

**ДИПЛОМНА РОБОТА**

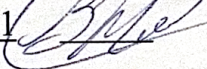
магістр  
Освітній рівень

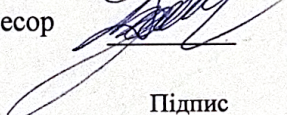
Галузь знань 29 Міжнародні відносини  
Шифр і назва галузі

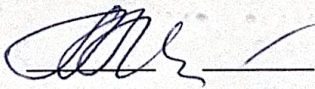
Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини  
Шифр і назва спеціальності

Освітня програма Міжнародні економічні відносини

На тему «Інтеграційні пріоритети розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України у контексті її європейського курсу»

Виконав: студент 2 курсу, група МЕВм-24-1  В.О. Жиганов  
Підпис Ініціали, прізвище

Керівник: д.е.н., професор  26.11.25 Д. М. Васильківський  
Підпис Дата Ініціали, прізвище

До захисту допускаю:  
Зав. кафедри МЕВ д.е.н., професор  А. О. Мельник  
Підпис Дата Ініціали, прізвище

27 листопада 2025 р.

Хмельницький, 2025

## АНОТАЦІЯ

Дипломна робота на тему «Інтеграційні пріоритети розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України у контексті її європейського курсу» містить 60 сторінок тексту, 16 рисунків, 14 таблиць, список використаних джерел із 48 найменувань.

Мета дослідження: обґрунтування інтеграційних пріоритетів та визначення стратегічних напрямів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України в умовах європейської інтеграції.

Завдання дослідження:

- визначити теоретичні засади функціонування транспортно-логістичної інфраструктури та її роль у формуванні конкурентоспроможності країни;
- дослідити сучасний стан розвитку транспортно-логістичної системи України;
- охарактеризувати вплив європейської інтеграції на модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури;
- визначити інтеграційні пріоритети та інструменти адаптації національної логістичної системи до вимог ЄС;
- проаналізувати перспективи розвитку транспортних коридорів та інфраструктурних проєктів за участю України.

Об'єкт дослідження: транспортно-логістична інфраструктура України як складна система взаємопов'язаних елементів, що забезпечують переміщення товарних потоків та інтеграцію у європейський транспортний простір.

Предмет дослідження: інтеграційні пріоритети, механізми та інструменти модернізації транспортно-логістичної інфраструктури України в контексті її європейського курсу.

Інструментарій дослідження: аналіз нормативно-правових документів України та ЄС, статистичних даних, методів порівняльного аналізу, структурно-логічного моделювання, узагальнення практики розвитку транспортно-логістичних систем країн Європейського Союзу.

Ключові слова: транспортно-логістична інфраструктура, інтеграція, європейський курс, транспортні коридори, логістична система, інфраструктурні проєкти.

## ABSTRACT

The thesis “Integration priorities for the development of Ukraine’s transport and logistics infrastructure in the context of its European integration course” contains 60 pages of text, 16 figures, 14 tables, and a list of 48 references.

The purpose of the study is to substantiate the integration priorities and determine strategic directions for the development of Ukraine’s transport and logistics infrastructure under European integration.

Research objectives:

- to define the theoretical foundations of the functioning of transport and logistics infrastructure and its role in enhancing national competitiveness;
- to analyze the current state of Ukraine’s transport and logistics system;
- to assess the impact of European integration on the modernization of transport and logistics infrastructure;

- to identify integration priorities and instruments for adapting the national logistics system to EU requirements;
- to explore the prospects for the development of transport corridors and infrastructure projects involving Ukraine.

Object of research: Ukraine's transport and logistics infrastructure as a complex system of interconnected elements that ensure the movement of goods and integration into the European transport space.

Subject of research: integration priorities, mechanisms, and instruments for modernizing Ukraine's transport and logistics infrastructure within its European integration path.

Tools: analysis of Ukrainian and EU regulatory documents, statistical data, comparative analysis, structural and logical modelling, and generalization of EU countries' experience in developing transport and logistics systems.

Keywords: transport and logistics infrastructure, integration, European course, transport corridors, logistics system, infrastructure projects.

## ЗМІСТ

### РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

- 1.1. Місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі
- 1.2. Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання
- 1.3. Методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем

Висновки до розділу 1

### РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

- 2.1. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС
- 2.3. Реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Висновки до розділу 2

### РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

- 3.1. Посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи
- 3.2. Активізація залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи
- 3.3. Прогнозування ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України

Висновки до розділу 3

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

## ВСТУП

**Актуальність теми.** У сучасних умовах глобалізації, трансформації міжнародної торгівлі та ускладнення глобальних ланцюгів постачання роль транспортно-логістичної інфраструктури стрімко зростає. Ефективність транспортної системи визначає конкурентоспроможність національної економіки, доступність зовнішніх ринків, рівень інтегрованості держави до міжнародного простору та її здатність забезпечувати стійкі торговельні й транзитні потоки. Для України, яка взяла курс на повноцінну інтеграцію до Європейського Союзу, питання модернізації, цифровізації й адаптації транспортно-логістичної системи до європейських стандартів набуває особливо важливого значення. Події останніх років, зокрема збройна агресія росії, руйнування інфраструктури, зміна логістичних маршрутів та зростання ролі сухопутних коридорів, ще більше загострили потребу у переосмисленні стратегічних пріоритетів розвитку ТЛС України. Саме тому дослідження інтеграційних пріоритетів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у контексті європейського курсу є актуальним і практично значущим.

**Ступінь наукової розробки.** Питання розвитку транспортної інфраструктури, інтеграції до міжнародних логістичних мереж та удосконалення транспортної політики висвітлено у працях багатьох вітчизняних і зарубіжних учених, серед яких: В. Бабаєв, О. Боровик, І. Брусенцова, Б. Буркинський, М. Григорак, Д. Васильківський, О. Вакуленко, А. Лукасян, М. Крістофер, Г. Пфоль, Н. Попова, О. Сохацька, Х. Чжан та інші. Дослідники розглядають моделі логістичної інтеграції, розвиток Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), цифровізацію транспортних процесів, інвестиційне забезпечення та трансформацію логістичних систем під впливом глобальних викликів. Водночас, значна частина наукових робіт не враховує новітні тенденції, пов'язані з воєнними загрозами, зміною структури транспортних потоків, посиленням ролі мультимодальності, «Шляхів солідарності» та нових інтеграційних механізмів Україна–ЄС, що зумовлює необхідність подальших досліджень.

**Мета роботи** полягає у комплексному дослідженні інтеграційних пріоритетів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України в умовах

реалізації її європейського курсу та визначенні напрямів підвищення відповідності національної ТЛС стандартам ЄС.

Для досягнення мети поставлено такі **завдання**:

- узагальнити теоретичні засади формування транспортно-логістичних систем і визначити їхню роль у міжнародній торгівлі;
- проаналізувати логістичну модель Європейського Союзу як інтеграційного об'єднання;
- дослідити методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції ТЛС;
- здійснити порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС;
- оцінити стан реалізації транспортної стратегії України в контексті євроінтеграції;
- визначити інтеграційні пріоритети, напрями державної підтримки та можливості залучення іноземних інвестицій у розвиток ТЛІ України;
- розробити прогностичні підходи до оцінювання ефективності розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у європейському векторі.

**Об'єктом дослідження** є транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції.

**Предметом дослідження** є інтеграційні пріоритети, механізми, інструменти та напрями розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України відповідно до стандартів і вимог Європейського Союзу.

**Методи дослідження.** Методологічну основу роботи становлять положення сучасної економічної теорії, праці вітчизняних і зарубіжних учених у сфері міжнародної економіки та логістики, а також офіційні документи ЄС. У процесі дослідження застосовано:

- метод аналізу і синтезу — для вивчення теоретичних засад формування ТЛС;
- системний підхід — для комплексної оцінки транспортно-логістичної інфраструктури;
- порівняльний аналіз — для зіставлення України з країнами ЄС;
- статистичні методи — для аналізу динаміки та тенденцій розвитку ТЛС;

- SWOT-аналіз — для визначення стратегічних перспектив та чинників впливу;
- економіко-математичні методи — для прогнозування показників розвитку транспортно-логістичної системи.

**Інформаційна база дослідження** охоплює нормативно-правові акти України та ЄС, звіти Світового банку, Європейської Комісії, OECD, Eurostat, аналітичні матеріали міжнародних організацій, наукові публікації, статистичні дані Держстату та відкриті інформаційні джерела.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення роботи були представлені на науково-практичній конференції «Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та діджиталізація» (м. Хмельницький, 2025 р.).

**Структура роботи.** Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Робота містить 60 сторінок, 15 рисунків та 12 таблиць. Список літератури охоплює 48 джерел.

# РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

## 1.1. Місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі

Транспортно-логістична система (ТЛС) є фундаментальним інструментом забезпечення глобальної торговельної взаємодії, оскільки вона поєднує процеси переміщення товарів, управління матеріальними потоками, інформаційного супроводу та інфраструктурних функцій, що дозволяють здійснювати міжнародну торгівлю ефективно та безперервно [12]. У сучасних умовах міжнародного поділу праці роль ТЛС багаторазово зросла, адже глобальні корпорації та національні економіки дедалі більше залежать від здатності транспортних мереж швидко та надійно з'єднувати виробників, споживачів і логістичних посередників у єдину систему глобальних ланцюгів постачання [7].

Сучасні тенденції світової економіки свідчать про зростання транскордонних потоків товарів, що стимулює інтенсивний розвиток міжнародних транспортних коридорів та логістичної інфраструктури [18]. Це зумовлено розширенням глобальних виробничих мереж, зміною географії виробництва, а також підвищенням вимог до швидкості, надійності й економічної ефективності транспортування [5]. Транспортно-логістична система стала стратегічним чинником конкурентоспроможності держав, оскільки ефективність логістики визначає вартість міжнародного товарообігу, його якість і здатність країни інтегруватися у європейський та глобальний економічний простір [31].

Однією з ключових функцій ТЛС у міжнародній торгівлі є забезпечення операційної координації між усіма учасниками ринку – від виробників до кінцевих споживачів [22]. Транспорт і логістика виконують комплексну роль у формуванні ланцюга створення вартості, адже саме ефективно організована система переміщення ресурсів дозволяє мінімізувати витрати, скоротити час доставки, зменшити втрати та підвищити гнучкість логістичних процесів [9]. Згідно з даними міжнародних досліджень, оптимізація логістичних операцій

може знизити загальні витрати компанії до 30 %, тоді як ефективне логістичне планування здатне збільшити продуктивність ланцюгів постачання на 20–40 % [27].

