

14. Tomashuk, I., & Baldynyuk, V. (2023). Eco-innovation as a basis for sustainable development. *Three Seas Economic Journal*, 4, 1, 71–87. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-1-9> [in English].

15. Chikov, I.A. (2022). Innovatsiyni mekhanizm pidvyshchennia konkurentospromozhnosti ahrarnykh pidpriemstv [Innovative Mechanism for Increasing the Competitiveness of Agricultural Enterprises]. *Candidate's thesis*. Vinnytsia [in Ukrainian].

Відомості про авторів

ТОМАШУК Інна Вікторівна – доктор філософії з економіки, доцент кафедри економіки та підприємницької діяльності, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: tomashuk.inna@ukr.net).

ГЕРМАНЮК Наталія Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри аграрного менеджменту та маркетингу, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: natagermanjuk@gmail.com).

КОВАЛЬ Наталія Іванівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри аграрного менеджменту та маркетингу, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: natkov@i.ua).

TOMASHUK Inna – PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, 3, Soniachna Str., e-mail: tomashuk.inna@ukr.net).

HERMANYUK Nataliya – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Agrarian Management and Marketing, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, Soniachna St., 3, e-mail: natagermanjuk@gmail.com).

KOVAL Nataliya – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Agrarian Management and Marketing, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, Soniachna St., 3, e-mail: natkov@i.ua).

УДК 330.322:[338.47:005.932]:330

DOI: 10.37128/2411-4413-2025-1-9

**ІНВЕСТИЦІЙНА
ПРИВАБЛИВІСТЬ
ТРАНСПОРТНОЇ
ЛОГІСТИКИ ЯК
ЧИННИК
ЕКОНОМІЧНОЇ
СТІЙКОСТІ
УКРАЇНИ**

ХАЄЦЬКА О.П.,
кандидат економічних наук,
завідувачка кафедри економіки
та підприємницької діяльності

КОВАЛЬ О.В.,
аспірант другого року навчання
кафедри економіки та підприємницької діяльності,
Вінницький національний аграрний університет
(м. Вінниця)

У статті розкрито роль транспортної логістики як стратегічного складника інтегрованої логістичної системи, що забезпечує сталий рух товарних і ресурсних потоків в

умовах ринкової трансформації економіки України. Досліджено інвестиційне забезпечення транспортної галузі як передумову підвищення її ефективності, надійності й конкурентоспроможності. Здійснено порівняльний аналіз видів транспорту (залізничного, автомобільного, водного, авіаційного) з урахуванням обсягів перевезень, рівня капітальних інвестицій та структурної ролі у логістичній мережі.

Проаналізовано динаміку обсягів реалізації продукції підприємств транспорту й зв'язку за останні роки на тлі загального зниження економічної активності.

У статті наведено динаміку капітальних інвестицій у транспорт і зв'язок України у 2020–2024 рр., яка ілюструє суттєве зменшення обсягів інвестицій у 2022 році через повномасштабне вторгнення РФ, і поступове відновлення у 2023–2024 роках. Також проведено аналіз вантажних перевезень за видами транспорту в динаміці за роками, що дозволяє виокремити тенденції зміни ролі видів транспорту в забезпеченні критичної логістики в період війни.

Окремий акцент зроблено на оцінці перспектив альтернативних інфраструктурних проєктів у транспортному секторі, таких як розширення залізничного сполучення з країнами ЄС, створення мультимодальних логістичних хабів на заході України, інвестиції у річковий транспорт як альтернативу заблокованим морським шляхам. У статті проаналізовано участь України в міжнародних інфраструктурних ініціативах (TMTM, GO HIGHWAY, BDN, Development Road) як інструмент зміцнення економічної стійкості. Розглянуто вплив логістичних проєктів на інвестиційну привабливість, транзитний потенціал і макрофінансову стабільність у контексті війни й геополітичних змін.

Обґрунтовано, що ефективне інвестування в транспортну логістику є не лише засобом підтримки поточних економічних потреб, але й визначальним чинником формування довгострокової конкурентоспроможності української економіки у післявоєнний період.

Ключові слова: транспортна логістика, транспорт, вантажні перевезення, інвестиційна привабливість, капітальні інвестиції, інноваційно-інвестиційні стратегії, економічна стійкість.

Табл.: 3. Рис.: 1. Літ.: 19.

INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF TRANSPORT LOGISTICS AS A FACTOR OF UKRAINE'S ECONOMIC STABILITY

KHAIETSKA Olha,
Candidate of Economic Sciences,
Head of the Department of Economics and Entrepreneurship

KOVAL Oleksii,
Postgraduate Student of the Second Year of Study
of the Department of Economics and Entrepreneurship,
Vinnitsia National Agrarian University
(Vinnitsia)

The article reveals the role of transport logistics as a strategic component of an integrated logistics system that ensures the sustainable movement of commodity and resource flows in the conditions of market transformation of the Ukrainian economy. The investment support of the transport industry is studied as a prerequisite for increasing its efficiency, reliability and competitiveness. A comparative analysis of the types of transport (rail, road, water, aviation) is carried out, taking into account the volumes of transportation, the level of capital investments and

the structural role in the logistics network.

The dynamics of the sales of transport and communication enterprises in recent years is analyzed against the background of a general decline in economic activity.

The article presents the dynamics of capital investments in transport and communications of Ukraine in 2020–2024, which illustrates a significant drop in 2022 due to the full-scale invasion of the Russian Federation, and a gradual recovery in 2023–2024. An analysis of freight transportation by mode of transport in dynamics by year is also conducted, which allows us to identify trends in the changing role of railway transport in providing critical logistics during the war. Particular attention is paid to the volume of transportation in external communications, in particular in wagon and weight measurements, as one of the key indicators of the country's export and import activity.

A special emphasis is placed on assessing the prospects of alternative infrastructure projects in the transport sector, such as expanding railway connections with EU countries, creating multimodal logistics hubs in western Ukraine, and investing in river transport as an alternative to blocked sea routes. The article analyzes Ukraine's participation in international infrastructure initiatives (TMTM, GO HIGHWAY, BDN, Development Road) as a tool for strengthening economic sustainability. The impact of logistics projects on investment attractiveness, transit potential and macro-financial stability in the context of war and geopolitical changes is considered.

