

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
ФАКУЛЬТЕТ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ, ПРАВА ТА МІЖНАРОДНИХ
ВІДНОСИН

*Кафедра міжнародних відносин
і політичного менеджменту*

РОЖАНЧУК Вікторія Сергіївна

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
НА ТЕМУ
"УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ"**

Спеціальність: 292 «Міжнародні економічні відносини»

Подається на здобуття освітнього ступеня
"бакалавр"

Допущено до
захисту протокол
№ _____ від

Науковий керівник:
к.е.н., _____ доц. Олександр
ЮРКІВСЬКИЙ

в.о. завідувача кафедри
міжнародних відносин
і політичного менеджменту
д.е.н., доц. Ірина ГРАБЧУК

Рецензент:
д.е.н., доц. Ірина ГРАБЧУК

**Житомир
2025**

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ	6
1.1. Поняття і сутність міжнародних транспортних коридорів	6
1.2. Класифікація і структура міжнародних транспортних коридорів	10
1.3. Нормативно-правова база функціонування міжнародних транспортних коридорів	13
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ	17
2.1. Стратегічне положення України у глобальній транспортній системі	17
2.2. Оцінка інфраструктури і логістичних можливостей України	20
2.3. Участь України у міжнародних транспортних проєктах і програмах	25
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ І НАПРЯМИ РОЗВИТКУ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МТК	34
3.1. Вдосконалення транспортної інфраструктури	34
3.2. Інтеграція України в європейську і світову транспортну систему	46
3.3. Пропозиції щодо підвищення ефективності функціонування МТК в Україні	52
ВИСНОВКИ	61
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	63

ВСТУП

Актуальність дослідження. У сучасних умовах глобалізації та інтеграції світових економік забезпечення ефективного функціонування міжнародної транспортної системи є одним із ключових чинників економічного зростання країн. Морські та міжнародні транспортні коридори відіграють надзвичайно важливу роль у розвитку зовнішньоекономічної діяльності, транскордонної логістики та формуванні міжнародних ланцюгів постачання. З огляду на складну геополітичну ситуацію та трансформацію транспортних маршрутів у регіоні, особливо актуальним є вивчення участі України у глобальних транспортних процесах.

Географічне розташування України на перетині основних європейських і азійських торговельних шляхів зумовлює значний транзитний потенціал держави. Проте, через інфраструктурні, правові та безпекові обмеження, цей потенціал використовується лише частково. Розвиток морських і наземних транспортних коридорів із залученням України є важливим не лише для національної економіки, а й для зміцнення логістичних зв'язків у Європейському та Чорноморсько-Каспійському регіонах.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконувалась на кафедрі міжнародних відносин і політичного менеджменту Державного університету «Житомирська політехніка» відповідно до науково-дослідних тематик, які проводяться на кафедрі.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є дослідження сучасного стану та перспектив участі України в системі морських світових і міжнародних транспортних коридорів у контексті євроінтеграційних процесів і розвитку транзитного потенціалу країни.

Для досягнення поставленої мети необхідним було вирішення таких завдань:

- визначити теоретичні засади формування і функціонування морських світових та міжнародних транспортних коридорів;

- проаналізувати основні морські коридори світу та їх значення для глобальної економіки;
- оцінити участь України у діючих міжнародних транспортних коридорах і стан відповідної інфраструктури;
- виявити ключові проблеми, які стримують розвиток транзитного потенціалу України;
- визначити перспективи участі України у міжнародних транспортних ініціативах, зокрема TEN-T та «Один пояс, один шлях»;
- сформулювати практичні рекомендації щодо вдосконалення логістичних зв'язків і залучення інвестицій у транспортну сферу.

Об'єктом дослідження є процеси функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів у контексті глобальної логістики та економічної інтеграції.

Предмет дослідження – особливості участі України в міжнародних транспортних та морських світових коридорах, стан її транспортної інфраструктури, логістичних можливостей і перспектив інтеграції у світову транспортну систему.

У роботі використано системний, аналітичний, порівняльний, статистичний та графічний методи аналізу. Особливу увагу приділено аналізу офіційних документів, наукових публікацій, міжнародних звітів і базових стратегій розвитку транспорту.

Наукова новизна роботи полягає у комплексному аналізі ролі України в системі морських і міжнародних транспортних коридорів у сучасних умовах, з акцентом на визначення стратегічних напрямів модернізації інфраструктури та підвищення ефективності участі держави у глобальних логістичних процесах.

Практичне значення результатів. Матеріали роботи можуть бути використані державними органами та профільними міністерствами при розробці стратегій розвитку транспортної інфраструктури, інтеграції України

у TEN-T, а також для підготовки інвестиційних проектів у сфері транспорту й логістики.

Структура дипломної роботи. Дипломна робота викладена на 65 сторінках, складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаних джерел з 34 найменувань на 3 сторінках, містить 14 таблиць.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

1.1. Поняття і сутність міжнародних транспортних коридорів

Міжнародні транспортні коридори є невід’ємною частиною сучасної глобалізованої економіки та міжнародної торгівлі. Вони забезпечують підтримку міжнародних логістичних потоків, з’єднуючи різні регіони світу та допомагаючи розвивати транспортну інфраструктуру. За допомогою міжнародних транспортних коридорів товари, послуги та люди можуть переміщуватись від однієї точки світу до іншої швидко та ефективно. Морські світові коридори та міжнародні транспортні коридори становлять основу сучасної системи глобальної логістики, обслуговуючи понад 80% міжнародної торгівлі.

Світова транспортна система сьогодні переживає глибокі зміни. Відбуваються процеси створення єдиного світового ринку, спрощується процедура перетину митних кордонів, формуються різноманітні міжнародні структури. Відповідно до цих змін трансформуються і вимоги безпосередньо до транспорту, умов перевезень та транзитної інфраструктури.

Швидке зростання міждержавних економічних та культурних зв’язків, необхідність покращення та здешевлення міжнародного сполучення за рахунок підвищення узгодженості у розвитку та експлуатації взаємодіючих ланцюжків транспортної інфраструктури різних країн поклали початок розбудови системи міжнародних транспортних коридорів (МТК). Під МТК розуміється система інституційних, технічних, технологічних та географічних елементів, що забезпечує значні перевезення вантажів на міжнародному рівні різними видами транспорту.

МТК можна представити як маршрут або напрямок двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, під контролем та з

конкурентоспроможними вартісними показниками або як сукупність різних видів транспорту, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів в напрямках, що мають велику концентрацію в міжнародних сполученнях.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Основним завданням логістики у сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення, предметом транспортної логістики є транспорт загального користування, у тому числі залізничний, автомобільний (для перевезення вантажів та пасажирів), водний (морський та річковий), повітряний та трубопровідний. При цьому, до основних специфічних завдань транспортної логістики крім інших належить і створення міжнародних транспортних систем, транспортних коридорів та транспортних мереж.

Поштовхом виникнення та розвитку міжнародних транспортних коридорів стало проведення в жовтні 1991 року у місті Прага першої Загальноєвропейської конференції, на якій було прийнято концепцію інтермодальних транспортних мостів, трансформована згодом, у систему пан'європейських транспортних коридорів. Сам термін «міжнародні транспортні коридори» узвичаївся після 2-ої Загальноєвропейської конференції на о. Крит. Саме після 1994 року, багатьма дослідниками наводяться різні формулювання МТК з різними коментарями, що розширюють, в принципі, не зачіпають саму суть базового визначення, що міститься в документах європейських транспортних організацій. У 1997 році в Гельсінкі на третій конференції були прийняті доповнення до раніше визначених рішень Критської конференції та визначена мережа

пан'європейських коридорів. Усього було затверджено десять пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські», головним завданням яких стала швидка доставка вантажу найкоротшим шляхом, економічно вигідна логістика товарів та пасажирів.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) являють собою складні мультимодальні транспортні системи, що включають магістральні транспортні комунікації з відповідною інфраструктурою та забезпечують масові перевезення вантажів і пасажирів між різними країнами [10]. На відміну від суто морських шляхів, МТК об'єднують різні види транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, трубопровідний та авіаційний, формуючи комплексні логістичні ланцюги.

МТК відіграють ключову роль у створенні єдиного транспортного простору, сприяють інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну мережу та забезпечують реалізацію транзитного потенціалу країн [20].

Створення та розвиток МТК зумовлені необхідністю зниження транспортних витрат, скорочення термінів доставки вантажів, підвищення рівня безпеки перевезень, зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, а також розвитку прилеглих територій та створення нових робочих місць.

Морські світові коридори представляють собою усталені маршрути морських перевезень, що з'єднують основні центри світової торгівлі та забезпечують транспортування значних обсягів вантажів. Вони формуються з урахуванням географічних, економічних, політичних та інших факторів і характеризуються високою інтенсивністю руху суден. Основними елементами цих коридорів слугують міжнародні морські шляхи, морські порти й термінали, судноплавні канали та протоки, а також системи навігаційного забезпечення [21].

Згідно з даними Конференції ООН з торгівлі та розвитку, морський транспорт забезпечує приблизно 90% обсягів міжнародних вантажних перевезень у фізичному вимірі та близько 70% їх вартості [3]. Ця висока частка пояснюється економічною ефективністю морських перевезень, особливо на великі відстані, їх відносно низькою собівартістю та відсутністю значних обмежень щодо вантажопідйомності суден.

Серед найважливіших морських коридорів сучасності варто виділити Трансатлантичний коридор, що з'єднує Північну Америку та Європу, забезпечуючи транспортування понад 25% світового контейнерного вантажопотоку. Не менш значущим є Транстихоокеанський коридор, який об'єднує країни Східної Азії з Північною Америкою і з 2010-х років став найбільш завантаженим у світі за обсягами перевезених контейнерів. Євразійський коридор, що проходить через Суецький канал, з'єднує ринки Європи та Азії, скорочуючи відстань між портами Східної Азії та Європи приблизно на 7000 км порівняно з маршрутом навколо Африки [22].

У функціонуванні морських світових коридорів особливу роль відіграють так звані "вузькі місця" — протоки та канали, через які проходять основні маршрути морських перевезень. Йдеться про Малаккську протоку, що з'єднує Індійський океан з Південно-Китайським морем; Суецький канал між Середземним та Червоним морями; Панамський канал, що з'єднує Атлантичний і Тихий океани; Гібралтарську протоку між Середземним морем та Атлантичним океаном; а також Босфор і Дарданелли, що з'єднують Чорне море з Середземним. За даними Lloyds Maritime Intelligence, лише через Малаккську протоку щорічно проходить понад 100 тисяч суден, що перевозять близько 25% світового вантажопотоку, включаючи приблизно 70% енергоносіїв для країн Східної Азії.

Морські світові коридори є невід'ємною частиною системи міжнародних транспортних коридорів, виконуючи роль сполучної ланки між континентальними транспортними мережами. Інтеграція морських та

наземних транспортних коридорів відбувається шляхом розвитку мультимодальних перевезень та створення логістичних центрів у великих морських портах [23].

Взаємодія морських та наземних коридорів потребує забезпечення швидкого та безперешкодного перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший. Саме тому у великих портах реалізуються проєкти будівництва сучасних контейнерних терміналів, логістичних центрів, розвивається портова інфраструктура, впроваджуються новітні технології обробки вантажів.

Контейнеризація вантажів має особливе значення для ефективної взаємодії морських та наземних транспортних коридорів. Згідно з даними Міжнародної морської організації, понад 70% вартості міжнародних морських перевезень здійснюється в контейнерах. Використання стандартизованих контейнерів суттєво скорочує час перевантаження товарів, зменшує ризик їх пошкодження та оптимізує логістичні витрати вздовж усього ланцюга постачань.