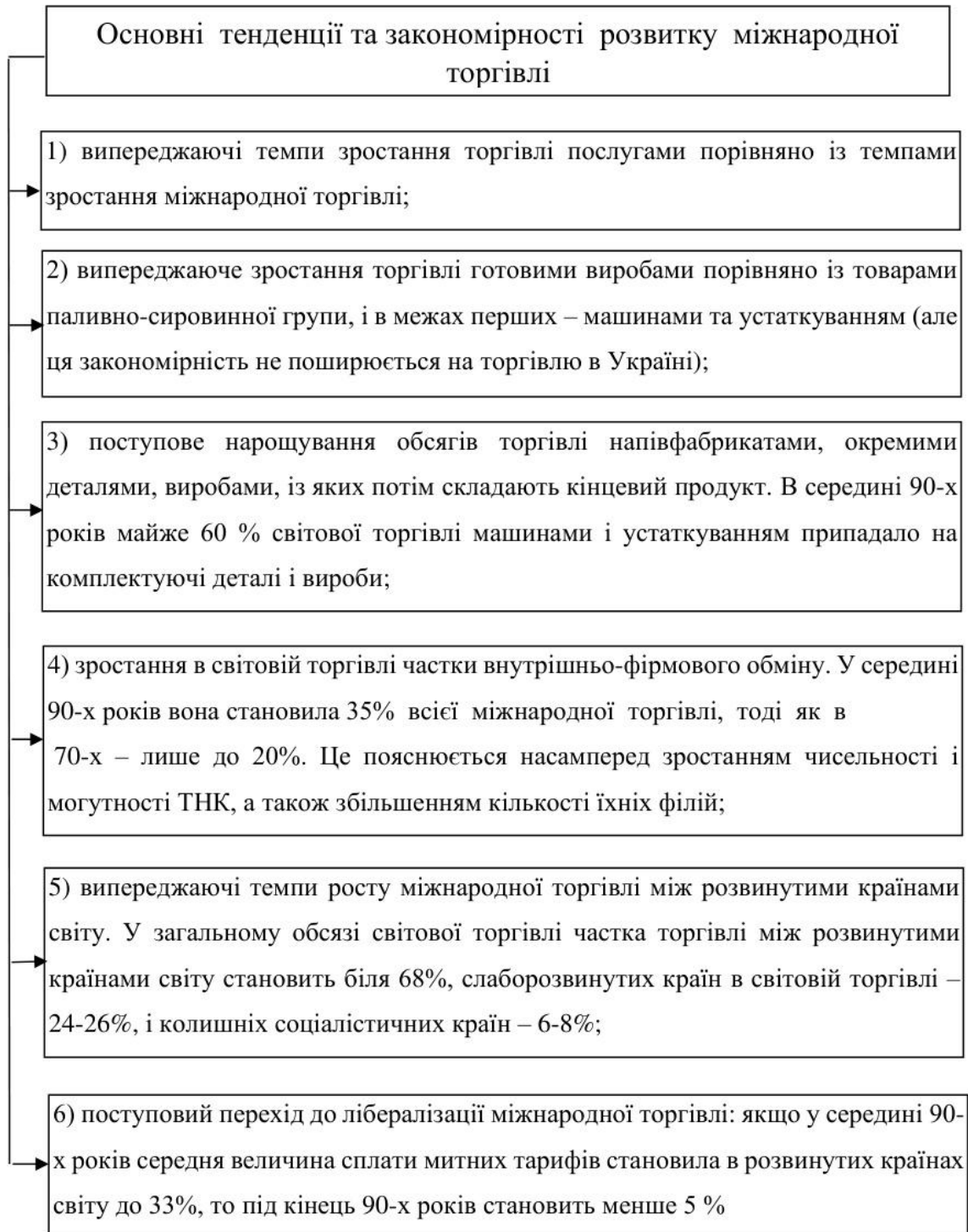


Рис. 1.1 – Основні тенденції та закономірності розвитку міжнародної торгівлі

У глобальній торгівлі транспортно-логістична система відіграє також важливу інституційну функцію. Йдеться про забезпечення нормативної гармонізації, стандартизації транспортних процедур, митного оформлення та інформаційного обміну [15]. Уніфікація технічних стандартів транспортних послуг та інтеграція у міжнародні транспортні мережі сприяють зниженню бар'єрів у взаємодії між державами й підвищують ефективність транскордонних перевезень [30]. Тому сучасні країни-експортери активно інвестують у модернізацію транспортної інфраструктури та цифровізацію логістичних процесів, що дозволяє їм підтримувати високу конкурентоспроможність на глобальних ринках [41].

Важливим аспектом функціонування ТЛС у світовій торгівлі є структура міжнародних транспортних потоків, яка визначається гео економічними чинниками, рівнем розвитку національної інфраструктури та інтеграцією до регіональних транспортних систем [25]. У цьому контексті ключовими елементами логістичної інфраструктури виступають морські порти, аеропорти, залізничні вузли, автомобільні магістралі, мультимодальні термінали та логістичні хаби [13]. Саме вони забезпечують фізичну доступність ринків, формують пропускну спроможність і впливають на вартість логістичних операцій.

Морський транспорт, який забезпечує близько 80 % світового товарообігу у фізичних обсягах, відіграє домінуючу роль у міжнародній торгівлі [6]. Основними вузлами світової портової інфраструктури є порти ЄС, Азії та Північної Америки, які забезпечують високий рівень контейнеризації вантажів, що дозволяє значно зменшувати витрати й підвищувати ефективність перевезень [1]. Автомобільний транспорт забезпечує гнучкість і мобільність доставки, залізничний – масовість та економічність перевезень на довгі відстані, а авіаційний – швидкість і надійність транспортування високоцінних товарів [11].

Важливу роль відіграє цифровізація ТЛС, що ґрунтується на широкому застосуванні інформаційних систем управління ланцюгами постачання, інтелектуальних транспортних систем, цифрових платформ для відстеження вантажів і електронних систем митного оформлення [28]. Упровадження

цифрових технологій дозволяє скоротити час доставки, спростити логістичне планування та оптимізувати завантаження транспортних потужностей [20]. Більше того, цифровізація є фундаментальною умовою інтеграції до європейських і глобальних логістичних мереж, оскільки забезпечує прозорість, стандартизацію та взаємодію між учасниками логістичного процесу [44].

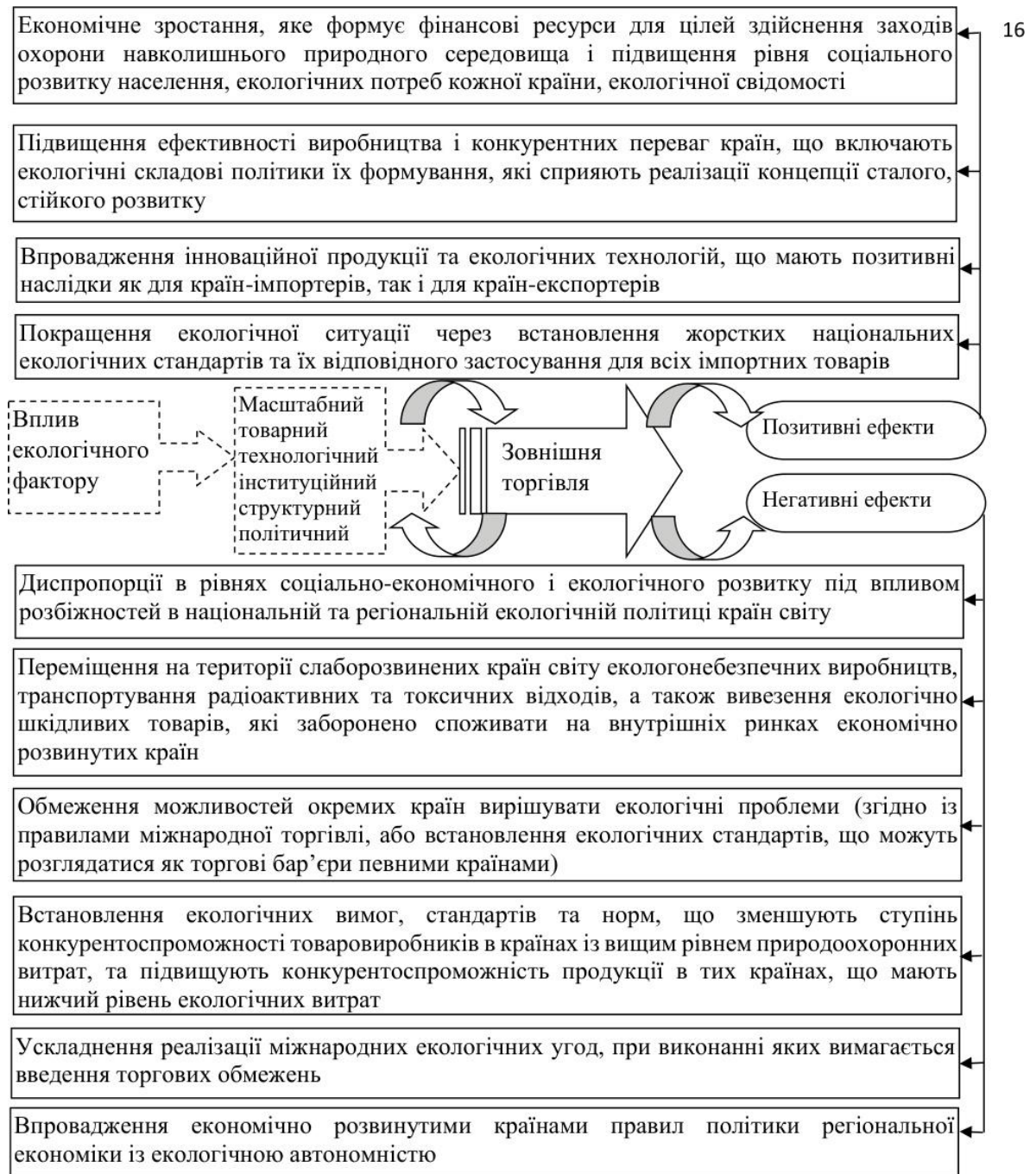


Рис.1.2 – Екологічні чинники та їхній вплив на розвиток міжнародної торгівлі

Транспортно-логістична система є критично важливою для забезпечення економічного розвитку національних економік, особливо тих, які прагнуть

інтегруватися до світових ринків. Ефективна логістика забезпечує підвищення конкурентоспроможності експорту, зменшення витрат імпорту, розширення географії міжнародної співпраці та залучення іноземних інвестицій в інфраструктурні проекти [21]. Водночас низька якість логістичної інфраструктури, недостатній рівень інтегрованості в міжнародні транспортні коридори та технічна відсталість транспортних мереж можуть стати бар'єрами для розвитку міжнародної торгівлі [3].

Таким чином, місце транспортно-логістичної системи у міжнародній торгівлі визначається її здатністю забезпечувати безперервний рух товарів, створювати додану вартість, оптимізувати витрати, знижувати ризики операцій та сприяти розширенню участі держави у глобальних ланцюгах постачання [35]. В умовах інтенсифікації інтеграційних процесів ТЛС стає не лише інфраструктурним, а й стратегічним активом, здатним забезпечити країні конкурентні переваги на світових ринках.