Therefore, it is grounded that effective investment in transport logistics is not only a means of supporting current economic needs, but also a determining factor in the formation of a long-term competitiveness of the Ukrainian economy in the post-war period.

Key words: transport logistics, transport, freight transportation, investment attractiveness, capital investments, innovation and investment strategies, economic sustainability.

Tabl.: 3. Fig.: 1. Ref.: 19.

Постановка проблеми. У сучасних умовах нестабільності й структурної трансформації економіки України, викликаній як внутрішніми, так і зовнішніми факторами, зокрема повномасштабним вторгненням РФ, порушенням логістичних ланцюгів, знищенням інфраструктури й скороченням інвестиційної активності, питання ефективного функціонування транспортної логістики набуває стратегічного значення. Відновлення та розвиток вітчизняної логістичної інфраструктури є не лише вимогою часу, а й обов'язковою умовою підвищення конкурентоспроможності національної економіки на внутрішньому й зовнішньому ринках.

Транспортна логістика виступає системотворним елементом економічного простору, оскільки забезпечує безперервність товарних потоків, доступ до ринків збуту, оперативність постачання сировини й матеріалів, а також синхронізацію виробничих і складських операцій. Успішне функціонування логістичних ланцюгів залежить від залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру, розвиток мультимодальних перевезень, цифрову трансформацію логістичних процесів і модернізацію парку транспортних засобів. Саме внутрішні й зовнішні інвестиції здатні забезпечити системні зміни в логістиці, що сприятимуть економічному зростанню, підвищенню ефективності господарської діяльності й інтеграції України у глобальні логістичні системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інвестиційного

забезпечення та інвестиційної привабливості транспортної логістики в умовах трансформаційної економіки України є предметом досліджень багатьох вітчизняних науковців. Зокрема Т. Смокова [11] розглядає проблематику ризикових інвестицій у логістичну інфраструктуру; Л. Новальська й О. Клименко [4] у своїх наукових публікаціях аналізують інвестиційно-інноваційну діяльність підприємств, зокрема логістичні й транспортні компанії; Є. Сич [10] приділяє увагу взаємозв'язку інвестицій, інновацій та економічної стійкості транспортної системи; С. Коляденко [19] висвітлює важливість цифровізації економічних і логістичних систем; І. Василенко [2] розглядає управлінські аспекти ефективності доставлення спеціальних вантажів, що є важливим складником логістичних процесів; М. Гараєв [3] висвітлює організаційно-економічне забезпечення інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту.

Незважаючи на стратегічне значення транспортної логістики для економічної стійкості України, залишається невирішеною проблема системної оцінки й підвищення її інвестиційної привабливості в умовах збройного конфлікту, інституційної нестабільності, а також інфраструктурних обмежень, що зумовлює необхідність наукового дослідження цієї теми.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є обґрунтування ролі інвестиційної привабливості транспортної логістики України й виявлення її стратегічного значення для забезпечення економічної стійкості України в контексті сучасних трансформаційних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна галузь є ключовим складником економіки, що забезпечує логістичну інфраструктуру, що обумовлено наявністю залізниць, автомобільних доріг, морських і річкових портів, аеропортів і вантажних митних терміналів, що формує сприятливі умови для надання транспортних послуг і підтримки підприємницької діяльності [7]. Транспортна логістика, як ключовий компонент інтегрованої логістичної системи, покликана забезпечити раціональну організацію маршрутів перевезення та схем доставлення вантажів. Вона сприяє ефективному використанню транспортних засобів, узгодженню логістичних операцій із виробничими й складськими процесами, а також веденню належної облікової документації. У процесі її аналізу важливо розглядати різні типи транспорту, які підприємство може залучати для вантажоперевезень: залізничний, автомобільний, водний, повітряний і трубопровідний [1, с. 125].

Кожен вид транспорту характеризується власними перевагами й обмеженнями. Під час визначення оптимального способу перевезення доцільно враховувати низку ключових чинників, зокрема тривалість доставлення, вантажомісткість, потенційні ризики, пов'язані з метеоумовами, а також стабільність і регулярність транспортних операцій. На рисунку 1 систематизовано основні сильні й слабкі сторони кожного з розглянутих видів транспорту, наведена їхня порівняльна характеристика.