1.2. Класифікація і структура міжнародних транспортних коридорів

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах. У 1994 р. II Загальноєвропейська (Крітська) транспортна конференція визначила 9 основних маршрутів МТК, а III Загальноєвропейська транспортна конференція, що відбулася у 1997 р., до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони.

Крітська конференція проходила в рамках Європейського співтовариства і визначила такі транспортні Коридори [4]:

1. Таллінн - Рига - Варшава;
2. Берлін - Варшава - Мінськ - Москва;
3. Берлін (Дрезден) - Вроцлав - Львів - Київ (Німеччина, Польща, Україна);
4. Берлін (Нюрнберг) - Прага - Будапешт - Констанца (Салоніки) - Стамбул;
5. Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород - Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна);
6. Гданьськ - Варшава - Жилина;
7. Дунайський (водний) (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна);
8. Дурес - Тірана - Скоп'є - Софія - Варна;
9. Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ - Київ (Москва) - Одеса (Кишинів) - Пловдив - Бухарест - Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями) (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція).

Залежно від підходу, міжнародні транспортні коридори можна класифікувати за географією, видами транспорту або функціональним призначенням.

З географічної точки зору, виділяють Пан'європейські та Євро-Азійські коридори. Наприклад, Пан'європейські коридори були визначені на конференціях у Празі, Кріті та Гельсінкі, і кілька з них проходять територією України (зокрема, коридори №3, №5, №9 та Дунайський). З Євро-Азійських маршрутів варто виділити Транскаспійський міжнародний транспортний

маршрут (ТМТМ), який набуває дедалі більшого значення як альтернативний шлях між Європою та Китаєм, особливо в умовах нестабільності традиційних маршрутів через росію чи Суецький канал [1].

Структурно МТК включають інфраструктурні об'єкти (автомобільні та залізничні шляхи, порти, термінали), а також логістичні й інформаційні системи, що забезпечують взаємодію між елементами. Важливу роль відіграють міжнародні угоди, які регламентують умови використання маршрутів, зокрема спрощення митних процедур, гармонізацію стандартів та розвиток прикордонної інфраструктури. Окрім цього, для повноцінного функціонування коридорів необхідна ефективна взаємодія між державними органами, приватним сектором і міжнародними організаціями.

У практичному сенсі, міжнародні транспортні коридори можуть бути як вантажними, так і пасажирськими, хоча переважно вони мають змішаний характер. Дедалі більше поширення отримують мультимодальні перевезення, які дозволяють поєднувати кілька видів транспорту в межах одного логістичного маршруту, що значно підвищує гнучкість і швидкість доставки товарів. Наприклад, Середній коридор, що з'єднує Китай, Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію та далі – Чорне море та Україну, є яскравим прикладом такого мультимодального підходу [2].

Класифікація міжнародних транспортних коридорів (МТК) є складним і багатогранним процесом, що відображає сучасні тенденції розвитку транспортних систем [24]. Окрім географічного підходу, який виділяє Пан'європейські та Євро-Азійські коридори, науковці пропонують інші критерії систематизації.

Зокрема, важливою є класифікація МТК за функціональним призначенням. Виділяють магістральні коридори, що забезпечують основні транспортні зв'язки між великими економічними центрами, та регіональні коридори, які обслуговують переважно локальні економічні зв'язки [25].

Порівняльна таблиця класифікацій міжнародних транспортних
коридорів

Критерій класифікації	Характеристика	Приклади
За географічним охопленням	Пан'європейські	Коридори №3, №5, №9
	Євро-Азійські	Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ)
За видами транспорту	Мультимодальні	Середній коридор (Китай - Казахстан - Азербайджан - Грузія - Україна)
За функціональним призначенням	Магістральні	Транс'європейські коридори
	Транзитні	Коридори з мінімізацією витрат на транзит

Сучасні тенденції розвитку МТК характеризуються активною цифровізацією логістичних процесів, впровадженням інтелектуальних транспортних систем та підвищенням рівня безпеки перевезень [26]. Особливо важливим є врахування геополітичних змін та необхідності диверсифікації транспортних маршрутів, що актуально для України в контексті забезпечення стабільних міжнародних логістичних зв'язків.

1.3. Нормативно-правова база функціонування міжнародних транспортних коридорів

Транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Міжнародні транспортні коридори з'єднують між собою дві або більше межуючі між собою держави і можуть проходити через декілька транзитних держав, зокрема, для забезпечення морської торгівлі для країн, що не мають виходу до моря.

Створення та розвиток міжнародних транспортних коридорів є предметом міжнародних угод, що укладаються в різних регіонах світу. Подібні угоди припускають залучення до створення транспортних коридорів значних ресурсів, а також гармонізацію законодавства та адміністративних процедур, застосовуваних при виконанні перевезень по транспортним коридорам.

Транспорт є визначальною складовою національної економіки, ефективне функціонування якої забезпечує структурні перетворення, розвиток зовнішньоекономічної діяльності та задоволення потреб суспільного виробництва в перевезеннях.

Міжнародні транспортні коридори становлять складну систему комунікацій, що з'єднують дві або більше держави, проходячи через декілька транзитних територій. Особливої ваги такі коридори набувають для країн без прямого виходу до морських шляхів, забезпечуючи альтернативні канали міжнародної торгівлі.

Основні учасники, які реалізують забезпечення безпеки транспортних коридорів, включають: Міністерство інфраструктури України, яке розроблює та впроваджує політику та стратегії щодо безпеки транспортних коридорів; Міністерство внутрішніх справ та Міністерство оборони забезпечують правопорядок і взаємодію для запобігання та вирішення можливих загроз безпеці транспортних маршрутів; Державна Митна Служба та прикордонна Служба відповідають за контроль та обмеження переміщення небезпечних матеріалів та товарів через кордони; Міжнародні організації з транспорту, наприклад: Міжнародний

союз залізниць (UIC), Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU), Міжнародна морська організація (IMO), які розробляють стандарти та рекомендації; а також Міжнародні організації з безпеки, наприклад, Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та Інтерпол, які співпрацюють у плануванні та виконанні заходів безпеки; Органи місцевого самоврядування та регіональні влада здійснюють контроль за безпекою транспортних інфраструктурних об'єктів, таких як мости, дороги та тунелі.

Нормативно-правове забезпечення функціонування міжнародних транспортних коридорів (МТК) є ключовим елементом інтеграції України до глобальної транспортної системи. Ця база охоплює міжнародні договори, національне законодавство та інституційні механізми, які регулюють транскордонні перевезення, митні процедури та інфраструктурні стандарти.

На міжнародному рівні важливими документами є Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення вантажів (CMR, 1956 р.), яка регламентує перевезення вантажів автомобільним транспортом між країнами-учасницями, та Конвенція ТІР (TIR Convention, 1975 р.), що спрощує митні процедури у міжнародних вантажних перевезеннях. Європейська угода про міжнародні автомагістралі (AGR, 1975 р.) встановлює мережу міжнародних автотрас і стандарти їх утримання. Крім того, у Європейському Союзі функціонування коридорів базується на нормативних документах щодо Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), яка передбачає створення єдиної, інтегрованої транспортної системи ЄС.

Національне законодавство України, зокрема Закони України "Про транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про транзит вантажів", а також постанови Кабінету Міністрів і профільні накази Міністерства інфраструктури, визначають правові засади участі України у розвитку МТК. Україна також бере участь у міжнародних ініціативах, таких як TRACECA (Транспортний коридор Європа–Кавказ–

Азія) та Організація співробітництва залізниць (ОСЗ), що формують регіональні норми й стандарти перевезень.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

2.1. Стратегічне положення України у глобальній транспортній системі

Географічне розташування України зумовлює її надзвичайно вигідне положення у глобальній транспортній системі. Країна знаходиться на перехресті важливих міжнародних торговельно-економічних шляхів, що сполучають Західну Європу з країнами Азії, Близького Сходу та Чорноморсько-Каспійського регіону. Через територію України проходять основні маршрути Євразійського транспортного коридору, що забезпечує їй роль важливого транзитного вузла.

Згідно з аналітичними даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, в Україні функціонують основні міжнародні транспортні коридори: Пан'європейські коридори III, V, VII та IX, а також Новий шовковий шлях [5]. Крім того, Україна має вихід до Чорного та Азовського морів, що забезпечує морське сполучення з країнами всього світу.

Важливу роль у розвитку транспортної системи України відіграє залізничний транспорт. Згідно зі статистикою "Укрзалізниці", Україна має одну з найбільших залізничних мереж у Європі — понад 19 700 км шляхів, з яких близько 45% електрифіковані [7]. Це дозволяє країні забезпечувати транзит вантажів між країнами Центральної та Східної Європи, а також Азербайджаном, Грузією, Китаєм через Чорноморські порти.

Особливу увагу приділяють також розвитку автомобільної інфраструктури. За даними Державної служби статистики України, загальна протяжність автомобільних доріг у країні становить понад 169 тис. км, однак їх технічний стан потребує модернізації для інтеграції в європейські транспортні мережі TEN-T.

Ще одним ключовим елементом є авіаційна галузь. Україна має міжнародні аеропорти у Києві (Бориспіль, Жуляни), Львові, Одесі, Харкові, Дніпрі та Запоріжжі. За даними звіту Державіаслужби, до 2021 року українські аеропорти обслуговували понад 24 мільйони пасажирів щорічно, що свідчить про високий транзитний потенціал [8].

Морські порти України також мають стратегічне значення. До 2022 року Україна експортувала близько 70% свого зерна саме через морські порти [9]. Порти Одеси, Чорноморська, Південного, Миколаєва є головними логістичними хабами для експорту продукції до країн ЄС, Близького Сходу, Північної Африки та Азії.

Таблиця 2

Розподіл основних видів перевезень в Україні за даними Держстату за 2022 рік *

Вид транспорту	Частка у загальному обсязі перевезень (%)
Залізничний	53%
Автомобільний	25%
Морський	12%
Авіаційний	2%
Інші	8%

*Джерело: Державна служба статистики України

Для ілюстрації сучасної структури перевезень в Україні наводиться таблиця 2, що демонструє частку кожного виду транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень за даними Державної служби статистики України за 2022 рік. Як видно з таблиці, найбільшу частку перевезень забезпечує залізничний транспорт — 53%, що підкреслює важливість розвитку залізничної інфраструктури для підтримки транзитного потенціалу країни. Автомобільні перевезення займають друге місце з часткою 25%, що вказує на потребу у модернізації автодорожньої мережі. Морський транспорт забезпечує 12% перевезень, тоді як на авіаційний транспорт припадає лише

2%, що обумовлено високою вартістю авіап перевезень для вантажних операцій. Інші види транспорту становлять 8%. Такий розподіл свідчить про домінування традиційних видів перевезень і визначає пріоритети у розвитку транспортної політики України в контексті її інтеграції у глобальну економіку.

Карта основних міжнародних транспортних коридорів через територію України (адаптовано за матеріалами Міністерства інфраструктури України):

- Пан'європейський коридор III: Західна Європа – Львів – Київ – Харків – Донецьк
- Пан'європейський коридор V: Італія – Словенія – Угорщина – Ужгород – Львів – Київ
- Пан'європейський коридор VII (Дунайський водний шлях)
- Пан'європейський коридор IX: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ – Одеса

Участь України у глобальних логістичних проєктах, таких як "Новий шовковий шлях" (Belt and Road Initiative), відкриває нові можливості для залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру та розширення економічних зв'язків з країнами Азії, зокрема Китаєм.