## 1.2. Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання

Європейський Союз (ЄС) посідає провідне місце у світовій економіці не лише завдяки масштабам внутрішнього ринку, а й завдяки високому рівню інтегрованості транспортно-логістичної системи, яка забезпечує мобільність товарів, послуг та людей у межах єдиного економічного простору [14]. Логістична модель ЄС є одним із найуспішніших прикладів транснаціональної інтеграції, що базується на уніфікованих транспортних стандартах, спільній політиці розвитку інфраструктури та ефективному регуляторному механізмі [7]. Формування європейського логістичного простору стало ключовим фактором підвищення конкурентоспроможності ЄС на глобальному ринку, адже інтеграція транспортних мереж створила умови для вільного переміщення вантажів та усунення бар'єрів у внутрішній торгівлі [28].

Основою логістичного інтеграційного простору ЄС є Трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T), яка включає комплекс інфраструктурних об'єктів — залізничних, автомобільних, водних, мультимодальних та авіаційних —

стратегічно пов'язаних між собою для забезпечення ефективної взаємодії між державами-членами [21]. TEN-T охоплює основні коридори європейської логістики, зокрема Скандинавсько-Середземноморський, Рейн-Альпійський, Східно-Середземноморський та Балто-Адріатичний, які відіграють центральну роль у забезпеченні конкурентоспроможності внутрішнього ринку ЄС [33]. Європейська комісія координує розвиток цієї мережі, спрямовуючи інвестиційні ресурси, гармонізуючи технічні стандарти та реалізуючи цифрові інструменти для оптимізації транспортних процесів [10].



Рис. 1.3 – Структура логістичного забезпечення міжнародної співпраці країн ЄС

Суттєву роль у формуванні європейського логістичного простору відіграє спільна транспортна політика ЄС, що передбачає розвиток сталих та інноваційних форм перевезень, оптимізацію логістичних ланцюгів та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля [5]. Зокрема, ЄС наполягає на розширенні ролі залізничного транспорту в міжнародних вантажних перевезеннях, сприяючи розвитку швидкісних та інтермодальних маршрутів, електрифікації залізниць та цифровізації логістичних процесів [23]. У межах «Зеленої угоди» (European Green Deal) значна увага приділяється декарбонізації логістики: передбачається скорочення викидів CO<sub>2</sub> у транспортному секторі на 90 % до 2050 року шляхом оптимізації інфраструктури, впровадження альтернативних видів палива та інноваційних логістичних рішень [37].

Європейський Союз сформував унікальну модель логістичної інтеграції, де ключову роль відіграють стандартизація та уніфікація регуляторних вимог.

Зокрема, ЄС запровадив єдині правила щодо технічних стандартів транспортних засобів, безпеки дорожнього руху, екологічних норм та процедур міжнародних перевезень [19]. Гармонізація регуляторного середовища дозволила суттєво спростити транскордонний рух вантажів, скоротити час очікування на кордонах та зменшити витрати транспортно-логістичних компаній [40]. Уніфікація митних процедур за рахунок запровадження електронної системи обміну даними (EU Customs Data Model) та принципу «єдиного вікна» (Single Window) сприяє прозорості операцій та підвищенню ефективності експортно-імпортних процесів [12].

Логістичне інтеграційне об'єднання ЄС характеризується високим рівнем інфраструктурного розвитку. ЄС є світовим лідером за якістю логістики, що підтверджується високими показниками у Logistics Performance Index, де країни Євросоюзу традиційно займають верхні позиції рейтингу [6]. Розвинена мережа морських портів — Роттердам, Гамбург, Антверпен, Марсель — виконує функції глобальних логістичних хабів, забезпечуючи високий рівень контейнеризації та обробки вантажів [32]. Водночас система мультимодальних терміналів та багаторівнева взаємодія між видами транспорту надають змогу забезпечувати безперервність і швидкість транспортних потоків у межах ЄС [41].

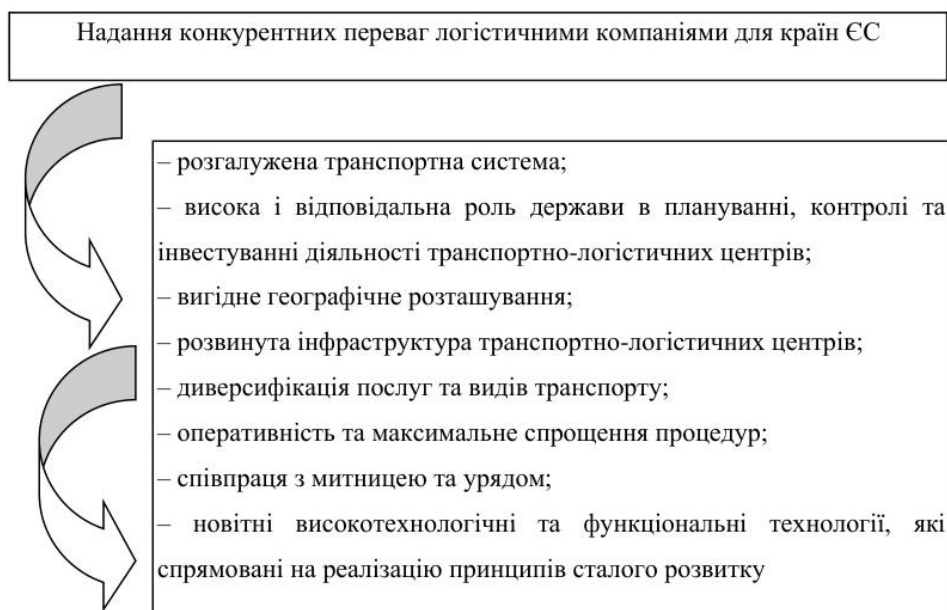


Рис. 1.4 – Конкурентні переваги логістичних компаній країн ЄС у міжнародній співпраці

Інновації та цифровізація є ключовими рушіями розвитку логістичної інтеграції Європейського Союзу. Широке застосування інтелектуальних транспортних систем (ITS), супутникової навігації, систем електронного відстеження вантажів, автоматизованих складських комплексів і блокчейн-рішень для забезпечення прозорості ланцюгів постачання є важливими елементами сучасної логістичної політики ЄС [30]. У рамках програми «Цифрова Європа» реалізуються масштабні проекти щодо цифрової трансформації логістичних процесів, що передбачають об'єднання транспортних операторів на єдиних інформаційних платформах, застосування Big Data для прогнозування логістичних потоків та розвиток електронних транспортно-комунікаційних сервісів [4].

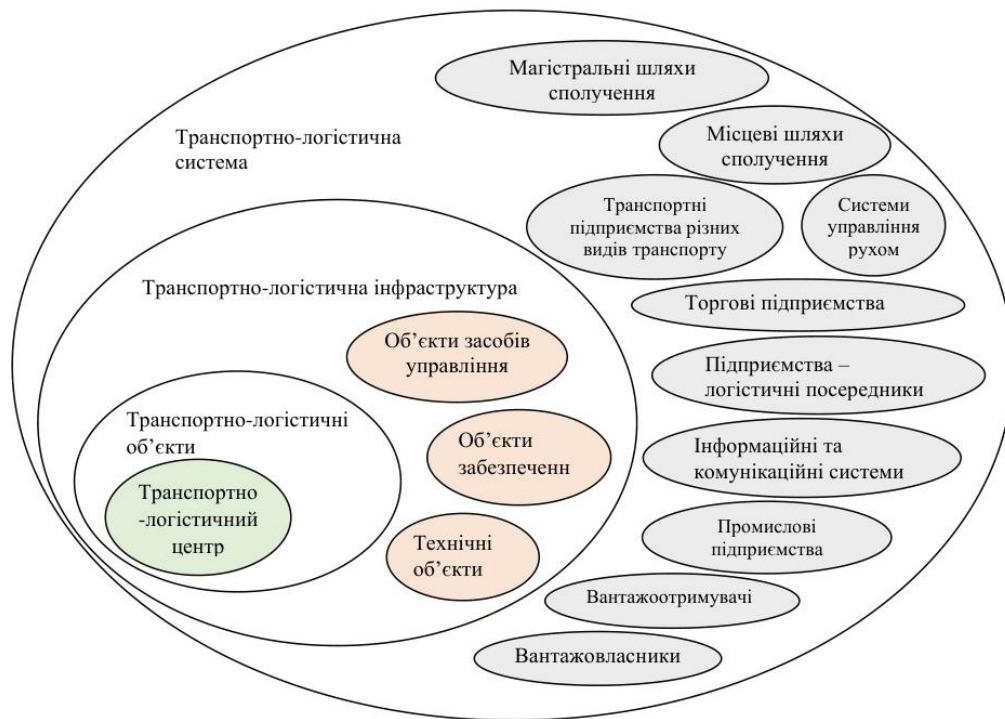


Рис. 1.5 – Структурно-функціональна модель транспортно-логістичної системи

Важливою складовою логістичного простору ЄС є інтеграція транспортних мереж нових держав-членів та сусідніх країн, зокрема держав Східного партнерства [22]. Європейський Союз активно підтримує розвиток інфраструктури на периферійних територіях, забезпечуючи фінансування через

механізми Cohesion Fund, Connecting Europe Facility (CEF) та європейські інвестиційні програми [8]. Інтеграція країн Центральної та Східної Європи в загальноєвропейські транспортні мережі значно підвищила їх економічну мобільність та дозволила оптимізувати міжнародні транспортні потоки [16].

Логістична інтеграція ЄС має і політичний вимір. Фактично, формування спільного транспортного простору стало важливим інструментом консолідації економічного й політичного простору Євросоюзу, посилюючи внутрішню єдність і забезпечуючи стратегічну автономію на глобальному рівні [36]. ЄС через логістичну інтеграцію прагне зменшити залежність від нестабільних глобальних транспортних коридорів, диверсифікувати торговельні маршрути та зміцнити внутрішню інфраструктурну стійкість [27].

Підсумовуючи, Європейський Союз виступає прикладом високоінтегрованого логістичного простору, у якому регуляторна гармонізація, інфраструктурна модернізація, цифровізація та політична координація виступають взаємодоповнювальними факторами підвищення ефективності міжнародної логістики [44]. Для України, яка прагне повноцінної євроінтеграції, досвід ЄС є надзвичайно цінним, оскільки він демонструє модель логістичної інтеграції, засновану на інноваціях, відкритості, стандартизації та спільному плануванні інфраструктурного розвитку.