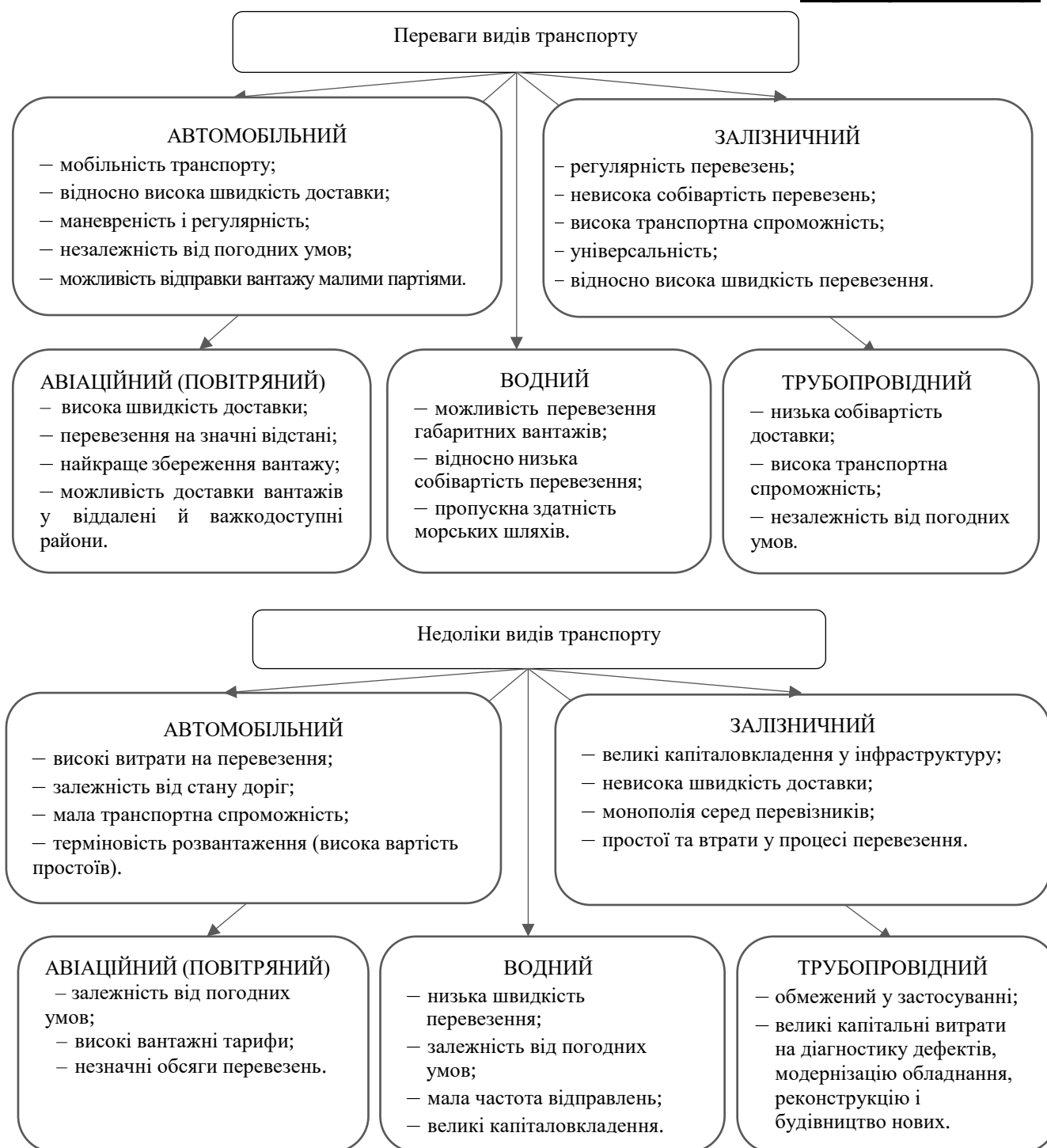


Рис. 1. Порівняльна характеристика видів транспорту

Джерело: сформовано авторами на основі [9, с. 44; 12]

Сучасна транспортна галузь України здатна забезпечувати лише базові потреби населення та економіки в перевезеннях, переважно з погляду обсягів, однак якість транспортних послуг залишається недостатньою. Її поточний рівень розвитку не повністю відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційної стратегії та не забезпечує належної інтеграції національної транспортної системи до Транс'європейської транспортної мережі [8]. Для того, щоб оцінити роль транспортної логістики у структурі наданих послуг розглянемо загальні обсяги реалізованої продукції суб'єктами господарювання, а також обсяги наданих послуг у сфері транспорту й зв'язку (табл. 1).

Реалізація продукції у сфері транспорту й зв'язку в Україні суб'єктами господарювання, 2020–2023 роки

Показники	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Темп приросту 2023 р. до 2020 р., +/-	Темп приросту 2023 р. до 2020 р., %
Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг), млн грн	3503407	2878565	2014996	2113700	-1389707	60,3
Обсяг реалізованої продукції у сфері транспорту й зв'язку, млн грн	131209	198320	138824	145600	14391	110,9
Питома вага підприємств транспорту в загальному значенні обсягу реалізованої продукції, %	3,7	6,9	6,9	6,9	3,2	186,5

Джерело: сформовано авторами на основі [5]

У таблиці 1 представлено узагальнені дані щодо обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) суб'єктами господарювання в Україні загалом і в розрізі сфери транспорту й зв'язку за період 2020–2023 років. Оцінка темпів приросту дозволяє простежити загальні тенденції економічної активності в умовах тривалих внутрішніх і зовнішніх викликів, зокрема пандемії COVID-19, збройної агресії та трансформацій ринку. Окремо виділено питому вагу підприємств транспортної галузі в загальному обсязі реалізованої продукції, що відображає зміну ролі галузі в економічній структурі країни.

У 2023 році обсяг реалізованої продукції суб'єктами господарювання України становив 2,11 трлн грн, що на 1,39 трлн грн менше, ніж у 2020 році (3,5 трлн грн), тобто спад склав 39,7 %, що є наслідком глибокої економічної рецесії, спричиненої повномасштабним вторгненням, руйнуванням виробничих об'єктів, втратою ринків збуту, міграційними процесами й скороченням інвестицій.

Натомість у сфері транспорту й зв'язку України спостерігалось зростання обсягів реалізації продукції – з 131,2 млрд грн у 2020 році до 145,6 млрд грн у 2023 році (+11 %), що свідчить про відносну стабільність й адаптивність галузі. Водночас це було зумовлено підвищенням попиту на логістичні й комунікаційні послуги, зміною напрямів вантажоперевезень, зростанням внутрішнього попиту, а також релокацією бізнесу у відносно безпечні регіони.

Питома вага транспортно-комунікаційної сфери України в загальній структурі реалізації продукції значно зросла з 3,7 % у 2020 році до 6,9 % у 2023 році, тобто майже вдвічі, що свідчить про підвищення ролі транспортної інфраструктури у забезпеченні життєдіяльності країни, особливо в умовах кризи, коли логістика набуває не лише економічного, а й гуманітарного значення.

Основними причинами, що призвели до вказаних вище змін були: скорочення загальної економічної активності суб'єктів господарювання через бойові дії, знищення підприємств, вимушену зупинку виробництва в окремих регіонах; адаптивність транспортного сектору. Водночас відбулося швидке переорієнтування логістичних маршрутів, зростання внутрішніх перевезень, розвиток цифрових сервісів, збільшення попиту на послуги зв'язку через

дистанційну роботу, навчання, цифровізацію обліку, логістики й обслуговування. В результаті чого відбувалось переформатування економічної структури країни з посиленням ролі галузей, які забезпечують мобільність, логістику й зв'язок. Важливою є роль державної підтримки транспортної інфраструктури як одного з пріоритетних напрямів післявоєнного відновлення. Для подальшого розвитку транспортної логістики варто застосовувати інноваційно-інвестиційні моделі, що будуть орієнтовані на безпеку, гнучкість і цифрову інтеграцію.