Таким чином, стратегічне положення України визначається її транзитним потенціалом, розвиненою транспортною мережею, виходом до морів та залученням до міжнародних логістичних проєктів. Проте для повного використання цього потенціалу необхідні значні інвестиції у модернізацію транспортної інфраструктури та покращення логістичних сервісів.

2.2. Оцінка інфраструктури і логістичних можливостей України

У сучасних умовах глобалізації транспортна інфраструктура та логістичні системи є основою економічної потужності держави. Саме вони визначають рівень залучення країни до світових торговельних потоків, її привабливість для інвесторів, конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Особливо важливим цей аспект є для таких країн, як Україна, які мають вигідне геополітичне положення на перетині головних євразійських транспортних маршрутів.

Інфраструктура охоплює всі види транспорту — залізничний, автомобільний, морський, авіаційний — а також портові комплекси, склади, логістичні термінали та інформаційні системи, що забезпечують безперервний рух товарів і послуг. Без належного розвитку інфраструктури навіть найбільші за потенціалом країни ризикують залишитися ізольованими від глобальних економічних процесів.

Для України питання розвитку інфраструктури має ще й стратегічний вимір. З одного боку, добре розвинені транспортно-логістичні можливості дають змогу перетворити країну на важливий транзитний міст між Європою та Азією, що відкриває нові економічні перспективи, підвищує валютні надходження та сприяє створенню робочих місць. З іншого боку, слабка інфраструктура стримує економічне зростання, збільшує логістичні витрати бізнесу, обмежує розвиток міжнародної торгівлі.

Оцінка наявної транспортної та логістичної системи України є надзвичайно актуальною темою, оскільки дозволяє виявити сильні та слабкі сторони, визначити напрями модернізації, а також окреслити перспективи інтеграції України до європейської та світової економіки.

Особливу увагу потрібно звернути на ті інфраструктурні об'єкти, що мають міжнародне значення: залізничні вузли, порти Чорного моря, основні автомагістралі, міжнародні аеропорти. Важливо також оцінити стан

мультимодальних перевезень, розвиток складської інфраструктури та цифровізацію логістичних процесів, які сьогодні є стандартом для сучасних транспортних систем.

Одним із найпотужніших секторів транспортної системи України залишається залізниця. Українська залізнична мережа є однією з найбільших у Європі — понад 19 700 км. Близько 45% залізничних колій електрифіковано, що позитивно впливає на енергоефективність перевезень [10]. На залізничний транспорт припадає понад половина всіх вантажоперевезень країни, що свідчить про його стратегічне значення.

Таблиця 3

Основні показники залізничного транспорту України *

Показник	Значення
Загальна протяжність шляхів	19 700 км
Електрифіковані шляхи	45%
Частка у вантажних перевезеннях	понад 50%

*Джерело: Міністерство інфраструктури України

Таблиця 3 наочно ілюструє основні показники українських залізниць. Можна побачити, що хоча мережа велика, без оновлення рухомого складу і модернізації інфраструктури її ефективність поступово знижується.

Автомобільна мережа України включає понад 169 тисяч кілометрів доріг різного значення. Водночас лише близько половини автодоріг мають тверде покриття належної якості (Державне агентство автомобільних доріг України, 2023).

Стан автомобільних доріг України*

Категорія доріг	Протяжність (км)	Частка з твердим покриттям (%)
Загальна мережа	169 000	50%
Дороги державного значення	47 000	70%
Дороги місцевого значення	122 000	40%

*Джерело: Державне агентство автомобільних доріг України

Аналіз Таблиці 4 показує, що найбільша проблема спостерігається на дорогах місцевого значення, де лише 40% мають тверде покриття. Це суттєво обмежує можливості регіональної логістики, особливо для малих та середніх підприємств, що орієнтуються на внутрішні перевезення.

Поганий стан автомобільних шляхів також знижує привабливість України як транзитної країни для міжнародних автотранспортних перевезень.

Україна має вихід до двох морів — Чорного та Азовського — що забезпечує стратегічні можливості для розвитку морської логістики. Основними морськими воротами є порти Одеси, Чорноморська, Південного та Миколаєва.

Основні морські порти України*

Порт	Пропускна здатність (млн тонн)	Основні вантажі
Одеса	40	Зерно, нафта, контейнери
Чорноморськ	25	Автомобілі, зерно
Південний	50	Руда, хімічні продукти
Миколаїв	30	Зерно, металопродукція

*Джерело: Адміністрація морських портів України

Як свідчать дані Таблиці 5, ці порти мають значні пропускні можливості: найбільший порт — Південний — спроможний обробляти до 50 млн тонн вантажів на рік. Основними експортними позиціями є зерно, руда, металопродукція та хімічна продукція. Морські перевезення залишаються важливим елементом забезпечення експорту, особливо у сферах сільського господарства та металургії.

Розвинена складська інфраструктура є базою для побудови ефективних логістичних ланцюгів. В Україні функціонує понад 1 000 логістичних центрів класу А та В, більшість яких розташовані у Київській, Львівській та Одеській областях.

Таблиця 6

Розподіл логістичних центрів за регіонами*

Регіон	Кількість центрів	Основні напрямки діяльності
Київська область	300	Розподіл товарів
Львівська область	150	Транзит, зберігання
Одеська область	120	Експортно-імпортні операції
Харківська область	100	Промислова логістика

*Джерело: Асоціація логістики України

Таблиця 6 демонструє розподіл логістичних центрів за регіонами. Найбільше складів сконцентровано в Київській області, що зумовлено зручністю транспортування та близькістю до головних автомагістралей.

Україна має високу транзитну привабливість завдяки розташуванню на перетині важливих міжнародних транспортних коридорів. Через територію країни проходять основні міжнародні транспортні коридори, що сполучають Європу та Азію.

Основні міжнародні транспортні коридори через Україну*

Коридор	Маршрут	Протяжність в Україні (км)
Пан'європейський III	Західна Європа – Київ – Харків – Донецьк	1200
Пан'європейський V	Італія – Словенія – Угорщина – Львів – Київ	1100
Пан'європейський IX	Гельсінкі – Київ – Одеса	1300

*Джерело: Міністерство інфраструктури України

Згідно з даними Міністерства інфраструктури України (2023), територією України проходять такі Пан'європейські транспортні коридори як III, V, VII і IX. Відповідно до Таблиці 7, загальна протяжність маршрутів в Україні становить понад 3 500 км.

Ці транспортні коридори є невід'ємною частиною Євразійської транспортної мережі і відкривають можливості для розвитку нових логістичних ланцюгів у рамках ініціативи "Пояс і шлях" (Belt and Road Initiative).

Україна володіє значним транспортно-логістичним потенціалом, однак його реалізація потребує системного підходу до модернізації інфраструктури та залучення інвестицій. Розвиток логістики є одним із пріоритетних напрямків інтеграції України до глобальної економіки та підвищення її ролі на світовому ринку перевезень.

Інфраструктура та логістичні можливості України мають значний потенціал для розвитку та інтеграції у глобальні транспортно-логістичні мережі.

2.3. Участь України у міжнародних транспортних проєктах і програмах

Транскордонне співробітництво є сприятливим чинником розвитку процесів євроінтеграції. Воно сприяє вирівнюванню рівнів розвитку прикордонних регіонів, розв'язанню спільних проблем та підвищенню рівня життя населення. Однак практична реалізація співпраці вимагає належної фінансової підтримки. Зважаючи на недостатню фінансову спроможність прикордонних регіонів, великого значення надаємо участі в транскордонних програмах і проєктах, які уможливлюють отримання фінансової підтримки Європейського Союзу.

Під транскордонними проєктами розуміють систему заходів, спрямованих на досягнення певної мети, що має транскордонний ефект, упродовж визначеного проміжку часу, із визначеними обсягами та джерелами фінансування. Для отримання фінансової підтримки кожен проєкт повинен продемонструвати сильний транскордонний вплив на прикордонну територію і її мешканців.

Програми та проєкти з фінансової підтримки транскордонного співробітництва Європейським Союзом різноманітні за своїм територіальним охопленням і функціями, відомими програмами стали INTERREG – програма громадських ініціатив ЄС для підтримки розвитку прикордонних регіонів країн – членів і деяких приморських територій; PHARE Credo CBC для прикордонних територій країн Центральної Європи, які мають спільні кордони з ЄС; TACIS CBC для прикордонних регіонів Росії, України, Білорусії й Молдови; CARDS для західних Балканських країн; MEDA; LACE. Значення та території застосування цих програм змінювалось унаслідок розширення ЄС і приєднання нових членів до європейської спільноти. Перспектива розширення ЄС призвела до активізації заходів щодо розвитку транскордонного співробітництва шляхом створення й реалізації

Європейського інструменту сусідства (ЄІС), або так званих «Сусідських програм».

Україна брала участь у декількох спільних операційних програмах прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства 2014–2020 рр.: «Польща – Україна – Білорусь», «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна», «Румунія – Україна» та «Басейн Чорного моря» (табл. 7).

Програма транскордонного співробітництва «Польща–Білорусь–Україна» вже тривалий час є вагомим джерелом співфінансування проєктів, що реалізуються в прикордонних регіонах Польщі, Білорусі й України та спрямовані на сприяння покращенню якості життя їхніх мешканців. Перший період Програми реалізовано у 2004–2006 рр. Протягом цього часу профінансовано 167 проєктів у межах загального бюджету ЄС у 45,8 млн євро. Загальний бюджет Програми «Польща–Білорусь–Україна 2007–2013» становив 202,9 млн євро (із них 186,2 млн євро – співфінансування ЄС), що дало змогу реалізувати 117 проєктів, серед яких – великі інфраструктурні проєкти, регулярні та так звані парасолькові проєкти. Тематика стосувалася соціальної і прикордонної інфраструктури, охорони здоров'я, освіти, туризму, охорони культурної спадщини, безпеки.

У програмному періоді 2014–2020 Програма діє в рамках Європейського інструменту сусідства (ЄІС), відповідаючи на національні й регіональні потреби та розв'язуючи спільні проблеми у сферах захисту довкілля, культури, охорони здоров'я та безпеки. Що стосується бюджету, Програма «Польща–Білорусь–Україна» є найбільшою програмою ЄІС ТКС на сухопутних кордонах ЄС, із бюджетом понад 170 млн євро, виділеним на реалізацію 167 проєктів. Стратегія Програми «Польща–Білорусь–Україна» на 2014–2020 рр. відповідає національним і регіональним стратегіям соціально-економічного розвитку. Її основними цілями визначено сприяння соціально-економічному розвитку прикордонних регіонів держав-учасниць; розв'язання спільних проблем з

охорони навколишнього середовища, здоров'я, безпеки, боротьби зі злочинністю; покращення умов для забезпечення мобільності населення, товарів і капіталу. Програма передбачала фінансування некомерційних транскордонних проєктів, що належать до таких тематичних цілей: спадщина (промоція місцевої культури, історії, збереження природної спадщини), доступність (розвиток транспортної інфраструктури й послуг), безпека (розвиток охорони здоров'я і соціальних послуг), кордони (безпека та удосконалення процедури перетину кордону).