### 1.3. Методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем

Оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем (ТЛС) є ключовим інструментом аналізу ефективності функціонування національних економік у глобальних ланцюгах постачання та визначення рівня їх відповідності світовим і європейським стандартам [11]. У сучасних умовах активізації міжнародної торгівлі та посилення інтеграційних процесів зростає потреба у комплексних методиках, які дозволяють вимірювати ступінь інтегрованості держави до міжнародних транспортно-логістичних

мереж, адекватно оцінювати зміни її логістичного потенціалу та визначати напрями подальшого розвитку [32].

Методичні підходи до оцінювання результативності інтеграції ТЛС ґрунтуються на поєднанні кількісних та якісних показників, що дозволяє формувати цілісне уявлення про ефективність логістичних процесів і взаємодію транспортної системи держави з міжнародним середовищем [19]. До найбільш поширених методів належать: індексний підхід, кластерний аналіз, порівняльні (бенчмаркінгові) методики, SWOT-оцінювання, інтегральне оцінювання та методи економіко-математичного моделювання [7]. Кожен з них має свої переваги, специфіку застосування й дозволяє отримати інформацію щодо окремих параметрів ефективності інтеграції.

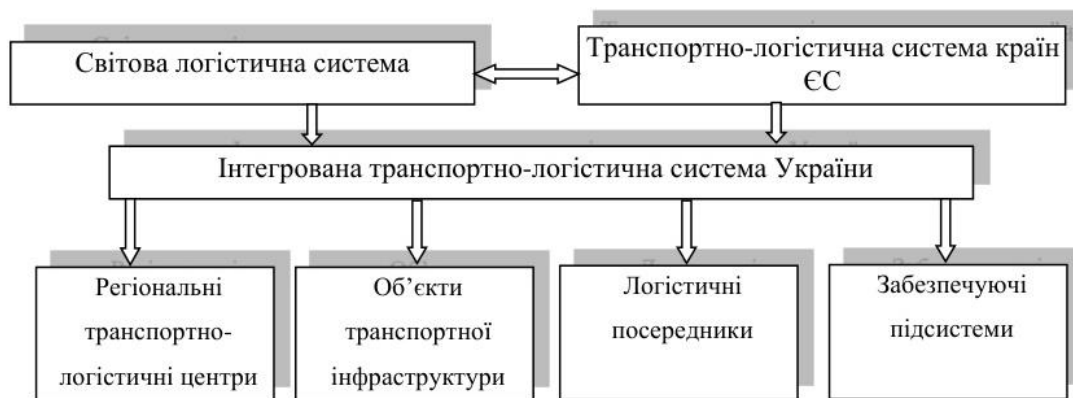


Рис. 1.6 – Модель інтеграції транспортно-логістичної системи України у світову та європейську логістичні системи

Одним з найпоширеніших інструментів оцінювання є використання глобальних логістичних індексів, які відображають якість логістичної інфраструктури, ефективність митного оформлення, надійність міжнародних перевезень та загальний рівень інтегрованості національних систем до світових мереж [17]. Серед них найбільш відомими є Logistics Performance Index (LPI), Logistics Efficiency Indicator, Global Competitiveness Index, Trading Across Borders (Doing Business), Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) тощо [40]. LPI, який формується Світовим банком, оцінює логістичний потенціал країн за шістьма компонентами: ефективність митниці, якість інфраструктури, здатність логістичних операторів, простота організації міжнародних відправлень, відстежуваність вантажів та своєчасність доставки [21]. Даний індекс дозволяє

комплексно оцінити здатність країни до інтеграції у міжнародні ланцюги постачання та визначити «вузькі місця» її логістичного розвитку [5].

Другим важливим підходом є інтегральне оцінювання, яке передбачає формування узагальненого показника, що відображає рівень розвитку транспортно-логістичної системи та її відповідність міжнародним стандартам [25]. Методика інтегрального оцінювання включає нормування статистичних даних, визначення вагових коефіцієнтів, використання експертних оцінок та побудову інтегрального індексу, який характеризує логістичну ефективність національної системи [37]. Перевагою підходу є його комплексність та здатність враховувати різні аспекти логістичного розвитку – інфраструктуру, інституційну спроможність, фінансову доступність, цифровізацію, якість транспортних послуг і ступінь міжнародної інтегрованості [13].



Рис 1.7 – Схема формування ключових показників результативності (KPI)

Значної уваги заслуговує також бенчмаркінг транспортно-логістичних систем, який передбачає порівняння показників національної ТЛС із відповідними показниками країн-лідерів або країн, що мають схожі економічні параметри та інтеграційні амбіції [28]. Бенчмаркінг дозволяє визначити прогалини в інфраструктурі, організації логістичних процесів, цифровізації та регуляторному забезпеченні, що перешкоджають ефективній інтеграції країни до міжнародних логістичних мереж [6]. Для України надзвичайно актуальним є порівняння з країнами Центральної та Східної Європи, які успішно

інтегрувалися до європейських транспортних систем та за короткий період значно покращили якість логістики [33].

Окремою групою методів є економіко-математичне моделювання, що дозволяє оцінювати вплив логістичних змін на макроекономічні показники держави, визначати ефективність інвестицій у транспортну інфраструктуру, аналізувати сценарії розвитку логістичних мереж та оцінювати результати інтеграційних процесів у довгостроковому періоді [12]. Часто застосовуються регресійні моделі, моделі міжгалузевого балансу, методи оптимізації транспортних потоків, моделі просторової економіки та моделі прогнозування попиту на логістичні послуги [30]. Такі методи дозволяють визначити міру впливу логістичних факторів на економічне зростання, інвестиційний клімат та конкурентоспроможність національної економіки [41].

У методиках оцінювання результативності інтеграції ТЛС важливе місце посідає аналіз інституційної спроможності, що включає оцінювання ефективності митних процедур, регуляторної політики, рівня цифровізації та нормативної гармонізації з міжнародними стандартами [38]. Інституційна складова є ключовою в інтеграційних процесах, оскільки саме вона визначає можливість держави забезпечувати безбар'єрний рух товарів, взаємодію з міжнародними перевізниками та доступ до глобальних логістичних сервісів [9].

У сучасних підходах дедалі більше значення набуває оцінювання рівня цифрової інтегрованості транспортних систем, що включає застосування цифрових платформ, е-документообігу, інтелектуальних транспортних систем, технологій відстеження вантажів, електронних митних сервісів та автоматизованих логістичних рішень [3]. Цифрова інтеграція є однією з ключових умов входження до європейського логістичного простору, оскільки забезпечує прозорість, швидкість, точність та безпечність логістичних процесів [44].

Важливим інструментом є також SWOT- та PEST-аналіз, що дозволяє оцінювати сильні та слабкі сторони ТЛС, а також виявляти зовнішні можливості й загрози міжнародної інтеграції [24]. Такі методики забезпечують стратегічне бачення розвитку логістики, визначають ключові напрями інтеграційної

політики та допомагають формувати комплекс заходів щодо модернізації транспортно-логістичної інфраструктури [16].

Узагальнюючи методичні підходи, слід зазначити, що оцінювання результативності міжнародної інтеграції транспортно-логістичних систем має багаторівневий характер і включає аналіз інфраструктурних, інституційних, економічних, цифрових та організаційних параметрів [22]. Комплексне застосування індексного, інтегрального, бенчмаркінгового, економіко-математичного та експертного підходів дозволяє отримати об'єктивну картину інтеграційного рівня країни та визначити її позицію у світових і європейських логістичних системах [35].

Таким чином, методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції ТЛС мають стратегічне значення для формування ефективної транспортної політики держави, оскільки вони забезпечують аналітичну основу для ухвалення управлінських рішень, визначення інвестиційних пріоритетів та побудови прогнозних сценаріїв розвитку логістичної інфраструктури [31]. Для України це особливо важливо у контексті євроінтеграційного курсу, оскільки дозволяє визначити реальний рівень її інтеграції до європейського логістичного простору та окреслити напрями подальшої модернізації транспортної системи відповідно до вимог ЄС [18].

## Висновки до розділу 1

У першому розділі було здійснено комплексний теоретико-методичний аналіз сутності, структури та інтеграційних аспектів розвитку транспортно-логістичних систем у міжнародному економічному просторі. Доведено, що транспортно-логістична система є ключовим інструментом забезпечення безперервності та ефективності світової торгівлі, визначаючи умови функціонування глобальних ланцюгів постачання, доступність ринків і конкурентоспроможність національних економік. Показано, що рівень розвитку ТЛС значною мірою визначає здатність держави інтегруватися у міжнародні

торговельні потоки, формувати нові економічні зв'язки та забезпечувати високу якість обслуговування в експортно-імпортних операціях.

У межах підрозділу 1.2 було з'ясовано, що Європейський Союз є одним із найуспішніших прикладів логістичної інтеграції, що ґрунтується на гармонізації регуляторного середовища, розвитку Трансєвропейської транспортної мережі, цифровізації логістичних процесів та формуванні єдиного нормативного простору. Модель ЄС демонструє високий рівень взаємопов'язаності та системності в організації транспортно-логістичної діяльності, що забезпечує мобільність товарів і сприяє економічній консолідації країн-членів.

У підрозділі 1.3 доведено, що методичні підходи до оцінювання результативності міжнародної інтеграції ТЛС мають багатовимірний характер, поєднуючи індексні, бенчмаркінгові, інтегральні, експертні та економіко-математичні методи. Їх застосування дозволяє оцінити рівень інфраструктурної розвиненості, інституційної відповідності, цифрової інтегрованості та ефективності логістичних процесів.

Отже, теоретичні та методичні положення розділу створюють наукову основу для подальшого аналізу практичних аспектів інтеграційних процесів у транспортно-логістичній сфері України та визначення її позиції у європейських логістичних мережах.

## РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

### 2.1. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС

Транспортно-логістичні системи (ТЛС) країн Європейського Союзу є одними з найбільш розвинених у світі, що зумовлено високим рівнем економічної інтеграції, уніфікацією транспортної політики та масштабним інфраструктурним фінансуванням у межах єдиного економічного простору [11]. ЄС сформував унікальну модель логістики, яка поєднує розвинуті мережі автомобільного, залізничного, авіаційного, внутрішнього водного та морського транспорту, доповнені інноваційними цифровими рішеннями та регуляторною гармонізацією [33]. Порівняльний аналіз логістичних систем держав ЄС дозволяє визначити ключові структурні тенденції, сильні сторони та проблемні зони, а також виокремити ті елементи, що є найбільш актуальними для інтеграції України у європейський транспортний простір.

Одним із ключових показників розвитку логістичних систем є індекс LPI (Logistics Performance Index), який дає змогу оцінювати ефективність логістики на основі шести компонентів: митні процедури, інфраструктура, міжнародні відправлення, логістична компетентність, відстежуваність та своєчасність доставки [9]. У рейтингах ЄС стабільно домінують Німеччина, Нідерланди, Швеція, Бельгія та Люксембург, які демонструють найвищі у світі показники якості логістичної інфраструктури, а також ефективність логістичних операторів [18]. Німеччина традиційно лідирує завдяки потужній системі мультимодальних терміналів, високому рівню цифровізації та розвиненому промислово-логістичному комплексу [3]. Нідерланди, зокрема порт Роттердам, виступають логістичним «входом» до всієї Європи, забезпечуючи обробку найбільших вантажопотоків континенту [20].