Інвестиційна привабливість транспортної логістики формується на перетині економічних, інфраструктурних, інституційних і геостратегічних чинників, що визначають здатність галузі акумулювати зовнішні й внутрішні фінансові ресурси. Логістика, як функціональний простір між виробником і споживачем, є критичним елементом національної економіки, а її розвиток безпосередньо пов'язаний з ефективністю переміщення товарів, швидкістю доставлення, рівнем інтеграції в міжнародні ланцюги постачання. У цьому контексті інвестиційна привабливість галузі постає не лише як сукупність об'єктивних характеристик (дохідність, ризики, стабільність правового середовища), але і як динамічна категорія, чутлива до макроекономічних і політичних змін.

Особливістю транспортної логістики є її висока капіталомісткість, що вимагає значних вкладень у модернізацію інфраструктури, цифровізацію процесів і забезпечення стійкості логістичних ланцюгів [19, с. 155]. Водночас саме логістична галузь виступає важелем підвищення інвестиційної привабливості країни загалом, адже забезпечення прозорості, швидкої та безперебійної логістики є одним із вирішальних факторів за умови ухвалення інвесторами стратегічних рішень щодо розміщення виробництва, складів або дистрибуційних центрів. Умовно кажучи, приваблива логістика – це індикатор передбачуваного економічного середовища.

У сучасних умовах формування конкурентоспроможної економіки України інвестиційна активність у сфері транспорту й зв'язку виступає вагомим чинником забезпечення ефективного функціонування логістичної інфраструктури. Інвестиційна активність транспортної сфери формується під впливом внутрішніх і зовнішніх чинників, а також відображає здатність залучати й ефективно використовувати ресурси відповідно до стратегічних потреб логістичної інфраструктури [3, с. 18].

Ефективність інвестиційно-інноваційних стратегій у сфері транспортної логістики визначається обсягами капіталовкладень, спрямованих на розвиток інфраструктури й технологічне оновлення галузі. Усунення дисбалансу між інноваційними підходами, а також рівнем їхнього фінансового забезпечення є критично важливим, оскільки без достатньої інвестиційної підтримки інновації втрачають практичну реалізованість і не можуть стати чинником економічної стійкості [14, с. 136].

Упродовж 2020–2024 років обсяги капітальних інвестицій у сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності демонстрували нестабільну динаміку, що зумовлено як макроекономічними

коливаннями, так і збройною агресією росії проти України, яка розпочалась у 2022 році. У таблиці 2 наведено динаміку обсягів капітальних інвестицій у транспорт і зв'язок в Україні за п'ять років.

Таблиця 2

**Обсяг капітальних інвестицій у транспорт і зв'язок в Україні,
2020–2024 рр., млн грн**

Рік	Транспорт, складське господарство, поштова й кур'єрська діяльність	Наземний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт
2020	4605,3	2563,6	22,1	120,0
2021	6394,0	3990,2	96,9	155,2
2022	4883,5	3218,2	3,9	95,2
2023	5224,6	3562,2	16,2	275,7
2024	6508,9	4107,1	86,0	к
Відхилення 2024 р. до 2020 р.	1903,6	1543,5	63,9	-

Джерело: сформовано авторами на основі [5]

Примітка:

к – дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності

У 2020 році загальний обсяг капітальних інвестицій у галузь в Україні становив 4605,3 млн грн, а вже у 2021 році відбулося суттєве зростання – на 1788,7 млн грн (38,8 %), що пояснюється загальним економічним пожвавленням після пандемічного спаду 2020 року. У 2022 році, на тлі повномасштабного вторгнення росії, спостерігалось різке падіння інвестицій – до 4883,5 млн грн (скорочення на 23,6 %, порівнюючи з попереднім роком), що є цілком очікуваним, оскільки значна частина логістичної інфраструктури зазнала руйнувань, частина територій була окупована, а інвестиційна активність призупинилась. У 2023 році намітилась тенденція до відновлення – інвестиції у транспорт, складське господарство, поштову й кур'єрську діяльність зросли до 5224,6 млн грн, що на 341,1 млн грн (на 7 %) більше, ніж у 2022 році. Проте лише у 2024 році рівень вкладень перевищив докризовий 2021 рік і становив 6508,9 млн грн (більше на 24,6 % відповідно до 2023 року).

Значних інвестицій вимагає інфраструктура, яка була пошкоджена в умовах збройної агресії проти України, зокрема пошкоджено чи повністю зруйновано 344 мости й мостові переходи, близько 20 аеропортів, руйнувань зазнали автомобільні дороги загальною протяжністю 25,4 тис. км, пошкоджено 2862 і знищено 2891 майнових об'єкта залізничних колій та багато інших пошкоджень, станом на 27 грудня 2024 року, що зазначено в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [8].

Унаслідок окупації частини території, блокади морських портів і закриття повітряного простору для цивільної авіації в Україні, обсяги міжнародних перевезень наземним транспортом зросли з 48 % у 2021 році до 68 % у 2022-му. Це спричинило підвищення інтенсивності вантажопотоків через західний кордон у середньому на 21 % і призвело до прискореного зношення дорожньої та залізничної інфраструктури в прикордонних регіонах. Водночас загострилася

проблема невідповідності пунктів пропуску сучасним логістичним потребам. Проте збройна агресія РФ спричинила подальше зниження обсягів державного фінансування, спрямованого на підтримку й оновлення транспортної інфраструктури [8].

Транспортна логістика виконує функцію буфера економічної стійкості, особливо в періоди кризових навантажень. Її здатність швидко адаптуватися до змін (перебудова маршрутів, використання альтернативних перевальних пунктів, упровадження цифрових платформ) відіграє вирішальну роль у підтриманні стабільності національних товарних потоків і забезпеченні критичних галузей економіки. Так, інвестиції у транспортну логістику – це не лише вкладення в окрему галузь, а стратегічне рішення, що впливає на рівень стійкості економіки загалом.