Таблиця 8

Участь регіонів України в транскордонному співробітництві*

Область (регіон) України	Займають прикордонне положення	Спільні операційні програми прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства на 2014 – 2020 рр.			
		Польща – Україна – Білорусь	Угорщина– Словаччина– Румунія– Україна	Україна– Румунія	басейн Чорного моря
Вінницька	+	-	-	Д	-
Волинська	+	О	-	-	-
Дніпропетровська	-	-	-	-	-
Донецька	+	-	-	-	-
Житомирська	+	-	-	-	-
Закарпатська	+	О	О	О	-
Запорізька	+	-	-	-	-
Івано- Франківська	+	Д	О	О	-
Київська	+	-	-	-	-
Кіровоградська	-	-	-	-	-
Луганська	+	-	-	-	-
Львівська	+	О	-	-	-
Миколаївська	+	-	-	-	-

Одеська	+	-	-	О	-
Полтавська	-	-	-	-	-
Рівненська	+	Д	-	-	-
Сумська	+	Д	-	-	-
Тернопільська	-	-	-	Д	-
Харківська	+	-	-	-	-
Херсонська	+	-	-	-	-
Хмельницька	-	-	-	Д	-
Черкаська	-	-	-	-	-
Чернівецька	+	-	Д	О	-
Чернігівська	+	-	-	-	-
АР Крим	+	-	-	-	-
Бюджет (внесок ЄС), млн. євро	X	175,799	73,952	60,000	49,039

О – основні регіони; Д – додаткові (прилеглі) регіони

*Джерело: Павліха, Н. В., Корнелюк, О. А. (2019). Активізація транскордонного співробітництва міських поселень: монографія.

Важливим аспектом під час розробки проєктів є врахування екологічної стійкості, забезпечення прав людини, сприяння обізнаності суспільства у сфері охорони здоров'я (у тому числі щодо СНІДу), дотримання принципів демократії. Так, проєкти з прямим негативним впливом на навколишнє середовище вважалися такими, які не підлягають фінансуванню. Для дотримання екологічної стійкості розроблено Стратегічну оцінку впливу на навколишнє середовище. Під час розподілу коштів важливе врахування гендерної рівності, зменшення відмінностей між міськими й сільськими територіями щодо доступу до дошкільних навчальних закладів із метою активнішого залучення жінок із сільської місцевості до зайнятості та отримання послуг. Під час відбору проєктів увага має бути зосереджена на підвищенні обізнаності населення у сфері охорони

здоров'я, один зі шляхів досягнення цієї мети – підтримка економічного розвитку. Серед недоліків програми виявлено недостатнє співвідношення між проєктами з однаковим пріоритетом (реалізація на «індивідуальній основі», без урахування програми в цілому).

Одним із ключових документів, які потрібно враховувати під час планування проєктів, є Стратегія на шляху до сталої Європи до 2030 р., яка визначає такі пріоритети: від лінійної до кругової економіки; поняття «від ферми до виделки»; енергетика, будівництво та мобільність, які враховують виклики майбутнього; забезпечення, із соціального погляду, трансформації справедливої Європи.

Програма «Румунія–Україна» 2014–2020 рр. передбачала фінансування з боку ЄС у розмірі 60 млн євро. Україна та Румунія повинні забезпечити мінімальне співфінансування 10 % від вкладу ЄС. У результаті дії програми профінансовано проєкти з підтримки освіти, досліджень, технологічного розвитку та інновацій, збереження історичної спадщини, розвитку транспортних і комунікаційних мереж тощо [15]. Реалізовано також великі інфраструктурні проєкти.

Розпочато діяльність з підготовки Програми «Румунія – Україна» на період 2021–2027 рр. Прийнято рішення щодо роботи Комітету, підготовки документації для стратегічного аналізу з екології та встановлення зони програми. Методологія розробки програми враховує проєкти європейських регламентів, які перебувають у процесі схвалення, а також посібники TESIM, надані програмам [15].

Програма «Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна» 2014–2020 рр. отримала 74 млн євро фінансування ЄС від ЄІС, а також із Європейського фонду регіонального розвитку. У табл. 4 зазначено перелік великих інфраструктурних проєктів, фінансування яких проводиться за кошти Програми [16].

**Великі інфраструктурні проекти, що фінансуються за сприяння Спільної
операційної програми «Румунія–Україна 2014–2020» ***

Назва проекту	Термін реалізації	Загальний бюджет, млн євро	Співфінансу вання з ЄІС, млн євро
Транскордонна інфраструктура охорони здоров'я	2019-2022	4,253	3,780
Чиста річка	2019-2022	4,354	3,870
Регіональне співробітництво з питань запобігання та боротьби з транскордонною злочинністю між Україною та Румунією – SAGA	2019-2022	5,209	3,222
Підвищення рівня безпеки та безпеки населення в транскордонному регіоні шляхом посилення спільних навчальних заходів та заходів співпраці з питань управління надзвичайними ситуаціями – BRIDGE	2019-2022	7,416	6,675

*Джерело: Офіційний сайт Спільної операційної програми Румунія–Україна 2014–2020

Програма «Басейн Чорного моря» 2014–2020 рр. має на меті вдосконалення добробуту жителів Чорноморського регіону завдяки стабільному економічному росту та захисту навколишнього середовища за допомогою таких напрямів, як розвиток бізнесу й підприємництва в межах туризму; розширення можливостей транскордонної торгівлі й модернізація прилеглих сільськогосподарських територій; удосконалення системи контролю за забрудненням навколишнього середовища; сприяння обізнаності громади та вживання заходів щодо скорочення річного й морського сміття. Бюджет програми такий [14; 17]: 39, 039 (із фонду

Європейського інструменту сусідства ENI + Європейського структурного фонду розвитку ERDF); 10,000 (із Передвступного фонду IPA). Фінансування, передбачене на розвиток бізнесу та підприємництва в рамках басейну Чорного моря, становить 25,34 млн євро; на координацію й захист навколишнього середовища, сприяння скороченню кількості сміття в басейні Чорного моря – 18,80 млн євро [17].

Таблиця 10

Великі інфраструктурні проекти, що фінансуються за сприяння Програми транскордонного співробітництва ENI «Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна» на 2014–2020 рр.*

Назва проєкту	Термін реалізації	Співфінансування з ЄІС, млн євро
Посилення транскордонної безпеки спільними заходами, спрямованими на запобігання повені та внутрішнім водам у міжріччі річок Тиса–Тур	2019-2022	3,714
Модернізація автомобільного сполучення між Пряшівською та Закарпатською областями України	2019-2022	3,732
Дороги до здорових лісів: стійкі, адаптивні, різноманітні та стійкі ліси в транскордонному регіоні України та Словаччини	2019-2022	3,171

*Джерело: Офіційний сайт Програми транскордонного співробітництва ENI Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна на 2014–2020 роки

Спільна операційна програма транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства «Басейн Чорного моря» 2014–2020 рр. передбачає співробітництво на регіональному рівні між країнами-партнерами ЄІСП та країнами-членами ЄС як по сухопутних кордонах, так і в рамках морських басейнів [17].

Поширення COVID-19 внесло значні зміни в реалізацію транскордонних програм і проєктів. ЄС виділяє додаткові три мільйони євро на підтримку потреб в охороні здоров'я в прикордонних громадах України, Польщі й Білорусі в рамках програми транскордонного співробітництва «Польща–Білорусь–Україна 2014–2020». Ця допомога дасть змогу зменшити ризики, пов'язані зі спалахом COVID-19. Загалом, 12 проєктів (7 PL-BY, 4 PL-UA, 1 PL-BY-UA), серед яких – лікарні та центри соціального обслуговування, можуть придбати додаткове обладнання або запровадити нові види медичних послуг для кращого реагування на ситуацію (при цьому не припиняючи реалізацію запланованих заходів проєкту) [18].

Таблиця 11

Вартість проєктів, які фінансуються за підтримки Програми транскордонного співробітництва «Басейн Чорного моря» 2014–2020 рр.*

Назва проєкту	Термін реалізації	Загальний бюджет, тис. євро	Співфінансування з ЄІС, тис. євро
Оцінка вразливості морської екосистеми Чорного моря до людського впливу	2018-2021	991,173	911,879
Створення системи інноваційного транскордонного моніторингу трансформацій екосистем річок Чорного моря під впливом розвитку гідроенергетики та зміни клімату	2018-2021	896,865	825,115
Стратегія нульових відходів: методи та реалізація в басейні Чорного моря	2020-2022	967,479	890,080
Розвиток та популяризація активного туризму в басейні Чорного моря	2020-2022	1 377,103	1 266,935
Розвиток культури та креативної	2020-2022	1 448,754	1 332,853

індустрії в басейні Чорного моря			
Розуміння циркулярної економіки в басейні Чорного моря	2021-2023	745,250	685,630
Місцевий розвиток та транскордонне співробітництво в галузі сільськогосподарської продукції й традиційних продуктів харчування	2020-2022	798,927	735,013

*Джерело: Офіційний сайт Програми транскордонного співробітництва ENI Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна на 2014–2020 роки

Програми транскордонного співробітництва вважаються унікальним механізмом співпраці, в основі якої – партнерство та рівна позиція в прийнятті програмних рішень; обов’язковою умовою отримання фінансування є транскордонний характер проєктів. Головне завдання політики прикордонного співробітництва на зовнішніх кордонах ЄС – підтримка сталого розвитку вздовж кордонів, конвергенція рівнів життя населення прикордонних регіонів, розв’язання спільних проблем і використання можливостей, що виникають. Транскордонні програми є важливим, а інколи єдиним джерелом фінансування необхідних проєктів, однак потрібно змінити наявний підхід до сприйняття транскордонного співробітництва лише як джерела залучення коштів, а сприймати його як можливість запровадження європейських стандартів у всіх сферах життя.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ І НАПРЯМИ РОЗВИТКУ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МТК

3.1. Вдосконалення транспортної інфраструктури

Транспортна інфраструктура – це сукупність усіх транспортних шляхів, транспортних пунктів усіх видів транспорту та допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів і транспортних пунктів. Транспортний комплекс України є одним з найбільших галузей економіки, кожна сфера діяльності потребує транспортного забезпечення, а економічний розвиток країни пришвидшує необхідність появи нових об'єктів транспортної інфраструктури. Якщо транспортна інфраструктура слабо розвинена, вона знижує активність процесів в організації та виконання логістики, що зменшує результативність економічних показників.

Однак під час військових подій на території країни, коли зруйнована велика кількість громадянських, промислових підприємств, мостів, готелей, шкіл, лікарень, унікальних історичних будівель, магазинів, торгівельних центрів, театрів, кінотеатрів, підприємств транспорту, тому необхідне повне відновлення країни, промислової, громадянської, приватної та транспортної інфраструктури, але повинен бути інноваційний підхід до цієї проблеми.

Україна має дуже потужний транзитний потенціал, через своє дуже вигідне географічне розташування, на перехресті шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії та Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон. Крізь Україну проходять сухопутні й повітряні шляхи між Східною та Центральною Європою, по території країни проходить трансконтинентальний газогін, ми маємо морські шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів. Через недостатній рівень державних та приватних інвестицій транспортна інфраструктура й досі перебуває на рівні задоволення базових потреб економіки. До того ж, останні дослідження загального стану інфраструктури

показали, що показники якості та сервісу, ефективності перевезень, енергоефективності, рівень безпеки, вплив на довкілля, не відповідають сучасним вимогам.

Ще до повномасштабного вторгнення, за підсумками 2021 року інтегральний показник індексу дорівнював 2,76 балів із 5-ти можливих (2,58 балів у 2020 році). Комплексна оцінка роботи транспортної індустрії усіх видів транспорту на ринку за чотирма критеріями – законодавство та державна політика, інвестиційна активність, діяльність транспортних монополістів/державних органів та транспортна логістика, показала, що авіаційний транспорт отримав – 3,15 балів з 5-ти можливих, що є нейтральною оцінкою. Усі інші види транспорту мали негативні оцінки: автомобільний – 2,96 балів, внутрішній водний транспорт – 2,75 балів, морський транспорт – 2,47 балів, залізничний транспорт – 2,45 балів. Хоча, залізницею користується найбільша кількість опитаних респондентів, на другому місці – автомобільний, а найменш популярними виявилися річкові перевезення.