Автомобільний транспорт є найбільш поширеним видом перевезень у ЄС. У Польщі, Німеччині, Іспанії та Франції автомобільні перевізники відіграють

визначальну роль у забезпеченні внутрішньої й міжнародної мобільності товарів [27]. Польща за останні десятиліття вийшла у лідери європейського автомобільного транспорту завдяки конкурентоспроможним тарифам, високій гнучкості перевезень та значним інвестиціям у дорожню інфраструктуру [5]. Франція та Іспанія мають розвинуті мережі автомагістралей, які забезпечують доступність міжрегіональних ринків та інтеграцію до стратегічних транспортних коридорів TEN-T [23].

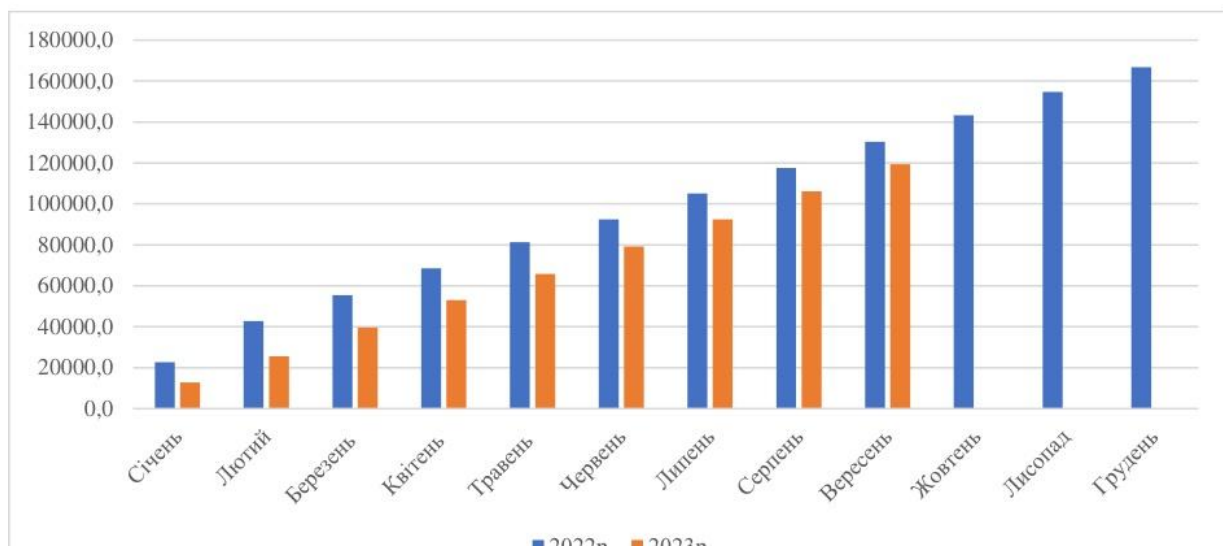


Рис. 2.1 – Динаміка обсягів перевезень за місяцями у 2022–2023 рр.

Залізничний транспорт у ЄС має стратегічне значення, особливо на фоні європейської політики декарбонізації. Австрія, Німеччина та Швейцарія (що інтегрована в європейську транспортну систему) демонструють найвищий рівень розвитку залізничних вантажних перевезень завдяки ефективній інфраструктурі, активній електрифікації та високій якості логістичних послуг [12]. У країнах Центральної Європи, таких як Угорщина, Чехія та Словаччина, реалізується масштабна модернізація залізничних вузлів та розвиток швидкісних коридорів із пріоритетом мультимодальності [29].

Морські транспортні системи країн ЄС мають глобальне значення. Порти Роттердама, Антверпена, Гамбурга, Бремена, Валенсії та Марселя входять до числа найбільших портових комплексів світу й формують основу європейських логістичних ланцюгів [31]. Вони забезпечують контейнеризацію, перевалку

масових вантажів, обслуговування судноплавних компаній та реалізацію інноваційних цифрових рішень (Port Community Systems, Smart Port технології) [25]. Високий рівень автоматизації портових операцій у Нідерландах та Бельгії дозволяє скоротити час обробки вантажів і підвищити ефективність логістичних потоків [41].

Авіаційний транспорт у ЄС відіграє ключову роль у перевезенні високоцінних і термінових товарів. Аеропорти Франкфурта, Люксембурга, Амстердама та Лейпцига є основними європейськими авіаційними вантажними хабами, що забезпечують високу швидкість доставки та глобальну доступність ринків [10]. Розвиток авіаційної логістики доповнюється модернізацією складських комплексів і впровадженням автоматизованих систем сортування, що підвищують пропускну здатність авіаційних хабів [34].

Важливою характеристикою логістичних систем країн ЄС є високий рівень цифрової інтеграції. У межах ініціативи e-Freight та застосування технологій ITS (Intelligent Transport Systems) забезпечується цифровий документообіг, відстежуваність вантажів, оптимізація транспортних маршрутів та прогнозування логістичних потоків [16]. ЄС активно впроваджує блокчейн, IoT-платформи, автоматичну ідентифікацію вантажів, системи цифрових митних коридорів, що дозволяє значно підвищити прозорість і швидкість логістичних операцій [24].

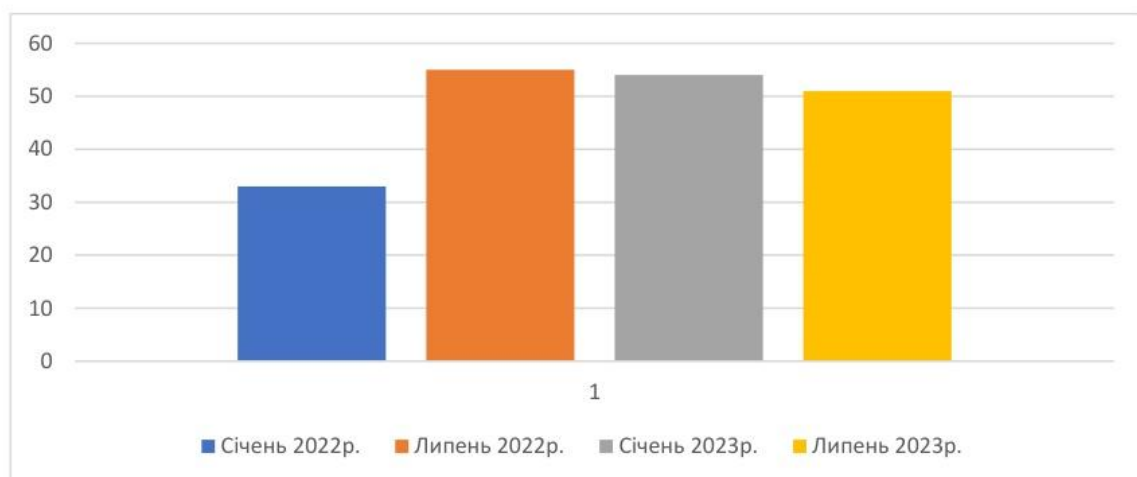


Рис. 2.2 – Вартість дизпалива в Україні в січні/лютому 2022 і 2023 р.р., грн/л

Регуляторне середовище також суттєво відрізняється між країнами ЄС. Наприклад, Нідерланди та Данія демонструють найвищу інституційну ефективність регулювання, тоді як країни Південної Європи (Італія, Греція, Португалія) стикаються з бюрократичними бар'єрами та повільною модернізацією логістичних процесів [36]. Попри це, ЄС загалом забезпечує уніфікацію стандартів, що створює спільний логістичний простір без внутрішніх кордонів [2].

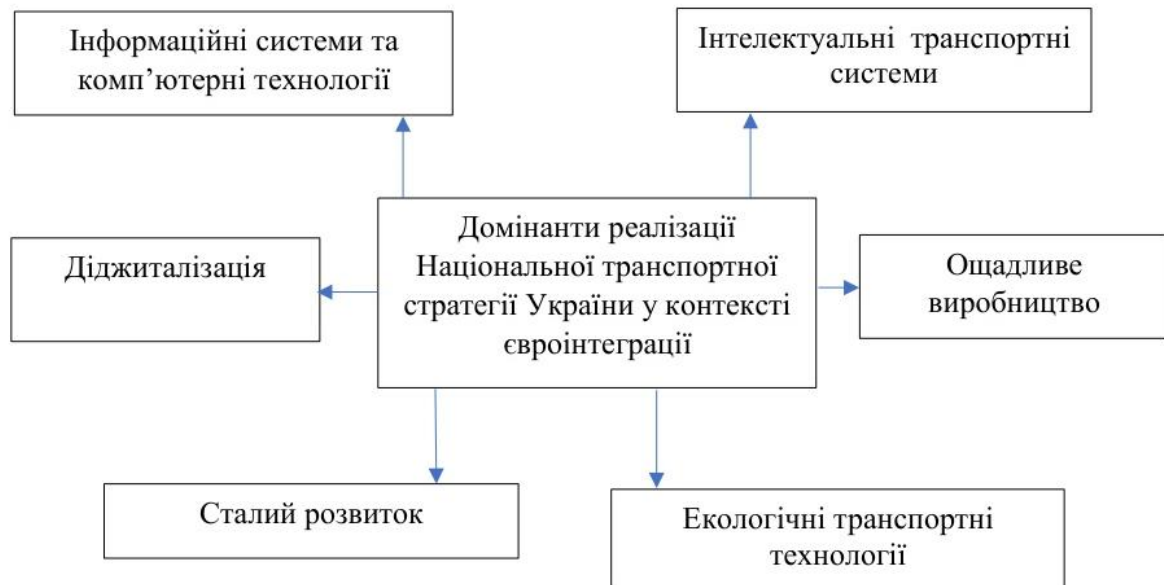


Рис. 2.3 – Домінанти реалізації Національної транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Країни Центральної та Східної Європи пройшли інтенсивний шлях інтеграції до європейських логістичних систем. Румунія, Болгарія, Словаччина та Хорватія здійснили модернізацію транспортних коридорів, реконструкцію портів та залізничних вузлів, розбудову логістичних терміналів і цифрову трансформацію митних процедур [7]. Ці країни мають стратегічне значення для формування Східно-Середземноморського та Рейн-Дунайського коридорів, які є важливими для інтеграції України в економічний простір ЄС [14].

Порівняльний аналіз свідчить, що найбільш ефективними логістичними системами в ЄС є ті, які поєднують: високий рівень інфраструктурної модернізації, цифровізацію процесів, інтегрованість у TEN-T, сприятливе інституційне середовище та інноваційні рішення у сфері управління ланцюгами

постачання [38]. У свою чергу, країни, що мають недостатньо розвинену інфраструктуру або зіткнулися з політичними чи економічними труднощами, зберігають нижчі позиції в логістичних рейтингах [26].