У процесі організації логістичної діяльності підприємства важливе місце займає аналіз обсягів перевезення вантажів різними видами транспорту. Це дозволяє оцінити ефективність використання логістичних каналів і визначити тенденції змін у транспортній системі країни. Таблиця 3 відображає динаміку обсягів вантажоперевезень за видами транспорту в Україні у період із 2020 до 2024 роки. Дані базуються на статистичній інформації, наданій Державною службою статистики України, і дозволяють простежити зміни у транспортній системі країни на тлі соціально-економічних і політичних викликів останніх років.

Таблиця 3

Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту в Україні, 2020–2024 рр., млн т

Рік	Транспорт, усього	Залізничний	Автомобільний	Морський та водний	Авіаційний	Трубопровідний
2020	1647,1	306	1232	12	0,1	97
2021	621,3	314,3	224,0	5,3	0,1	77,6
2022	46,41	26,2	13,9	0,3	0,01	6,0
2023	к	к	К	к	к	к
2024	305,9	174,9	128,8	2,2	к	к
Відхилення 2024 р. до 2020 р.	-1341,2	-131,1	-1103,2	-9,8	-	-

Джерело: сформовано авторами на основі [5]

Примітка:

к – дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності

Оцінка динаміки обсягів вантажоперевезень за видами транспорту в Україні за період 2020–2024 рр. демонструє глибоку трансформацію транспортної системи, спричинену як структурними змінами в економіці, так і зовнішніми факторами, насамперед – повномасштабною війною.

Загальний обсяг перевезень в Україні у 2020 році становив 1647,1 млн т, що свідчить про функціонування відносно стабільної логістичної системи, де

домінували автомобільний та залізничний транспорт. Проте вже у 2021 році спостерігається різке скорочення загального обсягу вантажоперевезень до 621,3 млн т, що відображає внутрішньоекономічні проблеми й початок дестабілізаційних процесів у логістичній сфері країни. Незважаючи на загальне падіння, частка залізничного транспорту зросла, порівнюючи з іншими сегментами, що може свідчити про його відносно більшу стійкість на цьому етапі.

Найгірші показники у 2022 році – сумарний обсяг вантажоперевезень скоротився до критичного рівня – 46,4 млн т, що свідчить про дестабілізацію ключових логістичних ланцюгів. Найбільше втрат зазнали перевезення автомобільним транспортом, хоча в довоєнний період цей вид транспорту займав провідну позицію, забезпечуючи від 73 % до 77 % загального обсягу. Залізничний та трубопровідний також втратили значну частину потужностей. Залізничний транспорт забезпечує від 17 % до 20 % загальних перевезень, у той час, як частка морського, водного й авіаційного транспорту разом складає менше як 1 %, трубопровідний транспорт займав до війни від 2 % до 7 %.

У 2024 році фіксується часткове відновлення – до 354,1 млн т і відносне зростання обсягів перевезень, що свідчить про поступову реорганізацію логістичної системи в умовах нової геополітичної реальності. Особливо показовим є приріст у секторі автомобільних перевезень (до 128,8 млн т), що вказує на його гнучкість і здатність швидше реагувати на зміни. Водночас зберігається значне відставання від довоєнних обсягів, а деякі види транспорту (зокрема, трубопровідний та авіаційний) залишаються поза статистичною звітністю або демонструють критичне згортання діяльності.

Загалом, аналіз динаміки підкреслює не лише масштаби деструкції транспортної системи, але й наявність внутрішніх резервів для її адаптації та відновлення. У цьому контексті інвестиційна привабливість галузі суттєво залежатиме від здатності держави забезпечити інституційні умови для модернізації інфраструктури, залучення приватного капіталу й інтеграції у міжнародні логістичні мережі.

Інвестиції у транспортну сферу охоплюють фінансові вкладення у реконструкцію, оновлення та будівництво нових об'єктів інфраструктури, що сприяє підвищенню її технічного рівня та функціональної спроможності. Інвестиційна стратегія в галузі транспорту має бути орієнтована на стимулювання інвесторів до залучення капіталу, забезпечення ефективного функціонування транспортної системи, покращення логістичного управління, а також розширення експортного потенціалу й транзитних можливостей країни [15].

Інвестиційно-інноваційні стратегії виступають важливим інструментом формування сучасної транспортної та логістичної інфраструктури, що безпосередньо впливає на забезпечення економічної стійкості держави й підвищення її конкурентоспроможності в умовах глобалізованої економіки. Враховуючи посилення геополітичних ризиків і зміну світових логістичних ланцюгів, актуалізується потреба у впровадженні інноваційних підходів до розвитку інфраструктурних проєктів, зокрема міжнародних транспортних коридорів.

З огляду на геостратегічне положення України як транзитної держави, вона має значний потенціал для інтеграції в альтернативні транспортно-логістичні мережі європейського й глобального рівня. Реалізація цього потенціалу можлива за умови створення сприятливого інвестиційного середовища, орієнтованого на мінімізацію ризиків, ефективне використання внутрішніх ресурсів і дотримання принципів сталого розвитку.

Оцінка ключових інфраструктурних проєктів у сфері транспортної логістики з позицій інноваційної та інвестиційної ефективності дає змогу визначити їхній внесок у зміцнення економічної стійкості країни, зокрема через підвищення рівня інтеграції у міжнародні економічні зв'язки, диверсифікацію логістичних маршрутів і створення доданої вартості на етапах транспортування, зберігання та дистрибуції товарів.