Раніше розроблена транспортна стратегія Drive Ukraine 2030, повинна була перетворити Україну на розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну завдяки розвитку сфери транспорту та інфраструктури, застосування новітніх технологій, за допомогою цифрової інфраструктури, безпеки на транспорті, транспортних коридорів та приєднання до єдиної транспортної та інфраструктурної мережі з ЄС.

Однак спочатку тривалі карантинні заходи під час пандемії, потім війна, внесли свої корективи в реалізацію цих планів та заходів.

На кінець 2023 року була зроблена оцінка RDNA3, яка охоплює збитки, заподіяні за дворічний період з моменту повномасштабного вторгнення РФ на територію України. Відповідно до звіту, прямі збитки в Україні сягають майже 152 млрд доларів, причому найбільш постраждалими секторами визначені житло, транспорт, торгівля та промисловість, енергетика та

сільське господарство. Найбільш постраждалими регіонами були визнані Донецька, Харківська, Луганська, Запорізька, Херсонська та Київська області.

На 2024 рік ключовими сферами відновлення є: житло та комунальні послуги, транспорт і логістика, енергетика, соціальна інфраструктура, промисловість та сфера послуг. На відновлення транспортної інфраструктури та логістики було виділено 2,3 млрд. доларів, які передбачаються за напрямками: дорожня інфраструктура, міський транспорт, поштова служба, авіація, залізнична інфраструктура, пункти пропуску та внутрішні водні шляхи.

Наразі все ж таки, крім більшої суми на відновлення дорожньої інфраструктури, на залізничну інфраструктуру виділено більше чим на інші види транспорту, так як все ж держава розуміє, що залізниця стратегічний транспорт країни, який показав себе дуже достойно в умовах війни, зробивши велику кількість евакуаційних рейсів, надавши допомогу всім верствам населення та всім можливими підприємствам, допомогу іноземним громадянам по перевезенню із небезпечних зон, гуманітарну допомогу і багато іншого. При тому, що сама залізниця має величезні проблеми з критичним станом рухомого складу та із інфраструктурою галузі.

В епоху цифрової економіки, нас вже не влаштовує просто відновлення зруйнованого, відбудована транспортна інфраструктура потребує сучасного інноваційного рівня. За висновками експертів, до війни якісної транспортної та складської інфраструктури катастрофічно не вистачало.

Україна має брати активну участь у глобальному ланцюгу доданої вартості, а це неможливо без відновлення, на якісному новому рівні промислового потенціалу. Виробничий сектор потребує якісної логістичної інфраструктури. Існує прямий зв'язок між розвитком виробництва й логістики.

Найбільш перспективні для розвитку нових промислових парків і логістичних комплексів – Київ, Львів та Одеса, яка до 2030 року стане «дверима» для торгівлі з Європою і центром логістичної системи України.

Транспортний сектор з'єднує різні міста, міські та сільські райони, ринки, виробничі майданчики й експортні порти. Він є локомотивом економіки та її розвитку в умовах виробництва, споживання та торгівлі. Для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритизації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт).

Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку. Тому, післявоєнний план відновлення України має враховувати екологічні вимоги євроінтеграції, особливо у сфері транспорту, тому що транспортний сектор один із найбільших джерел забруднення та викидів парникових газів. Значна частина транспортних засобів, що експлуатуються в Україні, є застарілими, неефективними, що дуже негативно впливає на навколишнє середовище та здоров'я громадян. Питання шумового забруднення міст від транспорту є однією з серйозних проблем, поруч із забрудненням атмосферного повітря.

Транспортна система країни повинна постійно розвиватися, впроваджувати інноваційний транспорт та інфраструктуру. Організація мультимодальних перевезень з впровадженням транспортних ХАБів – це як раз такий напрям, на який потрібно першочергово направити свої сили та інвестиції. Мультимодальні перевезення – це перевезення двома і більше видами транспорту за єдиним квитком, що стосується пасажирських перевезень та за єдиним транспортним документом для вантажних перевезень. Ця технологія передбачає надання більш якісних транспортних

послуг для клієнтів, при такій технології кожен вид транспорту може продемонструвати свої переваги та головне це зменшення часу у дорозі.

Однак для організації мультимодальних пасажирських та вантажних перевезень необхідна розбудова відповідної транспортної інфраструктури, транспортних ХАБів. Це транспортно-пересадочні візли, з великою кількістю об'єктів інфраструктури, щоб створити умови для узгодження руху всіх видів транспорту, які беруть участь у перевезеннях, організувати трансферні перевезення між вокзалами, портами, аеропортами та узгодити міське сполучення та приміське.

Головною метою розвитку транспортної інфраструктури є створення ефективної, надійної та сталої системи для переміщення людей та товарів, яка сприяє економічному зростанню, соціальному прогресу та екологічній стійкості. Розвиток транспортної інфраструктури підвищує економічну ефективність шляхом забезпечення швидкого, вартісно ефективного та надійного переміщення товарів та послуг, що сприяє зниженню виробничих та логістичних витрат. Це також створює сприятливий інвестиційний клімат, приваблюючи внутрішні та зовнішні інвестиції завдяки надійній транспортній інфраструктурі. Забезпечення доступу до основних послуг та ринків для всіх сегментів населення, включаючи віддалені та малозабезпечені громади, сприяє соціальній інклюзії та зменшенню бідності. Розвиток транспортних коридорів, що полегшують міжнародну торгівлю, підвищує конкурентоспроможність національної економіки. Реалізація транспортних рішень, які мінімізують екологічний вплив через використання чистих технологій та підтримку альтернативних видів транспорту, сприяє сталому розвитку. Також важливо знижувати ризики для життя та здоров'я користувачів транспорту, а також захищати вантажі від пошкоджень та втрат, підвищуючи безпеку та надійність. Розвиток транспортної інфраструктури, що враховує потреби адаптації до змін клімату та екстремальних погодних умов, забезпечує її стійкість та готовність до можливих викликів, гарантуючи

комплексний підхід, який враховує економічні, соціальні, екологічні та технологічні фактори для підвищення якості життя населення та забезпечення сталого розвитку країни.

Сучасні потреби у транспорті відображають динаміку економічного росту та соціального прогресу, які зумовлені рядом ключових факторів, зокрема: – зростаюча потреба в мобільності населення; – еволюція глобальної економіки та міжнародний поділ трудових ресурсів; – процеси глобалізації та регіональної інтеграції; – розвиток в телекомунікаціях та обміні інформацією; – інноваційні підходи в організації дозвілля.

Зазначені чинники спонукають до безперервного удосконалення та адаптації транспортних систем для задоволення збільшених та різноманітних потреб сучасного суспільства. У міру того, як структура транспортної діяльності стає складнішою, зростає потреба в адекватному плануванні та розробці інфраструктури, яка б сприяла ефективним поїздкам і перевезенню вантажів. На регіональному рівні розвиток високоякісної інфраструктури надає переваги, що охоплюють як внутрішній аспект, зокрема сприяння соціальній згуртованості, мобільності населення, покращенню умов життя, так і зовнішній, що важливий для розширення економічних та соціальних зв'язків, доступності ринків, транзиту, робочих ресурсів, розвитку туризму. Також цей зв'язок є взаємним, оскільки висока доступність регіону сприяє зміцненню економічних відносин, привабленню виробничих інвестицій та розширенню ринків збуту. Розглянемо детальніше у табл. 12.

Ефективна транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у підтримці торгівлі та сприянні економічному росту, оскільки вона забезпечує швидке та економічно вигідне переміщення товарів, що, в свою чергу, підвищує конкурентоспроможність регіону та робить його більш привабливим для бізнесу.

Детермінанти розвитку транспортної мережі*

Соціально-економічний вплив	– зміни у доступності транспорту; – підвищення продуктивності; – зміни у рівнях доходів та зайнятості; – перерозподіл робочих місць та доходів між різними регіонами та соціально-економічними групами; – міграція виробничих факторів, що включає зміни у мобільності населення та переміщення підприємств; – зміна цін на нерухомість.
Економічний вплив	– витрати на зведення, обслуговування, експлуатацію та модернізацію об'єктів; – прибутки зі зборів за користування; – зменшення часу, витраченого на подорожі та перевезення вантажів; – скорочення експлуатаційних витрат на транспортні засоби; – покращення умов безпеки на дорогах; – додаткові транспортні можливості, зокрема нові види транспорту, альтернативні маршрути, час та цілі поїздок; – зміни у взаємодії між різними галузями; – покращення в якості послуг, зокрема комфорт та зручність користування.
Екологічний вплив	– вплив на клімат; – використання природних ресурсів; – скорочення біологічного різноманіття; – забруднення повітря, землі, поверхневих та ґрунтових вод; – надмірний шум та вібрації; – вплив на культурну спадщину, зокрема на об'єкти з історичною та археологічною цінністю.

*Джерело: розроблено на основі [28]

Завдяки цьому люди отримують кращий доступ до роботи, освіти, медичних та інших соціальних послуг, що покращує соціальну мобільність і загалом якість життя. Крім того, розвиток транспортної інфраструктури вабить інвесторів і сприяє економічному прогресу регіонів через створення нових промислових зон, технопарків та логістичних центрів. Також розвиток транспортної інфраструктури допомагає зменшити соціально-економічну нерівність, забезпечуючи доступність транспорту для всіх верств населення, включаючи тих, що знаходяться у віддалених та менш забезпечених районах. Окрім того, робиться акцент на стійкість, через розвиток громадського транспорту, велосипедних доріжок та ініціатив з електромобільності, сприяє екологічній стійкості, знижуючи викиди парникових газів і покращуючи якість повітря. Впровадження інноваційних технологій, таких як інтелектуальні транспортні системи, посилює ефективність транспортних процесів та безпеку на дорогах, сприяючи технологічному розвитку.

Варто розробити SWOT-аналіз, який допомагає ідентифікувати стратегічні можливості для розвитку транспортної інфраструктури, що може покращити зв'язки між регіонами та країнами, сприяти торгівлі та підвищити економічний зростання (табл. 13).

Загалом, розвиток транспортної інфраструктури має значний потенціал для підвищення глобальної конкурентоспроможності країни, але вимагає уважного планування та адаптації до швидко змінювальних технологічних, екологічних та економічних умов.