Для України досвід країн ЄС є надзвичайно цінним, оскільки він показує ефективні моделі розвитку логістики та транспортної інтеграції, які можуть стати основою для модернізації національної ТЛС і забезпечення її відповідності європейським стандартам [30].

### 2.3. Реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції

Реалізація транспортної стратегії України у контексті європейської інтеграції є одним із ключових напрямів модернізації національної економіки, оскільки транспортно-логістична система визначає можливості держави щодо ефективної участі в міжнародній торгівлі, транзитних операціях і глобальних ланцюгах постачання [14]. Євроінтеграційний курс України передбачає гармонізацію транспортної політики з нормами та стандартами Європейського Союзу, інтеграцію до Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T), модернізацію інфраструктури та цифровізацію логістичних процесів [33]. У зв'язку з цим реалізація транспортної стратегії має стратегічне значення для забезпечення стійкого економічного розвитку, посилення конкурентоспроможності та розширення зовнішньоекономічних можливостей країни.

Транспортна стратегія України до 2030 року визначає ключові напрями розвитку галузі: інтеграцію до європейського транспортного простору, модернізацію інфраструктури, підвищення рівня безпеки перевезень, розвиток мультимодальності, стимулювання інвестиційної діяльності та цифрову трансформацію транспортного сектору [9]. Основою інтеграційного вектору є імплементація Угоди про асоціацію Україна–ЄС, яка містить значний блок транспортних зобов'язань, а також виконання положень Спільної заяви щодо імплементації обраних компонентів TEN-T на території України [22].

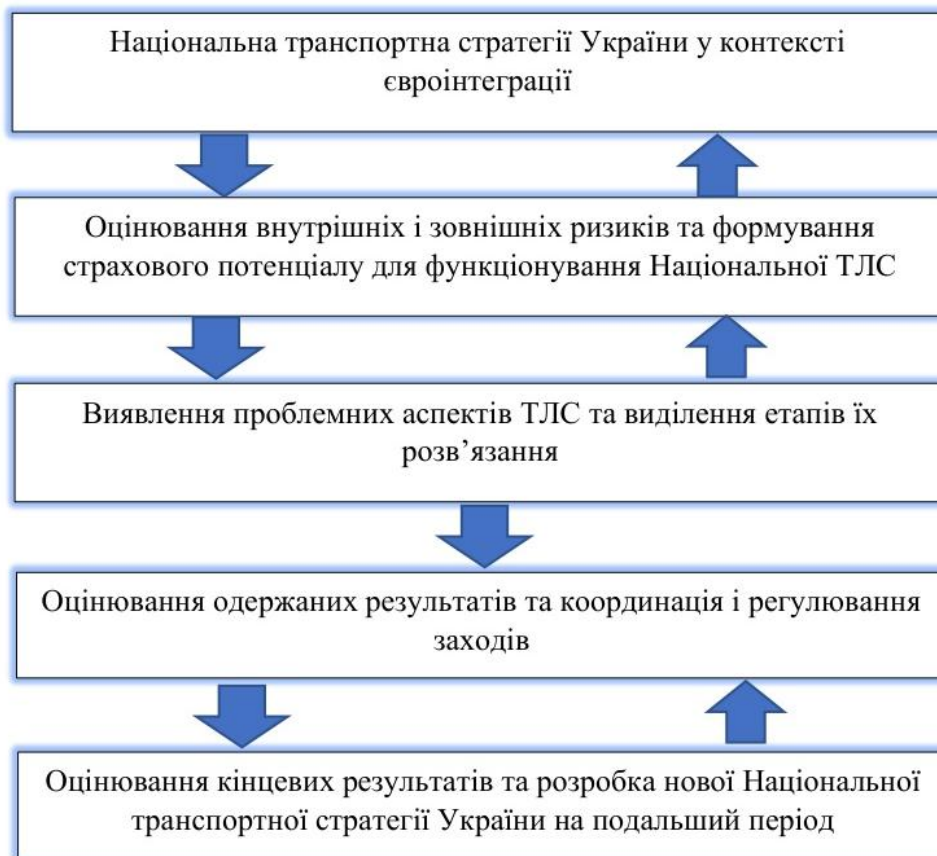


Рис. 2.4 – Алгоритм оцінювання та вдосконалення Національної транспортної стратегії України в контексті євроінтеграції

Одним із ключових напрямів є розвиток транспортної інфраструктури відповідно до вимог TEN-T, що передбачає модернізацію залізничних коридорів, реконструкцію та будівництво автомобільних магістралей, оновлення портової інфраструктури, розвиток авіаційних хабів і формування мультимодальних логістичних центрів [12]. Особливу увагу приділено інтеграції українських міжнародних транспортних коридорів до європейських — Східно-Середземноморського, Рейн-Дунайського та Балто-Адріатичного [25]. Це забезпечує можливість формування безперервних логістичних маршрутів між Україною та країнами ЄС, мінімізуючи затримки та підвищуючи конкурентоспроможність українського експорту [5].

Важливою складовою є модернізація залізничного транспорту, який становить основу вантажних перевезень у країні. У межах стратегії передбачено електрифікацію окремих ділянок, розвиток вантажних інтермодальних маршрутів, оновлення локомотивного парку та цифровізацію операцій через

впровадження систем відстеження вантажів і автоматизації логістичних процесів [31]. Україна вже реалізує проекти інтеграції залізничних стандартів з європейськими, зокрема щодо систем безпеки, габаритів рухомого складу та технічної сумісності [36].

Важливе значення у структурі транспортної стратегії має розвиток портової інфраструктури та морської логістики, які забезпечують понад 60 % зовнішньоторговельних операцій країни [18]. Ключовими напрямками є модернізація причальних споруд, розвиток контейнерних терміналів, поглиблення підхідних каналів, упровадження «портів майбутнього» на основі цифрових платформ та автоматизованих рішень [7]. Важливе місце посідає залучення приватних інвесторів через механізми концесії, що вже продемонструвало ефективність у портах Ольвія та Херсон [29].

У контексті авіаційної логістики реалізуються заходи щодо розвитку вантажних терміналів, модернізації аеропортової інфраструктури та стимулювання діяльності авіаперевізників із використанням принципів відкритого неба [3]. Укладення угоди про «відкрите небо» з ЄС створило умови для гармонізації правил авіаперевезень та підвищення мобільності міжнародної логістики [20].

Центральним елементом транспортної стратегії є цифровізація логістичних процесів, яка передбачає впровадження електронних транспортних документів, систем інтелектуального транспортного управління (ITS), цифрових митних сервісів, автоматизованих платформ моніторингу вантажів і застосування технологій blockchain для підвищення прозорості міжнародних ланцюгів постачання [37]. Реалізується проєкт e-Transport, який у перспективі має стати єдиною національною платформою електронного документообігу в логістиці [16].

Значна увага приділяється гармонізації регуляторного середовища з нормами ЄС, що включає адаптацію законодавства про автомобільні, залізничні, водні та повітряні перевезення, впровадження європейських норм щодо екологічності транспорту, безпеки дорожнього руху, технічної сумісності та стандартизації транспортних процедур [40]. Відповідність європейським

стандартам є передумовою інтеграції України до єдиного логістичного простору ЄС.

Таблиця 2.1 – Порівняльні показники індексу ефективності логістики (LPI) країн ЄС у 2016–2023 рр.

Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index)

Країна	Місце в рейтингу за роками			Значення складових LPI в 2023 році (місце)						
	2016	2018	2023	LPI	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні відправлення	Логістична компетентність і якість	Своєчасність та терміни	Відстеження і калькування
Фінляндія	15	10	2	4,2	4,0 (4)	4,2 (5)	4,0 (2)	4,4 (1)	4,3 (1)	4,4 (1)
Данія	17	8	3	4,1	4,1 (2)	4,1 (9)	3,6 (14)	4,1 (9)	4,1 (10)	4,3 (2)
Німеччина	1	1	3	4,1	3,9 (7)	4,3 (3)	3,7 (8)	4,2 (3)	4,1 (10)	4,2 (3)
Нідерланди	4	6	3	4,1	3,9 (7)	4,2 (5)	3,7 (8)	4,2 (3)	4,0 (17)	4,2 (3)
Австрія	7	4	7	4,0	3,7 (14)	3,9 (16)	3,8 (4)	4,0 (11)	4,3 (1)	4,2 (3)
Бельгія	6	3	7	4,0	3,9 (7)	4,1 (9)	3,8 (4)	4,2 (3)	4,2 (4)	4,0 (16)
Швеція	3	2	7	4,0	3,8 (12)	4,2 (5)	3,4 (26)	4,2 (3)	4,2 (4)	4,1 (11)
Франція	16	16	13	3,9	3,7 (14)	3,8 (19)	3,7 (8)	3,8 (20)	4,1 (10)	4,0 (16)
Іспанія	23	17	13	3,9	3,6 (20)	3,8 (19)	3,7 (8)	3,9 (14)	4,2 (4)	4,1 (11)
Греція	47	22	19	3,7	3,2 (37)	3,7 (25)	3,8 (4)	3,8 (20)	3,9 (21)	3,9 (20)
Італія	21	19	19	3,7	3,4 (24)	3,8 (19)	3,4 (26)	3,8 (20)	3,9 (21)	3,9 (20)
Естонія	38	36	26	3,6	3,2 (37)	3,5 (39)	3,4 (26)	3,7 (28)	4,1 (10)	3,8 (23)
Ірландія	18	29	26	3,6	3,4 (24)	3,5 (39)	3,6 (14)	3,6 (33)	3,7 (30)	3,7 (29)
Люксембург	2	24	26	3,6	3,6 (20)	3,6 (30)	3,6 (14)	3,9 (14)	3,5 (46)	3,5 (37)
Польща	33	28	26	3,6	3,4 (24)	3,5 (39)	3,3 (38)	3,6 (33)	3,9 (21)	3,8 (23)
Латвія	43	56	34	3,5	3,3 (31)	3,3 (44)	3,2 (43)	3,7 (28)	4,0 (17)	3,6 (34)
Литва	29	54	34	3,5	3,3 (31)	3,3 (44)	3,2 (43)	3,7 (28)	4,0 (17)	3,6 (34)
Португалія	36	23	38	3,4	3,2 (37)	3,6 (30)	3,1 (47)	3,6 (33)	3,6 (35)	3,2 (54)
Хорватія	51	49	43	3,3	3,0 (47)	3,0 (55)	3,6 (14)	3,4 (42)	3,2 (65)	3,4 (41)
Чехія	26	22	43	3,3	3,0 (47)	3,0 (55)	3,4 (26)	3,6 (33)	3,7 (30)	3,2 (54)
Мальта	56	69	43	3,3	3,4 (24)	3,7 (25)	3,0 (57)	3,4 (42)	3,2 (65)	3,4 (41)
Словаччина	41	53	43	3,3	3,2 (37)	3,3 (44)	3,0 (57)	3,4 (42)	3,5 (46)	3,3 (49)
Словенія	50	35	43	3,3	3,4 (24)	3,6 (30)	3,4 (26)	3,3 (46)	3,3 (59)	3,0 (65)
Болгарія	72	52	51	3,2	3,1 (43)	3,1 (52)	3,0 (57)	3,3 (46)	3,5 (46)	3,3 (49)
Угорщина	31	31	51	3,2	2,7 (65)	3,1 (52)	3,4 (26)	3,1 (57)	3,6 (35)	3,4 (41)
Кіпр	59	45	51	3,2	2,9 (56)	2,8 (63)	3,1 (47)	3,2 (53)	3,5 (46)	3,4 (41)
Румунія	60	48	51	3,2	2,7 (65)	2,9 (59)	3,4 (26)	3,3 (46)	3,6 (35)	3,5 (37)
Україна	80	66	79	2,7	2,4 (90)	2,4 (89)	2,8 (75)	2,6 (92)	3,1 (76)	2,6 (94)