Серед глобальних інфраструктурних проєктів, що визначають конфігурацію сучасних логістичних маршрутів, важливе місце посідає ініціатива Китаю «Один пояс, один шлях» (One Belt, One Road). Основною метою проєкту є створення розгалуженої мережі трансконтинентальних транспортних коридорів, що поєднують Азію, Європу й Африку. Один із ключових маршрутів – «Китай – Центральна Азія – Туреччина – рф – Європа» – потенційно міг би проходити територією України, що, у випадку його реалізації, відкривало б значні перспективи для диверсифікації транзитних потоків і посилення інвестиційної привабливості логістичної інфраструктури держави. Однак сьогодні участь України в цьому проєкті є обмеженою. Основними чинниками є геополітичні ризики, відсутність транспортного сполучення з рф, а також політична позиція КНР, що часто інтерпретується як прихильна до держави-агресора. Також є ризик так званої «боргової пастки», що може створити додаткові загрози для економічної стійкості країн-учасниць, що суперечитиме стратегічним інтересам України та її західних партнерів насамперед ЄС і США [6].

«Мережа блакитних точок» (Blue Dot Network, BDN), започаткована у 2019 році за ініціативи США у партнерстві з Канадою, Австралією, Великобританією та Японією [18], пропонує альтернативний підхід до реалізації інфраструктурних проєктів, зосереджуючись не на будівництві, а на сертифікації та оцінці якості таких проєктів за принципами сталого розвитку, прозорості, економічної доцільності й інклюзивності.

Для України долучення до цієї ініціативи може стати важливим інструментом зміцнення інвестиційної привабливості транспортної логістики, особливо у сфері залізничного транспорту. Впровадження відповідних сертифікаційних механізмів сприятиме формуванню передбачуваного й уніфікованого середовища для міжнародних перевезень, а також підвищенню довіри з боку інвесторів, логістичних операторів і вантажовласників.

З огляду на стратегічне положення України як транзитної держави, BDN відкриває можливості для залучення прямих іноземних інвестицій у модернізацію залізничної інфраструктури, що водночас позитивно впливає на макроекономічну стабільність й економічну стійкість країни загалом. Це також дає змогу зменшити залежність від політично вразливих логістичних маршрутів

і забезпечити інтеграцію у глобальні інфраструктурні стандарти, орієнтовані на прозорість й ефективне управління.

Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (далі – ТМТМ), відомий також як Середній коридор, є стратегічною альтернативою як Північному маршруту Трансазійської залізниці, так і морським перевезенням через Суецький канал. Його ключовою перевагою є можливість транспортування вантажів між Китаєм і Європою в обхід території РФ, що набуває особливого значення у контексті збройної агресії проти України [13].

Незважаючи на дещо вищу собівартість перевезень, маршрут демонструє суттєву економію часу: транспортування займає 11–15 діб, тоді як морським шляхом – до 45 діб. З 2022 року спостерігається стійка позитивна динаміка вантажообігу на цьому напрямі – у 2022 році він збільшився у 2,5 рази, а у 2023-му – майже удвічі, порівнюючи з 2021 роком. ТМТМ є одним із найбільш перспективних і стабільних маршрутів з урахуванням сучасних геополітичних ризиків [16; 17].

Для України включення до цього маршруту через порти Одеси й Чорноморська відкриває можливості як для диверсифікації логістичних потоків, так і для зміцнення економічної стійкості завдяки зростанню доходів від транзиту. Водночас повноцінна реалізація цього потенціалу вимагає розбудови інфраструктури й усунення наявних технічних, а також організаційних бар'єрів, виявлених, зокрема, під час пілотного запуску маршруту спільно з АТ «Укрзалізниця». Важливим завданням є налагодження ефективного залізничного сполучення з країнами Центральної Азії, що створить умови для сталого функціонування України у межах цієї транснаціональної логістичної ініціативи.

Міжнародний проєкт «Дорога розвитку» (Development Road) спрямований на створення масштабної транспортної інфраструктури вартістю понад 17 млрд доларів США, яка з'єднає Ірак, Катар, ОАЕ й Туреччину з виходом до Європи. Передбачено будівництво приблизно 1200 км залізничних і автомобільних шляхів, що дозволить частково розвантажити Суецький канал і скоротити час доставлення вантажів між Близьким Сходом та Європою [17].

Хоча Україна не є безпосереднім учасником цієї ініціативи, реалізація проєкту створює опосередковані вигоди для української логістичної галузі. Передусім це стосується підвищення вантажонапруженості суміжних коридорів, зокрема ТМТМ, які потенційно можуть бути інтегровані з транспортною системою України. Додатковим імпульсом виступає перспектива укладення Угоди про всеосяжне економічне партнерство між Україною та ОАЕ, про що було оголошено в спільній декларації від 26 квітня 2024 року. Цей крок сприятиме лібералізації торгівлі, розширенню доступу до ринку енергоресурсів, а також активізації транзиту продукції українського експорту – зокрема, металургійної, олійної та зернової галузей [13; 16; 17].

Незважаючи на наявний геополітичний ризик і високу капіталомісткість реалізації «Дороги розвитку», інтеграція України у суміжні логістичні платформи виступає важливим фактором для стабілізації економіки в умовах збройного конфлікту, підвищення інвестиційної привабливості й підсилення

залізничного транзитного потенціалу.

GO HIGHWAY (Gdansk–Odesa Highway) – масштабний інфраструктурний проект, який передбачає створення сучасного автомобільного транспортного коридору, що з'єднує українські порти Чорного моря (Одеса, Миколаїв, Херсон) із польськими портами Балтійського моря (Гданськ, Гдиня). Цей маршрут проходить через стратегічно важливі логістичні центри: Львів, Тернопіль, Вінницю та Умань [16].

Проект є частиною Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що дозволяє Україні інтегруватися до логістичних систем Європейського Союзу, отримати доступ до інвестицій ЄІБ, ЄБРР і структурних фондів ЄС. Оновлення дорожньої інфраструктури у межах GO HIGHWAY вже частково реалізоване через програму «Велике будівництво», яка є державним механізмом стимулювання економічної активності в умовах кризи.

Такий проект є важливим для економічної стійкості нашої країни, що забезпечить скорочення витрат до 20–30 %, порівнюючи з наявними маршрутами, відбудеться посилення регіонального розвитку й розширення доступу до іноземних ринків, а також збільшаться приватні інвестиції в логістику [16].

