Повне розблокування морських комерційних перевезень та відкриття усіх українських портів для усіх видів вантажів, розвиток державноприватного партнерства, прийняття закону про залізничний транспорт України, державна цільова підтримка відновлення пошкоджених/зруйнованих морських, річкових терміналів, зерносховищ, тощо.

Джерело: узагальнено автором на основі [8]



Рис. 1. Характеристика інфраструктурного індексу України у 2024 р.

Джерело: [8]

Висновки. Підсумовуючи варто наголосити, що стримуючим фактором інвестиційної активності в Україні є зростання військових ризиків, які знижують реальну продуктивність та можливість ефективно використовувати потенціал транспортно-логістичної галузі. Це визначає негативні тенденції стратегічного розвитку та погіршення економічних параметрів галузі, її інфраструктури загалом. Зазначене обумовлює потребу у відновленні транспортної інфраструктури, що зазнала втрат через війну та фокусується на трендах, вимогах та особливостях світового ринку логістичних послуг, для яких властиво не лише великі обсяги та динаміка, а й постійне запровадження інновацій та просторової структури, в якій перевага належить країнам Західної Європи (зокрема ЄС) – 27,5 %, Північної Америки (зокрема США) – 26,7 %, країнам Азійсько-Тихоокеанського регіону (зокрема Японії) – 19 % [2, с. 33].

Щоб наблизити Україну не лише до стандартів ЄС, а й забезпечити економічну ефективність галузі, необхідно сформулювати ряд заходів і активно слідувати європейським тенденціям.

По-перше, стрімкий розвиток транспортно-логістичної системи та інфраструктури країн ЄС,

орієнтований на інноваціях, що дає змогу забезпечити частку галузі у сукупному ВВП до рівня 20–30%.

По-друге, оптимізаційні заходи транспортної галузі ЄС є наслідком зменшення загальнологістичних витрат майже на 12–35 %, транспортних витрат – на 7–20 %, витрат на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку – на 15–30 %.

По-третє, прогрес досягнуто за рахунок прискорення швидкості обігу матеріальних ресурсів аж на 20–40 % та скорочення їх запасів на 50–200 % [3]. Міжнародними фіхівцями з управління транспортно-логістичною галузю відзначено, що загалом скорочення на 1% логістичних витрат еквівалентно майже 10%-му збільшенню обсягів продажу суб'єкта господарювання [4].

Сьогодні, зазначені заходи виступають орієнтиром змін та трансформацій у вітчизняній транспортно-логістичній галузі, визначають подальші напрями державної підтримки та інвестиційних ініціатив щодо протидії воєнним ризикам та загрозам. Зазначене виступатиме предметом подальших наукових досліджень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Просхвалення 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: 14.02.2025)

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: 14.02.2025)

3. Батирова О. О., Опалько В. В. (2021) 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.]. С. 232–234.

4. Україна на шляху до ЄС: Реалії і перспективи. *Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова* № 1–2 (187–188) 2022. С. 29–32. URL: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf (дата звернення: 10.02.2025)

5. Транспортна інфраструктура: схвалено всі подані Україною проекти у рамках програми «Механізм «Сполучення Європи». Міністерство транспортної інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html> (дата звернення: 15.02.2025)

6. Скрипаль А. Інвестиції у транспортну галузь: проблеми та пріоритети. *TRANS.INFO*. 2024. URL: <https://trans.info.ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-prioritety-389952> (дата звернення: 15.02.2025)

7. Вінокуров Я. Війна – не перешкода. Інвестиції в Україну зростають, але для відновлення замало. Що треба зробити владі? *Економічна правда*. 2024. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2024/04/25/712862/> (дата звернення: 5.02.2025)

8. Шарапа М., Енхбаяр Т. 67% транспортних компаній інвестуватимуть у розвиток бізнесу у 2025. URL: <https://eba.com.ua/67-transportnyh-kompanij-investuvatymut-u-rozvytok-biznesu-u-2025/> (дата звернення: 25.02.2025)

9. Гмирін А. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. *Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (дата звернення: 5.02.2025)

REFERENCES:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [Order of the Cabinet of Ministers

of Ukraine “National Transport Strategy of Ukraine until 2030]. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (accessed 14 February 2025).

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 2025)

3. Batyrova O. O., Opal'ko V. V. (2021). Osoblyvosti transportno-lohistychnoyi infrastruktury Ukrainy [Peculiarities of the transport and logistics infrastructure of Ukraine]. *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.]. P. 232–234. (in Ukrainian)

4. Ukraina na shliakhu do YeS: Realii i perspektyvy [Ukraine on the way to the EU: Realities and Prospects]. *Oleksandr Razumkov Ukrainian Center for Economic and Political Studies*, 2022, no. 1–2 (187–188), pp.29–32. Available at: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf (accessed 10 February 2025)

5. Transportna infrastruktura: skhvaleno vsi podani Ukrainoiu projekty u ramkakh prohramy “Mekhanizm “Spoluchennia Yevropy” [Transport Infrastructure: All Projects Submitted by Ukraine under the Connecting Europe Facility Program Approved]. *Ministry of Transport Infrastructure of Ukraine*. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html> (accessed 15 February 2025)

6. Skrypal, A. (2024) Investytsii u transportnu haluz: problemy ta priorytety [Investments in the Transport Industry: Problems and Priorities]. *TRANS.INFO*. Available at: <https://trans.info.ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-prioritety-389952> (accessed 15 February 2025)

7. Vinokurov Ya. (2024) Viina – nepereshkoda. Investytsii v Ukrainu zrostaiut, ale dlia vidnovlennia zamalo. Shcho treba zrobyty vladi? [War is not an obstacle. Investments in Ukraine are growing, but not enough for recovery. What should the authorities do?] *Economic Truth*. Available at: <https://epravda.com.ua/publications/2024/04/25/712862/> (accessed 5 February 2025)

8. Sharapa M., Enkhbayar T. (2024) 67% transportnykh kompanii investuvatymut u rozvytok biznesu u 2025 [67% of transport companies will invest in business development in 2025]. Available at: <https://eba.com.ua/67-transportnyh-kompanij-investuvatymut-u-rozvytok-biznesu-u-2025/> (accessed 25 February 2025)

9. Hmyrin A. (2022). Rozvytok transportnoyi infrastruktury Ukrainy 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 2025)