На основі проведеного SWOT-аналізу варто сформулювати наступні рекомендації:

- варто розробити довгостроковий план розвитку транспортної інфраструктури, який би враховував потреби національної економіки, тенденції глобалізації та технологічного прогресу;

**SWOT-аналіз впливу розвитку транспортної на
конкурентоспроможність країни***

Сильні сторони:	Слабкі сторони:
1. Розвинута транспортна інфраструктура сприяє ефективному переміщенню товарів, знижуючи час доставки та вартість логістики. 2. Якісна транспортна інфраструктура приваблює іноземні інвестиції, оскільки інвестори шукають країни з розвинутою логістикою для розміщення своїх підприємств. 3. Покращення транспортної доступності відкриває нові ринки та сприяє росту міжнародної торгівлі. 4. Будівництво та модернізація транспортної інфраструктури створюють нові робочі місця та сприяють економічному росту.	1. Розвиток транспортної інфраструктури вимагає значних інвестицій, які можуть бути обтяжливими для бюджету країни. 2. Проєкти з розвитку інфраструктури можуть зіткнутися з технічними складнощами або екологічними обмеженнями, що уповільнює їх реалізацію. 3. Для планування, будівництва та управління сучасною транспортною інфраструктурою необхідні висококваліфіковані фахівці. 4. Технологічний прогрес може швидко зробити деякі елементи транспортної інфраструктури застарілими.
Можливості:	Загрози:
1. Розвиток транспортної інфраструктури відкриває можливості для інтеграції країни у світові ланцюжки поставок, підвищуючи її конкурентоспроможність. 2. Застосування інноваційних технологій у транспорті, таких як автономні транспортні засоби та інтелектуальні транспортні системи, може значно підвищити ефективність і безпеку перевезень. 3. Розвиток "зеленої" транспортної інфраструктури та просування екологічно чистих видів транспорту відповідає	1. Політичні конфлікти та нестабільність можуть уповільнити або зупинити проєкти з розвитку транспортної інфраструктури. 2. Глобальні економічні кризи або рецесії можуть обмежити доступ до фінансування і зменшити інвестиції в інфраструктурні проєкти. 3. Швидкий розвиток технологій може зробити деякі інвестиції застарілими, якщо вони не адаптуються до новітніх технологічних трендів. 4. Екстремальні погодні умови та зміна

світовим тенденціям до зниження викидів та боротьби зі зміною клімату. 4. Покращення транспортної доступності може сприяти розвитку туризму, залучаючи більше міжнародних туристів і стимулюючи економічне зростання.	клімату можуть створювати додаткові виклики для транспортної інфраструктури, вимагаючи додаткових інвестицій в її стійкість і адаптацію.
--	--

*Джерело: розроблено на основі [28]

– необхідно зосередити зусилля на інвестиціях в транспортні проекти, що пропонують найкраще співвідношення вартості та ефективності, включаючи використання публічно-приватного партнерства для зменшення фінансового навантаження на державний бюджет;

– активно інтегрувати інноваційні технології, такі як інтелектуальні транспортні системи, автономні транспортні засоби та екологічно чисті види транспорту, для підвищення ефективності та зменшення екологічного впливу;

– варто інвестувати в освіту та навчання фахівців у сфері транспортної інфраструктури, щоб забезпечити наявність кваліфікованих кадрів для проектування, будівництва та управління сучасною транспортною інфраструктурою;

– при плануванні нової інфраструктури необхідно враховувати потенційний вплив зміни клімату, розробляючи стійкі та адаптивні проекти, здатні витримати екстремальні погодні умови;

– активно співпрацювати з міжнародними партнерами та міжнародними фінансовими організаціями для залучення додаткових ресурсів, обміну знаннями та досвідом у сфері транспортної інфраструктури;

– проводити консультації з громадськістю та іншими зацікавленими сторонами при плануванні та реалізації проектів, щоб забезпечити їх соціальну прийнятність та мінімізувати можливі конфлікти;

– необхідно враховувати екологічні аспекти при всіх етапах реалізації транспортних проєктів, просуваючи ініціативи, які зменшують вплив на довкілля, такі як зниження викидів шкідливих речовин, використання відновлюваних джерел енергії та підвищення енергоефективності транспортних засобів і інфраструктури;

– стимулювати інтеграцію різних видів транспорту в єдину ефективну систему, що дозволить користувачам легко переходити між різними видами транспорту та забезпечить гнучкість та зручність переміщення. Розвиток транспортної галузі в Україні зіштовхується з низкою викликів, які потребують комплексного підходу для їх вирішення (табл. 14).

Таблиця 14

Стратегії модернізації та інтеграції транспортної інфраструктури
України*

Постановка проблеми	Сутність	Рекомендації
Застаріла інфраструктура	Багато транспортних шляхів та засобів перевезення в Україні залишаються застарілими і потребують модернізації.	Проведення модернізації та реконструкції, зокрема спрямувати пріоритетні інвестиції в оновлення транспортної інфраструктури, зокрема в ремонт доріг, оновлення залізничного рухомого складу та розвиток аеропортів.
Недостатнє фінансування	Обмежені бюджетні кошти та інвестиції не дозволяють повною мірою реалізувати потенціал транспортної галузі.	Розробка сприятливих умов для публічно-приватного партнерства та іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру.
Корупція та	Високий рівень корупції та	Посилення антикорупційних

бюрократія	бюрократії стримує інвестиції та ефективне використання наявних ресурсів.	заходів, впровадження прозорих тендерних процедур та контроль за використанням бюджетних коштів.
Відсутність комплексної стратегії розвитку	Відсутність чіткої, довгострокової стратегії розвитку транспортної галузі ускладнює планування та реалізацію проектів.	Створення та впровадження комплексної довгострокової стратегії розвитку транспортної галузі, що включатиме як внутрішній розвиток, так і інтеграцію з європейськими мережами.
Недостатня інтеграція з європейськими транспортними мережами	Обмежена сумісність інфраструктури з європейськими стандартами гальмує інтеграцію України в європейський транспортний простір.	Стандартизація та адаптація до європейських норм, зокрема адаптацію технічних норм, безпеки руху та екологічних стандартів.

*Джерело: розроблено на основі [28]

Вирішення цих проблем вимагатиме координованих зусиль уряду, приватного сектору та міжнародних партнерів. Така діяльність не лише сприятиме розвитку транспортної інфраструктури в Україні, але й покращить її глобальну конкурентоспроможність, відкриваючи нові можливості для економічного зростання та соціального розвитку.

Таким чином, оновлена та ефективна транспортна інфраструктура відіграє важливу роль для забезпечення економічного зростання, збільшення продуктивності та підвищення якості життя громадян, що в сукупності сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни на міжнародній арені. Крім того, інвестування в зелені транспортні технології може зменшити екологічний вплив транспорту, сприяючи сталому розвитку та збереженню природних ресурсів для майбутніх поколінь. Такий комплексний підхід до розвитку транспортної інфраструктури не лише покращує економічні

показники країни, але й забезпечує її громадянам вищий рівень життя, роблячи її більш привабливою для зовнішніх та внутрішніх інвесторів.

3.2. Інтеграція України в європейську і світову транспортну систему

Розвиток транспортної системи України має ключове значення у відновленні її економічного потенціалу та подальшого просування на шляху до ЄС. Проте російсько-українська війна стала джерелом новітніх викликів та ризиків для нашої країни.

На початок 2022 року українська транспортна система знаходилася на стадії виходу із кризи, спричиненої Covid-19. У зв'язку з широкомасштабними бойовими діями, окупацією окремих регіонів країни, руйнуванням інфраструктурних об'єктів спостерігається ускладнення діяльності транспортної системи - скоротились обсяги перевезень і пасажирів, і вантажів. ЄС розглядає різні інструменти підтримки України у цей непростий час, впроваджується ідея щодо секторальної інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС як можливість забезпечити швидкі вигоди для України навіть до набуття повноправного членства. Як зазначається в матеріалах Українського центру економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова, інтеграція України до ЄС у транспортній сфері охоплює різні напрями, серед яких слід виокремити співробітництво в авіаційній галузі, зміцнення партнерства у сфері автомобільного транспорту, відновлення і розвиток залізничного, морського, міського електричного транспорту.

Після отримання Україною в червні 2022 р. статусу кандидата в члени ЄС особлива увага урядом та парламентом України приділяється виконанню Угоди про Асоціацію з ЄС. Відповідно наразі уніфікація нормативно-правової бази України із законодавчими нормами та правилами

Європейського Союзу у сфері транспорту здійснюється шляхом реалізації положень цієї Угоди.

Угодою про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, серед іншого, передбачається лібералізація транспортних послуг, сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України й гармонізації чинних стандартів та політики з наявними в ЄС. Угода про Асоціацію передбачає також забезпечення сумісності транспортних систем України та ЄС шляхом імплементації директив і технічних регламентів Євросоюзу, усунення адміністративних і технічних перешкод, модернізацію технічного обладнання, інфраструктурну інтеграцію за всіма видами транспорту, розширення співпраці з європейськими транспортними агентствами, тощо. Це потребує ухвалення ключових законів про відкриття транспортних ринків, що значно розширить транзитні можливості України.

Базовим документом ЄС у сфері транспорту є прийнята у 2011 році Єврокомісією так звана Біла книга під назвою «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору». В ній передбачено 40 ініціатив, які дозволять перейти до повного застосування принципів «користувач платить» та «забруднювач платить», зменшити залежність від імпортованих нафтопродуктів, зменшити викиди вуглецю від транспортного сектору на 60% до 2050 р., наблизитися до нульового рівня смертності від автомобільного транспорту, тощо. Особлива увага у Білій книзі приділена міському транспорту. У зв'язку з великою кількістю викидів у містах зумовлена потреба у переході на екологічно чисті види транспорту. Рекомендовано ширше використання громадського транспорту та велосипедів. Зазначено, що поступове виведення з міського середовища автомобілів, що працюють на викопному паливі, стане головним внеском у значне зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, викидів парникових газів та місцевого забруднення повітря і шуму.

Біла книга закликає поширити транспортну та інфраструктурну політику ЄС на найближчих сусідів для тіснішої інтеграції ринку. У зв'язку з цим Єврокомісія прийняла, зокрема, Концепцію Планів сталої міської мобільності та пропонує державам-членам оцінити поточну та майбутню ефективність міських транспортних систем у своїх містах; переглянути набір поточних інструментів регулювання та за потреби доповнити й модифікувати цей набір. Наразі у більш ніж 250 європейських містах діють так звані зони низьких викидів, а також заборона на використання дизпалива. Подібна практика має стати актуальною і в Україні, міста самі можуть приймати такі рішення з огляду на незадовільну якість повітря. У багатьох містах України наразі вже наявні Концепції розвитку велоінфраструктури, створена Українська велосипедна мережа, що об'єднує більше 20 громадських організацій, які просувають та лобіюють велосипедний транспорт.

У 2020 році Єврокомісією була затверджена Європейська зелена угода – це план, за яким передбачено, що до 2050 року Європа стане першою вуглецевонеutralною частиною світу. Окремий напрям цієї угоди – мобільність транспортного сектору – передбачено до 2050 р. зменшення викидів парникових газів від транспортного сектору на 90%. Відповідні екологічні стандарти в транспортній сфері запроваджуються і в Україні. Так, стандарти ЄВРО-1-6 визначають обмеження по викидах шкідливих речовин у вихлопних газах. Законом України «Про деякі питання ввезення на митну територію України» та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів визначається, що в Україні з 2016 р. діє стандарт ЄВРО-5 для нових імпортованих автомобілів, а вживані транспортні засоби, ввезені в Україну, мають відповідати стандарту ЄВРО-2.

У 2017 році було прийнято Енергетичну стратегію України на період до 2035 року, яка передбачає відмову у найближчі десятиріччя від транспортних засобів із двигунами внутрішнього згорання, використання натомість беземісійних електричних та водневих двигунів, біопалива другого

покоління, створення розгалуженої інфраструктури для розвитку електротранспорту. У зв'язку з цим нормативного вирішення на сьогодні потребують питання запровадження економічного стимулювання для застосування альтернативних джерел енергії на об'єктах транспортної інфраструктури. Слід відмітити, що Україна провадить послідовну державну політику, що стимулює розвиток електромобільності. Проте, для реалізації цієї політики необхідні нормативні акти, що будуть сприяти створенню розгалужених мереж електрозарядних станцій (в т. ч. особливо швидкої зарядки), формуванню мереж станцій техобслуговування електромобілів, врегулюють процедуру утилізації батарей, розширення преференцій з метою зниження початкових витрат на електромобілі. На думку Л. Васечко, І. Носи, адаптація законодавчих актів України до правових основ ЄС буде сприяти поетапному нівелюванню негативних екологічних факторів, які виникають в результаті перманентної експлуатації транспортних засобів, таким чином зменшивши їх техногенний вплив на довкілля і збільшивши ефективність споживання ресурсів.