У межах виконання стратегії також формуються механізми залучення інвестицій, зокрема через розвиток державно-приватного партнерства (ДПП), концесійні конкурси, міжнародні фінансові інструменти та програми ЄС (CEF, Horizon Europe, EIB, EBRD) [28]. Розбудова транспортної інфраструктури вимагає значних фінансових ресурсів, і саме інтеграційний курс дозволяє Україні отримати доступ до європейських інвестиційних механізмів [44].

Важливим стратегічним викликом залишається забезпечення стійкості та безпеки транспортної системи в умовах військової агресії проти України. Впровадження «Шляхів солідарності» (EU–Ukraine Solidarity Lanes) у 2022–2024 роках стало прикладом оперативної інтеграції логістичних мереж України до європейських коридорів, що дозволило забезпечити експорт та імпорт критично важливих товарів навіть за умов часткового блокування портів [26]. Цей досвід заклав основи для довгострокового об'єднання транспортних систем України та ЄС.

Узагальнюючи, реалізація транспортної стратегії України у контексті євроінтеграції охоплює інфраструктурні, інституційні, технологічні та інвестиційні напрями модернізації. Її успішна реалізація дозволить забезпечити повноцінне включення України до європейського логістичного простору, підвищити конкурентоспроможність національної економіки та зміцнити транзитний потенціал країни.

## Висновки до розділу 2

У другому розділі було здійснено комплексне дослідження інтеграційних аспектів розвитку транспортно-логістичних систем у країнах Європейського Союзу та визначено позицію України в контексті реалізації її євроінтеграційного курсу. Проведений порівняльний аналіз показав, що країни ЄС характеризуються високим рівнем інфраструктурної розвиненості, цифрової інтегрованості, ефективного регуляторного середовища та масштабної інвестиційної підтримки у сфері логістики. Лідерами в організації сучасних

логістичних потоків є Німеччина, Нідерланди, Бельгія та інші держави, транспортно-логістичні системи яких забезпечують конкурентні переваги ЄС на глобальному ринку.

У межах дослідження встановлено, що успішність логістичних моделей ЄС зумовлена гармонізованими стандартами, впровадженням цифрових технологій, розвитком мультимодальних перевезень і функціонуванням мережі TEN-T, яка є центральним елементом європейської транспортної інтеграції. Для України ці підходи становлять методичну основу для формування власної моделі розвитку логістики.

Аналіз реалізації транспортної стратегії України засвідчив, що держава послідовно рухається у напрямі адаптації транспортної політики до стандартів ЄС, модернізації інфраструктури, цифровізації логістичних процесів і впровадження європейських регуляторних норм. Проте транспортна система України все ще потребує масштабних інвестицій, технологічного оновлення, підвищення інституційної спроможності та забезпечення безпеки функціонування в умовах військової агресії.

Загалом результати розділу демонструють, що подальша інтеграція України до логістичного простору ЄС є не лише стратегічною метою, а й економічною необхідністю, що визначає ефективність міжнародної торгівлі, транзитного потенціалу та конкурентоспроможності країни у довгостроковій перспективі.

## РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

### 3.1. Посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи

Посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи України є ключовою умовою для її адаптації до стандартів Європейського Союзу та успішної інтеграції до європейського транспортного простору [11]. У сучасних умовах глобальних економічних трансформацій, підвищення конкуренції за транзитні потоки та викликів, пов'язаних із збройною агресією проти України, держава має відігравати визначальну роль у формуванні інституційного, фінансового та інфраструктурного підґрунтя розвитку логістики. Ефективна державна політика здатна забезпечити модернізацію транспортної інфраструктури, створити сприятливі умови для інвестицій та підвищити конкурентоспроможність української логістичної системи на європейському та світовому рівнях [23].

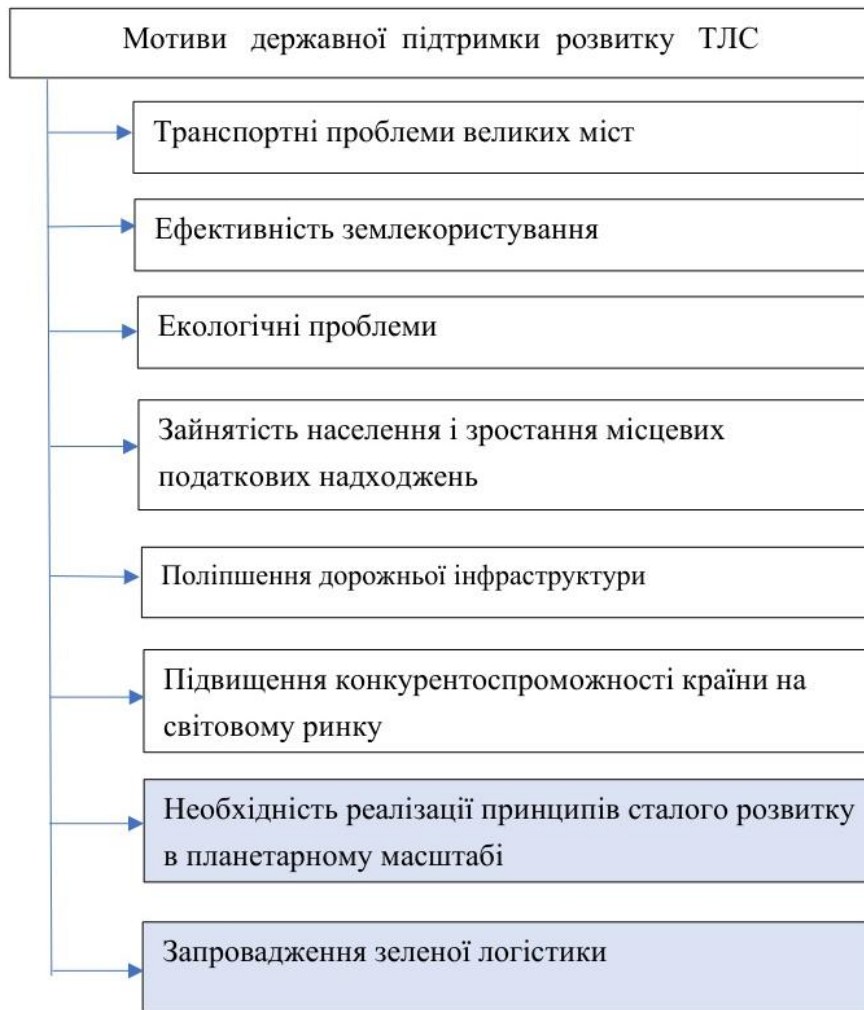


Рис.3.1 – Мотиви державної підтримки розвитку транспортно-логістичної системи

Одним із ключових напрямів державної підтримки є розвиток нормативно-правового середовища, яке має бути гармонізоване з вимогами ЄС та відповідати принципам прозорості, конкурентності й технологічної нейтральності [14]. Імплементация регламентів і директив ЄС у сфері транспорту, зокрема щодо безпеки перевезень, екологічних стандартів, мультимодальності та електронного документообігу, створить необхідні умови для інтеграції України до європейського логістичного простору [38]. Особливе значення має адаптація законодавства щодо автомобільних, залізничних та водних перевезень, а також забезпечення сумісності з технічними стандартами ЄС [6].

Другим важливим напрямом є державне фінансування та стимулювання інвестицій у транспортну інфраструктуру. В умовах обмеженості бюджетних ресурсів пріоритетне значення набувають механізми державно-приватного

партнерства (ДПП), концесійні проєкти, залучення кредитних ресурсів міжнародних фінансових інституцій (ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк) та використання коштів європейських програм підтримки (CEF, Connecting Europe Facility) [17]. Держава виступає ініціатором та координатором великих інфраструктурних проєктів — модернізації залізничних коридорів, реконструкції портів, будівництва автомобільних магістралей та створення логістичних хабів [36]. Така діяльність формує основу для інтеграції України до мережі TEN-T та посилення її транзитного потенціалу.



Рис.3.2 – Економічні, соціальні та екологічні пріоритети розвитку транспортно-логістичної системи

Значну роль у державній політиці відіграє цифрова трансформація транспортно-логістичних процесів, яка є ключовою передумовою інтеграції до європейських цифрових логістичних платформ [29]. Держава має забезпечувати розвиток національних електронних транспортних систем (e-Transport), систем автоматичного контролю транспорту, цифрових митних сервісів, платформ відстеження вантажів та інтелектуальних транспортних систем (ITS) [31]. Упровадження цифрового документообігу, зокрема e-CMR, дозволить значно скоротити час і витрати на міжнародні перевезення, забезпечити прозорість операцій та відповідність стандартам ЄС [44].

Важливим напрямом є модернізація залізничної системи, яка становить основу вантажної логістики України. Державна підтримка має бути спрямована на оновлення рухомого складу, електрифікацію ділянок, модернізацію колій, розвиток інтермодальних перевезень та підвищення пропускної спроможності ключових коридорів [5]. Значення цього напрямку зросло після запуску «Шляхів солідарності», які виявили критичні вузькі місця залізничної інфраструктури й продемонстрували потребу у швидкій модернізації [27].

Держава також має підтримувати модернізацію портів і морської логістики, оскільки морський транспорт забезпечує значну частку зовнішньоторговельних операцій. Розвиток контейнерних терміналів, глибоководних портів, логістичних промислових зон та цифрових портових систем дозволить Україні ефективно інтегруватися до європейських та світових логістичних мереж [10]. Концесійні проєкти в портах Ольвія та Херсон показали ефективність залучення приватних партнерів до управління портовою інфраструктурою [34].