Аналіз міжнародних і внутрішніх інфраструктурних ініціатив засвідчує, що транспортна логістика відіграє системну роль у забезпеченні макрофінансової стабільності України. Розвиток транспортної логістики є не лише інфраструктурним завданням, а й стратегічним інструментом економічної політики, який дозволяє Україні диверсифікувати канали зовнішньої торгівлі, скоротити залежність від нестабільних маршрутів і зміцнити зв'язки з країнами ЄС, Близького Сходу й Азії.

Висновки. Проведений аналіз виявив глибокі структурні зміни у вантажному транспортному секторі України, зумовлені як внутрішніми реформаторськими процесами, так і масштабними зовнішніми викликами насамперед воєнними діями. Найбільш адаптивним до кризових умов виявився автомобільний транспорт, частка якого у 2020–2024 роках, стабільно становила 73–77 % від загального обсягу перевезень, що підтверджує його гнучкість і здатність функціонувати за умов обмеженої інфраструктурної доступності. Водночас зниження вантажообігу у залізничному й трубопровідному секторах (за період дослідження до 17–20 %) засвідчує наявність критичних логістичних розривів і потребу у перегляді національної транспортної стратегії. Мінімальний внесок водного й авіаційного транспорту в загальний обсяг перевезень додатково підкреслює необхідність диверсифікації логістичних каналів і модернізації інфраструктури відповідно до нових безпекових і економічних реалій.

Підвищення інвестиційної привабливості логістичних проектів завдяки прозорості, міжнародному партнерству, а також державному управлінню інфраструктурними змінами, сприяє макрофінансовій стабільності шляхом зростання ВВП, податкових надходжень, підвищення зайнятості й рівня заробітної плати. Інтеграція до альтернативних логістичних коридорів сприяє зростанню валютних надходжень, активізації залізничних перевезень і

відновленню промислового потенціалу, що вкрай важливо в умовах збройної агресії та постійних загроз критичній інфраструктурі. Враховуючи високу геоекономічну вразливість, Україні доцільно послідовно інвестувати у трансформацію логістики як компонента національної безпеки, з орієнтацією на стійкі й прозорі міжнародні партнерства.

Інвестиційна привабливість транспортної логістики водночас є детермінантою та наслідком економічної стійкості держави. Формування інституційного середовища, здатного забезпечити прогнозованість, інфраструктурну інтеграцію та захист інвестора, є ключовою передумовою для активізації інвестицій у логістичну сферу – одну з базових у системі національного економічного розвитку.

Список використаних джерел

1. Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. Логістика: навч. посіб. Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.
2. Василенко І.В. Управління економічною ефективністю доставки спеціальних вантажів: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Київ : Національний авіаційний університет, 2015. 220 с.
3. Гараєв М.В. Організаційно-економічне забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Харків: Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, 2019. 308 с.
4. Новальська Л.О., Клименко О.О. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського, серія «Економіка і управління»*. 2021. Т. 32 (71), № 4. С. 64–69. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-4-11>
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 25.06.2025).
6. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/> (дата звернення: 25.06.2025).
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 25.06.2025).
8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvallenia-natsionalnoi-transportnoi-stratehii-ukrainy-na-period-do-2030-roku-ta-zatverdzhennia-operatsiinoho-planu-zakhodiv-z-ii-realizatsii-u-20252027-rokakh-i271224-1550> (дата звернення: 25.06.2025).
9. Рославцев Д.М. Конспект лекцій з курсу «Організація і проектування логістичних систем» для студентів денної і заочної форм навчання спеціальності 7.03060107, 8.03060107 «Логістика». Харків: ХНАМГ, 2012. 111 с.

10. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку : монографія. Київ: НАУ, 2006. 308 с.
11. Смокова Т.В. Ризикові інвестиції в логістичну інфраструктуру : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Київ, 2021. 215 с.
12. Стоколяс В.С. Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. *Ефективна економіка*. 2014. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3216> (дата звернення: 25.06.2025).
13. Україні варто використати усі можливості для залучення до проектів у рамках геополітичної ініціативи «Тримор'я» – дослідження. Український кризовий медіа-центр (UCMC). URL: <https://uacrisis.org/uk/68582-three-seas-initiative-discussion> (дата звернення: 25.06.2025).
14. Хаєцька О.П. Інноваційно-інвестиційне забезпечення розвитку аграрного сектору економіки України. *Економіка, фінанси, менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2024. № 2 (68). С. 123-141. DOI: 10.37128/2411-4413-2024-2-8
15. Хаєцька О.П., Коваль О.В. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств транспортно-логістичної сфери. *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111/> URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3464/3391> (дата звернення: 25.06.2025).
16. Agreement between Poland and Ukraine to improve Gdansk-Black Sea transport corridor. URL: https://odessa-journal.com/public/agreement-between-poland-and-ukraine-to-improve-gdansk-black-sea-transport-corridor?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 25.06.2025).
17. STATE ROAD AGENCY OF UKRAINE. URL: https://mtu.gov.ua/files/GO%20Highway.pdf?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 25.06.2025).
18. Blue Dot Network. Promoting quality infrastructure for sustainable development through a trusted certification. URL: <https://www.bluedot-network.org/> (дата звернення: 25.06.2025).
19. Коляденко С.В. Цифровізація економічних і логістичних систем: створення та впровадження кластерного хабу. *Економіка, фінанси, менеджмент: актуальні питання науки і практики*. 2023. № 4 (66). С. 150–167. DOI: 10.37128/2411-4413-2023-4-10

References

1. Bezuhla, L.S., Yurchenko, N.I., Ilchenko, T.V., Palchyk, I.M., & Volovyk, D.V. (2021). *Lohistyka [Logistics]*. Dnipro: Porohy [in Ukrainian].
2. Vasylenko, I.V. (2015). Upravlinnia ekonomichnoiu efektyvnistiu dostavky spetsialnykh vantazhiv [Management of the economic efficiency of special cargo delivery]. *Candidate's thesis*. Kyiv [in Ukrainian].
3. Haraiev, M.V. (2019). Orhanizatsiino-ekonomichne zabezpechennia upravlinnia investytsiinoiu diialnistiu pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Organizational and economic support for managing investment activities of railway

transport enterprises]. *Candidate's thesis*. Kharkiv [in Ukrainian].