Основоположним кроком актуалізації нормативно-правової бази України у транспортній сфері стало прийняття у 2018 році Національної транспортної стратегії на період до 2030 року, яка нормативно закріпила цілі і умови поступової інтеграції транспортного сектору України у внутрішній ринок ЄС, визначила пріоритети щодо підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля. Дана стратегія спрямована на комплексний розвиток усіх видів транспорту, створення конкурентного середовища у сфері транспорту, залучення інвесторів для поліпшення інфраструктури держави та інтеграції транспортного комплексу України в міжнародну транспортну систему.

В умовах реформування транспортної системи України в контексті інтеграції до Європейського Союзу пріоритетного значення набуває проблема підвищення транспортної інфраструктури за рахунок підвищення

якості послуг, що надаються, та доступності транспортних мереж. Наразі головною проблемою розвитку транспортної інфраструктури, на думку багатьох експертів, залишається недостатній обсяг інвестицій, які б забезпечили відбудову та модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури відповідно до світових та європейських стандартів. Звідси, на думку Х. Дорофєєвої, головним важелем підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури має стати вдосконалення законодавства про інвестиції з посиленням важелів активної політики іноземних капіталовкладень.

Прогресивним кроком до входження України до внутрішнього ринку ЄС стало підписання у 2021 р. Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС, яка зумовила приведення у відповідність законодавства України до єдиних європейських стандартів у сфері безпеки польотів і організації повітряного руху та повітряних перевезень. На жаль, повна реалізація досягнутих в Угоді домовленостей на даний момент неможлива через військові дії та закриття повітряного простору для польотів над територією України, проте вітчизняні авіакомпанії в період війни отримали можливість базування свого флоту в європейських країнах задля збереження своєї операційної діяльності.

В 2022 році між Україною та ЄС була укладена Угода про автомобільні вантажні перевезення, яка забезпечила відкриття національних ринків вантажних і пасажирських перевезень для транскордонної конкуренції. Завдяки цій Угоді нормативно було скасовано необхідність отримання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх і транзитних перевезень до держав ЄС та запроваджено заходи спрощення визнання водійських документів (зокрема, українських власників посвідчень водіїв звільнено від вимоги мати міжнародне посвідчення водія).

Першочерговим кроком при перевезеннях всіма видами транспорту є забезпечення європейського рівня безпеки, що є вимогою Директиви 2008/68

ЄС, виконання Директиви 2014/45 ЄС щодо безпеки експлуатації транспортних засобів (в тому числі в екологічно прийнятному стані під час їх використання), згідно вимог якої в Україні повинні бути схвалені та відповідні центри тестування, а їх інспектори повинні відповідати компетентності, що потребує негайного прийняття відповідних законодавчих актів, які імплементують та забезпечать реалізацію цих вимог. Загалом, важливим аспектом ефективності євроінтеграції транспортної сфери України є техніко-технологічна сумісність з європейською транспортною системою, тому необхідно розробити і ефективний нормативноправовий механізм, який буде сприяти втіленню техніко-технологічних вимог, які базуються на відповідних нормативах ЄС.

Отже, приведення транспортного законодавства України у відповідність до стандартів Європейського Союзу потребує системного, комплексного підходу. Серед основних напрямків його адаптації та актуалізації можемо виділити: розробку нормативних актів та вдосконалення нормативно-правової бази на відповідність вимогам Директив ЄС щодо транспорту; щодо участі України у європейських транспортних організаціях та приєднання до конвенцій, протоколів та договорів, виконання резолюцій та рекомендацій, що приймаються цими організаціями; підготовку та укладення двосторонніх міжурядових угод у сфері транспорту між Україною та європейськими країнами.

Наразі в Україні вже багато зроблено у напрямку євроінтеграції та модернізації транспортного законодавства. В процесі його гармонізації із законодавством ЄС здійснюється уніфікація європейської та національної юридичної термінології, оновлення, доповнення та перегляд відповідних кодексів і законів, запровадження нових законодавчих актів, які відсутні в Україні та необхідні для функціонування транспорту відповідно до стандартів ЄС. Разом з тим серед пріоритетів залишаються питання щодо завершення приведення у відповідність національного транспортного

законодавства до норм та положень ЄС, визначених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС; залишається потреба в ухваленні ключових законів про відкриття транспортних ринків, про створення на території України транспортних хабів, що розширить транзитні можливості України; створення ефективної правової бази щодо здійснення комбінованих (інтермодальних) перевезень, Дорожньої карти розвитку єдиної транспортної системи України та створення умов для функціонування налагодженої системи роботи транспортнологістичного аутсортингу, використовуючи при цьому досвід інших країн та результати наукових досліджень.

Головним важелем актуалізації транспортного законодавства в контексті євроінтеграції є вдосконалення державних механізмів регулювання окремих аспектів секторальної євроінтеграції щодо залізничного, автомобільного, повітряного, водного та міського електричного транспорту, а також механізмів активізації інвестування, залучення іноземних капіталовкладень з посиленням важелів відповідної державної політики у сфері транспорту для забезпечення умов для повоєнного відновлення України за європейськими нормами і стандартами.

3.3. Пропозиції щодо підвищення ефективності функціонування МТК в Україні

Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України є стратегічно важливим напрямком для інтеграції нашої держави у світову транспортну систему та підвищення її транзитного потенціалу. Аналіз сучасного стану функціонування МТК в Україні свідчить про наявність низки проблем, які потребують комплексного вирішення для забезпечення сталого розвитку транспортної галузі та національної економіки загалом.

Необхідність удосконалення функціонування МТК зумовлена прагненням України посилити свої позиції як транзитної держави та ефективно використовувати своє вигідне географічне розташування на перетині основних євразійських транспортних шляхів. Територією України проходять чотири з десяти пан'європейських транспортних коридорів: №3, №5, №7, №9, а також транспортні коридори Гданськ–Одеса, Європа–Кавказ–Азія (TRACECA) та Європа–Азія, що підкреслює значний транзитний потенціал нашої держави.

За даними Міністерства інфраструктури України, через територію нашої держави проходить близько 40% транзитних вантажопотоків між Європою та Азією, що становить значний потенціал для розвитку транспортно-логістичної галузі. Однак цей потенціал використовується недостатньо ефективно через низку проблем структурного та організаційного характеру.

Зважаючи на це, доцільно запропонувати комплекс конкретних заходів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування МТК в Україні.

1. Модернізація транспортної інфраструктури

Стан автомобільних доріг, залізничних колій, портових споруд та аеропортів не повною мірою відповідає сучасним вимогам, що знижує конкурентоспроможність українських МТК порівняно з аналогічними маршрутами сусідніх країн. Згідно з даними Міністерства інфраструктури України, близько 90% автомобільних доріг потребують капітального ремонту, а зношеність залізничної інфраструктури становить понад 60%.

Як зазначають експерти Національного інституту стратегічних досліджень у аналітичній доповіді "Транспортна складова Угоди про асоціацію України з ЄС: стан виконання і перспективи", критичний стан транспортної інфраструктури України призводить до збільшення часу

доставки вантажів та підвищення транспортних витрат, що негативно впливає на конкурентоспроможність українських МТК.

У рамках цього напрямку необхідно: провести комплексну модернізацію залізничної інфраструктури, зокрема електрифікацію ключових ділянок міжнародних транспортних коридорів, оновлення колійного господарства та рухомого складу; реконструювати автомобільні дороги державного значення, що входять до складу МТК, з доведенням їх технічних параметрів до європейських стандартів; модернізувати інфраструктуру морських портів, зокрема, поглибити підхідні канали та акваторії портів для прийому великотоннажних суден; розвивати прикордонну транспортну інфраструктуру та збільшити пропускну спроможність пунктів перетину кордону.

2. Впровадження інноваційних технологій та цифровізація транспортно-логістичних процесів

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, передбачається "створення ефективної цифрової інфраструктури та забезпечення доступу до публічної інформації у форматі відкритих даних".

За даними дослідження Всесвітнього економічного форуму, цифровізація транспортно-логістичних процесів може призвести до зниження транспортних витрат на 15-20% та скорочення часу доставки вантажів на 25-30%. У контексті українських МТК це означає підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг.

Для досягнення цієї мети пропонується: впровадити електронний документообіг для всіх видів транспорту та створити єдину інформаційну систему управління транспортними потоками в межах МТК; розробити та впровадити інтелектуальні транспортні системи на основних маршрутах

МТК для оптимізації руху транспортних засобів та підвищення безпеки перевезень; створити національну цифрову транспортно-логістичну платформу для координації діяльності всіх учасників транспортного процесу та інтеграції з міжнародними інформаційними системами; запровадити автоматизовані системи моніторингу стану транспортної інфраструктури для оперативного виявлення та усунення пошкоджень.

Як зазначає Міністерство цифрової трансформації України у Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки, "цифровізація транспортної галузі є одним із пріоритетних напрямків розвитку цифрової економіки в Україні".

3. Удосконалення нормативно-правової бази функціонування МТК

Необхідно забезпечити гармонізацію українського законодавства з міжнародними нормами та стандартами у сфері транспорту. Як зазначено у Законі України "Про мультимодальні перевезення" від 17.11.2021 № 1887-IX, "державна політика у сфері мультимодальних перевезень спрямована на створення умов, що сприяють інтеграції різних видів транспорту в єдину транспортну систему, задоволенню потреб національної економіки і населення в якісних та безпечних перевезеннях".

У цьому напрямку пропонується: гармонізувати транспортне законодавство України з нормативно-правовою базою ЄС, зокрема в частині технічних вимог до транспортних засобів, екологічних стандартів, правил перевезення вантажів та пасажирів; спростити митні процедури для транзитних вантажів через запровадження електронного декларування та системи "єдиного вікна" на кордоні; удосконалити тарифну політику в сфері транзитних перевезень для підвищення конкурентоспроможності українських МТК; розробити та затвердити програму розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України з чітким визначенням пріоритетних проєктів та джерел їх фінансування.

За даними Державної регуляторної служби України, гармонізація транспортного законодавства з нормами ЄС дозволить скоротити час на оформлення транзитних вантажів на 30-40% та зменшити транспортні витрати на 15-20%.

4. Залучення інвестицій у розвиток МТК

За даними Державної служби статистики України, обсяг капітальних інвестицій у транспортну галузь залишається недостатнім для забезпечення повноцінної модернізації транспортної інфраструктури. Згідно з оцінками експертів Інституту економіки та прогнозування НАН України, для реалізації пріоритетних проєктів розвитку МТК на території України необхідно залучити інвестиції в обсязі близько 15-20 млрд доларів США протягом наступних 5-7 років.

Для активізації інвестиційних процесів у розвитку МТК пропонується: розширити практику державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проєктів у транспортній галузі; створити спеціальний інвестиційний фонд для фінансування проєктів розвитку МТК з можливістю залучення коштів міжнародних фінансових організацій; розробити систему податкових та митних пільг для інвесторів, які реалізують проєкти розвитку транспортної інфраструктури в межах МТК; запровадити концесійні моделі управління об'єктами транспортної інфраструктури для підвищення ефективності їх функціонування та залучення приватних інвестицій.

Як зазначає Міністерство економіки України, "залучення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури є одним із ключових факторів підвищення конкурентоспроможності української економіки та інтеграції України до світового економічного простору".

5. Поглиблення міжнародного співробітництва у сфері розвитку МТК

Україна має активно долучатися до міжнародних транспортних проєктів, зокрема таких як "Один пояс, один шлях", ТРАСЕКА, транс'європейська транспортна мережа TEN-T. Як зазначається у дослідженні Національного інституту стратегічних досліджень, "інтеграція української транспортної системи до міжнародних транспортних мереж дозволить залучити додаткові транзитні вантажопотоки та підвищити ефективність використання транзитного потенціалу України".