4. Novalska, L.O., & Klymenko, O.O. (2021). Investytsiino-innovatsiina diialnist transportno-lohistychnykh pidpriemstv v umovakh suchasnoho biznes-seredovyshcha [Investment and innovation activities of transport and logistics enterprises in the conditions of the modern business environment]. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V.I. Vernadskoho, seriiia «Ekonomika i upravlinnia» – Scientific notes of the V.I. Vernadsky Tavrichesky National University, series «Economics and Management»*, 32 (71), 4, 64–69. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-4-11> [in Ukrainian].

5. Ofitsiynyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. *ukrstat.gov.ua*. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

6. Ofitsiynyi sait Ministerstva rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy [Official website of the Ministry of Community and Territorial Development of Ukraine]. *mindev.gov.ua*. Retrieved from: <https://mindev.gov.ua/> [in Ukrainian].

7. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu ministriv Ukrainy № 430-r [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 430-r]. (2018, May 30). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

8. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh: Rozporiadzhennia Kabinetu ministriv Ukrainy № 1550 [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational plan of measures for its implementation in 2025-2027: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 1550]. (2024, December 27). *kmu.gov.ua*. Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvalennia-natsionalnoi-transportnoi-stratehii-ukrainy-na-period-do-2030-roku-ta-zatverdzhennia-operatsiinoho-planu-zakhodiv-z-ii-realizatsii-u-20252027-rokakh-i271224-1550> [in Ukrainian].

9. Roslavytsev, D.M. (2012). *Konspekt leksii z kursu «Orhanizatsiia i proektuvannia lohistychnykh system» dlia studentiv dennoi i zaochnoi form navchannia spetsialnosti 7.03060107, 8.03060107 «Lohistyka» [Lecture notes for the course «Organization and design of logistics systems» for students of full-time and part-time studies in the specialty 7.03060107, 8.03060107 «Logistics»]*. Kharkiv: KhNAMH [in Ukrainian].

10. Sych, Ye.M. (2006). *Innovatsiino-investytsiini komplekсы transportnoi haluzi: metodolohiia formuvannia ta rozvytku [Innovative and investment complexes of the transport industry: methodology of formation and development]*. Kyiv: NAU [in Ukrainian].

11. Smokova, T.V. (2021). *Ryzykovi investytsii v lohistychnu infrastrukturu [Risky investments in logistics infrastructure: dissertation]*. *Candidate's thesis*. Kyiv [in Ukrainian].

12. Stokolias, V.S. (2014). *Efektyvnist transportnoi lohistyky yak skladovoi*

lohistychnoi systemy [Efficiency of transport logistics as a component of the logistics system]. *Efektivna ekonomika – Effective economy*, 7. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3216> [in Ukrainian].

13. Ukraini varto vykorystaty usi mozhlyvosti dlia zaluchennia do proektiv u ramkakh heopolitychnoi initsiatyvy «Trymoria» – doslidzhennia. Ukrainskyi kryzovyi media-tseentr (UCMC) [Ukraine should use all opportunities to engage in projects within the framework of the Three Seas geopolitical initiative – research. Ukrainian Crisis Media Center (UCMC)]. *uacrisis.org*. Retrieved from: <https://uacrisis.org/uk/68582-three-seas-initiative-discussion> [in Ukrainian].

14. Khaietska, O.P. (2024). Innovatsiino-investytsiine zabezpechennia rozvytku ahrarnoho sektoru ekonomiky Ukrainy [Innovation and investment support for the development of the agricultural sector of the economy of Ukraine]. *Ekonomika, finansy, menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky – Economy, finances, management: topical issues of science and practical activity*, 2 (68), 123–141. DOI: 10.37128/2411-4413-2024-2-8 [in Ukrainian].

15. Khaietska, O.P., & Koval, O.V. (2024). Investytsiino-innovatsiina diialnist pidpriemstv transportno-lohistychnoi sfery [Investment and innovation activities of enterprises in the transport and logistics sector]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, 59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111/> Retrieved from: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3464/3391> [in Ukrainian].

16. Agreement between Poland and Ukraine to improve Gdansk-Black Sea transport corridor. *odessa-journal.com*. Retrieved from: https://odessa-journal.com/public/agreement-between-poland-and-ukraine-to-improve-gdansk-black-sea-transport-corridor?utm_source=chatgpt.com [in English].

17. STATE ROAD AGENCY OF UKRAINE. *mtu.gov.ua*. Retrieved from: https://mtu.gov.ua/files/GO%20Highway.pdf?utm_source=chatgpt.com [in English].

18. Blue Dot Network. Promoting quality infrastructure for sustainable development through a trusted certification. *bluedot-network.org*. Retrieved from: <https://www.bluedot-network.org/> [in English].

19. Koliadenko, S.V. (2023). Digitalization Of Economic and Logistics Systems: Creation and Implementation of a Cluster HUB [Tsyfrovizatsiia ekonomichnykh i lohistychnykh system: stvorennia ta vprovadzhennia klasternoho khabu]. *Ekonomika, finansy, menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky – Economy, finances, management: topical issues of science and practical activity*, 4 (66), 150–167. DOI: 10.37128/2411-4413-2023-4-10 [in Ukrainian].

Відомості про авторів

ХАЄЦЬКА Ольга Петрівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувачка кафедри економіки та підприємницької діяльності, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: haetska@vsau.vin.ua).

КОВАЛЬ Олексій Володимирович – аспірант другого року навчання кафедри економіки та підприємницької діяльності, Вінницький національний

аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: koval82olexiy@gmail.com).

КНАІЕТСКА Олха – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Economics and Entrepreneurship, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, 3, Soniachna Str., e-mail: haetska@vsau.vin.ua).

KOVAL Oleksii – Postgraduate Student of the Second Year of Study of the Department of Economics and Entrepreneurship, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, 3, Soniachna Str., e-mail: koval82olexiy@gmail.com).