У цьому напрямку пропонується: активізувати участь України в реалізації проєктів розвитку транс'європейської транспортної мережі TEN-T; розвивати співробітництво в рамках міжнародного транспортного коридору ТРАСЕКА для посилення транспортних зв'язків між Європою, Кавказом та Азією; поглибити співпрацю з країнами-учасниками ініціативи "Один пояс, один шлях" для залучення китайських інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури України; розширити участь України в міжнародних транспортних організаціях та асоціаціях для просування інтересів української транспортної галузі на міжнародному рівні.

За даними Міністерства закордонних справ України, участь нашої держави в міжнародних транспортних проєктах дозволить залучити додаткові фінансові ресурси для розвитку транспортної інфраструктури в обсязі близько 5-7 млрд доларів США протягом наступних 3-5 років.

6. Розвиток мультимодальних перевезень

Згідно з Національною транспортною стратегією України, "розвиток мультимодальних перевезень сприятиме підвищенню ефективності використання транспортної інфраструктури, зниженню питомих транспортних витрат у вартості продукції, зменшенню забруднення довкілля".

За оцінками експертів Асоціації "Український логістичний альянс", розвиток мультимодальних перевезень дозволить скоротити час доставки вантажів на 20-25% та зменшити транспортні витрати на 15-20%.

Для розвитку мультимодальних перевезень в Україні пропонується: створити мережу мультимодальних терміналів та логістичних центрів вздовж основних маршрутів МТК; розвивати контейнерні перевезення як найбільш ефективну форму організації мультимодальних транспортних ланцюгів; впровадити єдині стандарти інформаційного обміну між різними видами транспорту для забезпечення безперервності транспортного процесу; розробити та впровадити технології швидкої перевалки вантажів між різними видами транспорту для скорочення часу доставки та зниження транспортних витрат.

Зокрема, згідно з даними Міністерства інфраструктури України, у рамках реалізації проєкту "Мультимодальний транспортний коридор Балтійське море - Чорне море" планується створення п'яти мультимодальних логістичних центрів у ключових транспортних вузлах України: Ковелі, Львові, Жмеринці, Києві та Одесі.

7. Підвищення рівня безпеки та екологічності транспортних коридорів

Відповідно до Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", держава забезпечує екологічно безпечне середовище для життя і здоров'я людей, а також запобігає шкідливому впливу господарської діяльності на довкілля.

За даними Державної екологічної інспекції України, транспортна галузь є одним із найбільших забруднювачів атмосферного повітря, на її частку припадає близько 30% всіх викидів шкідливих речовин в Україні.

Для підвищення рівня безпеки та екологічності транспортних коридорів пропонується: впровадити сучасні системи моніторингу та

контролю за рухом транспортних засобів для підвищення безпеки перевезень; розвивати екологічно чисті види транспорту, зокрема електричний та водневий, для зменшення негативного впливу на довкілля; модернізувати транспортні засоби з метою зниження рівня шкідливих викидів та підвищення їх енергоефективності; створити мережу станцій електрозарядки вздовж основних маршрутів МТК для стимулювання використання електротранспорту.

Як зазначено у Національній транспортній стратегії України, "реалізація заходів щодо підвищення рівня безпеки та екологічності транспорту дозволить зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод на 30% та знизити обсяг шкідливих викидів від транспортних засобів на 60% до 2030 року".

8. Удосконалення системи управління МТК

За оцінками експертів Інституту стратегічних досліджень "Нова Україна", неефективна система управління МТК є однією з основних причин недостатнього використання транзитного потенціалу України.

Для вдосконалення системи управління МТК пропонується: створити єдиний координаційний центр з питань розвитку та функціонування МТК на території України; розробити та впровадити систему моніторингу та оцінки ефективності функціонування МТК; запровадити проєктний підхід до управління розвитком МТК з чітким визначенням відповідальних осіб, строків та очікуваних результатів; розвивати державно-приватне партнерство у сфері управління об'єктами транспортної інфраструктури в межах МТК.

Як зазначає Міністерство інфраструктури України, "впровадження сучасних методів управління МТК дозволить підвищити ефективність їх функціонування та забезпечити сталий розвиток транспортної галузі".

Таким чином, підвищення ефективності функціонування МТК в Україні потребує комплексного підходу, який враховуватиме всі аспекти розвитку транспортної галузі. Реалізація запропонованих заходів дозволить посилити конкурентні позиції України на міжнародному ринку транспортних послуг, збільшити обсяги транзитних перевезень територією нашої держави та забезпечити сталий розвиток національної економіки.

За оцінками експертів Інституту економіки та прогнозування НАН України, реалізація запропонованих заходів дозволить збільшити обсяг транзитних перевезень територією України на 30-40% та забезпечити додаткові надходження до державного бюджету в розмірі 1,5-2 млрд доларів США щорічно. Це підтверджує високу економічну ефективність інвестицій у розвиток МТК та необхідність реалізації відповідних заходів для забезпечення сталого економічного зростання України.

ВИСНОВКИ

У ході написання дипломної роботи було комплексно досліджено сутність, класифікацію та функціонування морських світових і міжнародних транспортних коридорів, а також проаналізовано участь України в цих логістичних структурах. Отримані результати дозволяють сформулювати наступні висновки:

1. Міжнародні транспортні коридори є основними артеріями світової торгівлі, які забезпечують переміщення товарів і послуг між регіонами світу. Вони формуються на основі інтеграції різних видів транспорту, зокрема морського, залізничного, автомобільного, авіаційного. У сучасному світі ключове значення має взаємодія морських і наземних маршрутів через розвиток мультимодальних перевезень.

2. Україна має стратегічно вигідне географічне положення, розташовуючись на перетині основних євразійських транспортних напрямків. Це створює потужний транзитний потенціал. На території України проходять декілька пан'європейських коридорів (III, V, VII, IX), а також маршрути в межах ініціативи "Один пояс, один шлях" та TRACECA.

3. Проведений аналіз інфраструктури та логістичних можливостей виявив як сильні сторони — наявність розгалуженої транспортної мережі, вихід до Чорного й Азовського морів, морські порти з великою пропускною здатністю, — так і значні слабкі місця. До них належать зношеність автомобільних і залізничних шляхів, недостатній рівень розвитку логістичних центрів та цифрових технологій у сфері транспорту.

4. Важливою проблемою залишається недостатнє фінансування модернізації інфраструктури, а також складність митних процедур, фрагментованість нормативно-правової бази та недостатня інтеграція в європейські транспортні системи. Геополітичні ризики, зокрема

повномасштабна війна, значно ускладнюють розвиток логістичних потоків через територію України.

5. У третій частині роботи було сформовано перспективні напрямки розвитку участі України у міжнародних транспортних коридорах, серед яких: модернізація інфраструктури, цифровізація логістики, розвиток мультимодальних перевезень, адаптація транспортного законодавства до стандартів ЄС, а також розширення співпраці в межах міжнародних ініціатив.

Загалом можна зробити висновок, що для України міжнародні транспортні коридори — це не лише інструмент інтеграції у світову економіку, а й один із найперспективніших напрямів розвитку національної інфраструктури. За умови впровадження запропонованих заходів Україна має всі шанси стати ключовим транзитним вузлом на карті Євразійського регіону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Національний інститут стратегічних досліджень. 2023. Міжнародні транспортні проєкти як стратегічний чинник розвитку України.
niss.gov.ua
2. Ukrainian Centre for Transport Strategies. 2022. Євроазійські транспортні шляхи: виклики і можливості для України. ukrtsa.org.ua
3. European Commission. 1997. Transport infrastructure needs assessment.
ec.europa.eu
4. Міжнародні транспортні коридори і Україна : веб-сайт. URL:
<https://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430>
5. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Офіційний сайт — mtu.gov.ua
6. Державна служба статистики України. Статистичний щорічник — ukrstat.gov.ua
7. Укрзалізниця. Звіт про діяльність за 2023 рік — uz.gov.ua
8. Державна авіаційна служба України. Статистичні дані — avia.gov.ua
9. World Bank Report 2022 — Ukraine Transport and Logistics Sector Review
10. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт — mtu.gov.ua
11. Державне агентство автомобільних доріг України. Офіційний сайт — ukravtodor.gov.ua
12. Адміністрація морських портів України. Офіційний сайт — uspa.gov.ua
13. Асоціація логістики України. Офіційний сайт — ula.com.ua
14. Павліха, Н. В., Корнелюк, О. А. (2019). Активізація транскордонного співробітництва міських поселень: монографія. Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки. Луцьк: Вежа-Друк, 212 с. URL:
<https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/18484>.
15. Офіційний сайт Спільної операційної програми Румунія–Україна 2014–2020. URL: <https://www.ro-ua.net/ua/>

- 16.Офіційний сайт Програми транскордонного співробітництва ENI Угорщина–Словаччина–Румунія–Україна на 2014–2020 роки. URL: <https://huskroua-cbc.eu/>
17. Офіційний сайт Програми транскордонного співробітництва «Басейн Чорного моря» 2014–2020 рр. URL: <https://blacksea-cbc.net/>
18. Корнелюк, О. А., Завадська, Ю. І., Чапко, Р. В. (2021). Форми реалізації транскордонного співробітництва в Європейському Союзі. Науковий журнал «Інноваційна економіка», 3–4, с. 12–18. DOI: <https://doi.org/10.37332/2309-1533.2021.3-4.2>. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/19660>
- 19.UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. United Nations, Geneva, 2023.
- 20.World Bank. Transport Corridors: Concepts, Typologies and Assessments. World Bank Group, Washington, 2022.
- 21.Notteboom T., Pallis T., Rodrigue J.P. Port Economics, Management and Policy. Routledge, 2022.
- 22.Suez Canal Authority. Annual Report 2022. Egypt, 2023.
- 23.Rodrigue J.P. The Geography of Transport Systems. Fifth Edition, Routledge, 2020.
- 24.Богданов О.В. Міжнародні транспортні коридори: стратегічне значення для України. - Київ: Транспортна академія, 2022.
- 25.Кравченко В.П. Логістичні системи в міжнародних транспортних комунікаціях. - Львів: Видавництво ЛПУ, 2021.
- 26.Петренко С.М. Транспортна інфраструктура України: сучасний стан та перспективи розвитку. - Харків: Транспортні технології, 2023.
27. Чаркіна Т. Ю., Задоя В.О., Юрчик О.А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *Агросві.* 2024. №6. С. 103-112. DOI: 10.32702/230666792.2024.6.103
28. Когут М. В., Содома Р.І. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор підвищення глобальної конкурентоспроможності. *Економіка та*

суспільство. 2024. № 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-108>

29. Поліщук І.В., Ткачук С.Р. Інтеграція глобальних транспортних тенденцій в Україні: актуалізація нормативно-правової бази. *Юридичний вісник* 3. 2023. №68. DOI: 10.18372/2307-9061.68.17972
30. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
31. Державна регуляторна служба України. Аналіз регуляторного впливу проєкту Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо гармонізації законодавства у сфері транспорту з законодавством Європейського Союзу". Київ, 2023. URL: http://www.drs.gov.ua/regulatory_policy/analiz-regulyatornogo-vplivu-proektu-zakonu-ukraini-pro-vnesennya-zmin-do-deyakih-zakonodavchih-aktiv-ukraini-shhodo-garmonizatsii-zakonodavstva-u-sferi-transportu-z-zakonodavstvom-evropejskogo-soyuzu/
32. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
33. Державна служба статистики України. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
34. Інститут стратегічних досліджень "Нова Україна". Транзитний потенціал України: проблеми та перспективи реалізації. Київ, 2024. URL: <http://newukraineinstitute.org/new/561>