Ще одним аспектом державної політики є підвищення інституційної спроможності державних органів, які відповідають за транспортну та логістичну інфраструктуру. Це стосується як ефективності митних органів, так і роботи Укртрансбезпеки, Укрзалізниці, Адміністрації морських портів України та місцевих органів управління транспортом [18]. Посилення інституційної спроможності включає кадровий розвиток, цифровізацію процедур, боротьбу з

корупцією, оптимізацію регуляторних процесів та підвищення прозорості управління [21].

Важливим елементом державної підтримки є підвищення безпеки транспортної системи, що стало особливо актуальним у період воєнних дій. Держава має забезпечувати захист критичної транспортної інфраструктури, розробляти альтернативні логістичні маршрути, модернізувати системи моніторингу та впроваджувати протоколи безпеки для міжнародних перевезень [16]. Забезпечення стійкості транспортно-логістичної системи є запорукою безперебійного функціонування економіки та підтримки гуманітарних і воєнних потреб країни.

Таблиця 3.1 – Фактори впливу на різні види транспортних послуг в Україні

Вид транспортних послуг	Фактори			
	попит	фінансові ресурси	технічні фактори	інші фактори
Сфера послуг	37	60	26	47
Наземний і трубопровідний транспорт	43	58	27	33
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	32	58	29	42
Авіаційний транспорт	0	75	0	75
Водний транспорт	к	к	к	к
Поштова та кур'єрська діяльність	к	к	к	к
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	20	54	34	54

к - дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України "Про офіційну статистику" щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Нарешті, держава повинна сприяти розвитку людського капіталу у сфері логістики, підтримуючи освітні програми, підвищення кваліфікації фахівців, розвиток інноваційних логістичних стартапів та досліджень у сфері транспортної

економіки [8]. Формування професійного кадрового резерву є передумовою довгострокової ефективності транспортно-логістичної системи.

Таким чином, посилення державної підтримки транспортно-логістичної системи України є багатогранним процесом, що охоплює нормативно-правові, інституційні, інфраструктурні, фінансові та технологічні заходи. Комплексність державної політики у цій сфері визначатиме успішність інтеграції України до європейського логістичного простору та її здатність забезпечувати конкурентні транзитні й торговельні переваги у довгостроковій перспективі.

### 3.2. Активізація залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи

Активізація залучення іноземних інвестицій у розвиток транспортно-логістичної системи України є стратегічною передумовою її інтеграції до європейського логістичного простору, підвищення конкурентоспроможності та ефективності функціонування національної економіки [14]. Україна має значний транзитний потенціал, вигідне географічне положення та розгалужену мережу транспортних коридорів, однак їх розвиток стримується недостатнім рівнем інвестицій у модернізацію інфраструктури, технологічне оновлення та цифровізацію логістичних операцій. За умов, коли власних бюджетних ресурсів недостатньо для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, залучення іноземних інвесторів стає ключовим інструментом розбудови сучасної та конкурентоспроможної транспортної системи [22].

Одним із пріоритетних напрямів залучення іноземних інвестицій є модернізація та розвиток транспортної інфраструктури, включно із залізничними коридорами, автомобільними магістралями, морськими портами, аеропортами та мультимодальними логістичними центрами. Особливу увагу привертають міжнародні проєкти, що забезпечують інтеграцію України в мережу TEN-T і пов'язують її з ключовими логістичними хабами Європи [19]. Зокрема, потенційно інвестиційно привабливими є проєкти розвитку інтермодальних терміналів на західному кордоні, розширення залізничних переходів,

будівництво нових логістичних парків і реконструкція морських портів для підвищення контейнерних потужностей [37].

Назва технології	Назва логістичного елементу
Enterprise Resource Planning (ERP)	Планування ресурсів підприємства
Warehouse Management System (WMS)	Система управління складом
Transport Management System (TMS)	Система управління транспортом
Customer Relationship Management (CRM)	Управління взаємовідносинами із споживачами (постачальниками)

Рис. 3.3 – Логістичні технології та відповідні елементи транспортно-логістичних систем

Механізм державно-приватного партнерства (ДПП) є одним із найбільш дієвих інструментів залучення іноземних інвестицій до транспортної галузі України. Концесійні проєкти у портах Ольвія та Херсон показали високий рівень ефективності співпраці держави й приватних інвесторів, що створює передумови для поширення таких моделей у порту «Чорноморськ», Одесі, Південному та інших інфраструктурних об'єктах [26]. ДПП дозволяє зменшити фінансове навантаження на державний бюджет, забезпечити технологічне оновлення та впровадження інноваційних стандартів управління інфраструктурою [30].

Важливим аспектом активізації інвестиційної діяльності є участь міжнародних фінансових організацій у фінансуванні інфраструктурних проєктів. Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Світовий банк та Міжнародна фінансова корпорація (IFC) активно підтримують проєкти модернізації залізничної інфраструктури, розвитку автомобільних доріг, оптимізації портових операцій і цифровізації логістичних процесів в Україні [12]. Такі проєкти передбачають не лише фінансування, а й передачу технічних знань, експертний супровід та впровадження європейських стандартів управління.

Активізація іноземних інвестицій неможлива без поліпшення інституційного та регуляторного середовища, яке має забезпечувати передбачуваність інвестиційних умов, захист прав інвесторів, прозорість

процедур та мінімізацію корупційних ризиків [33]. У цьому контексті важливою є адаптація законодавства України до норм ЄС, зокрема у частині тарифної політики, технічних регламентів, стандартів безпеки та цифрового документообігу [16]. Створення сприятливого нормативного середовища є фундаментальною умовою для приходу інвесторів, які прагнуть стабільності та відповідності європейським практикам.

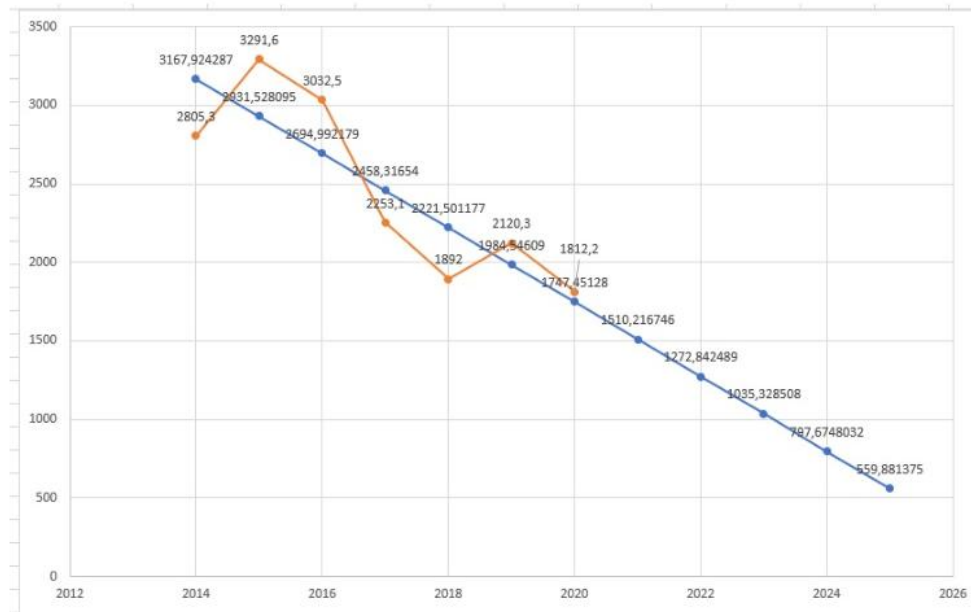


Рис.3.4 – Динаміка прогнозних і фактичних значень показників розвитку транспортно-логістичної системи

Значний потенціал залучення іноземних інвестицій спостерігається у сфері морської логістики, оскільки українські порти відіграють ключову роль у міжнародній торгівлі. Інвестори проявляють інтерес до розвитку контейнерних терміналів, агропромислових терміналів, логістичних зон та портової інфраструктури глибоководного типу [20]. Порти Чорноморськ, Південний та Одеса можуть стати ключовими транзитними платформами для співпраці з ЄС та країнами Середземноморського регіону [34].

Авіаційна логістика також є перспективною для інвестицій. Модернізація вантажних терміналів, розвиток регіональних аеропортів та впровадження інтелектуальних систем управління вантажопотоками можуть підвищити

конкурентоспроможність української авіаційної інфраструктури [29]. Особливу увагу слід приділити інвестиціям у безпеку авіаперевезень та підвищення ефективності логістичних хабів, таких як аеропорти «Бориспіль» та «Львів» [8].

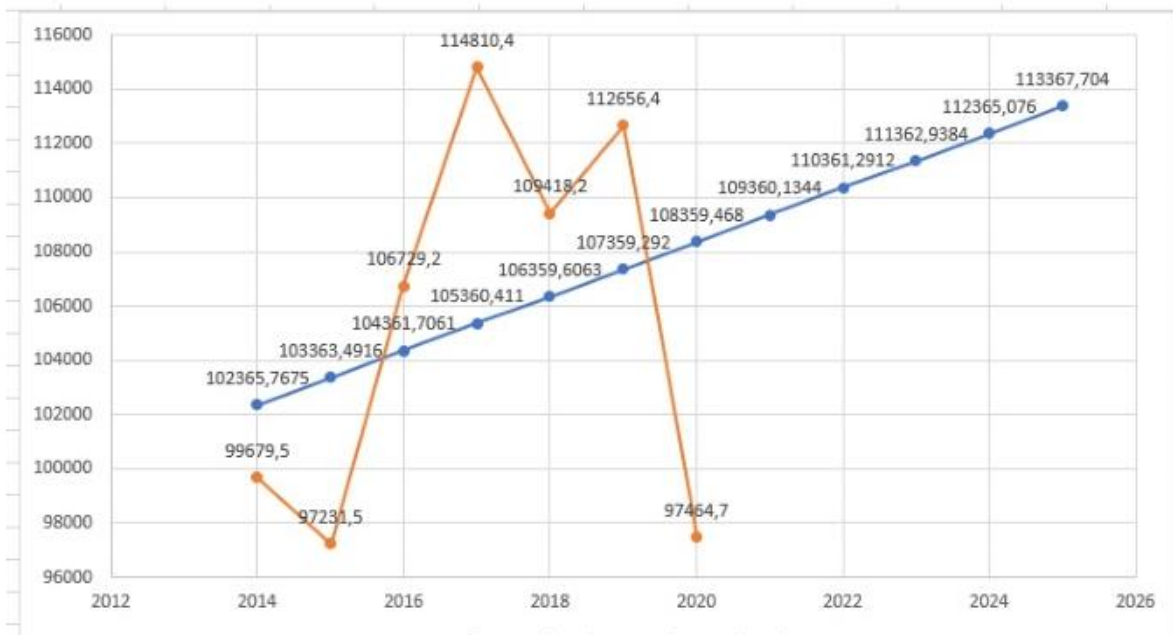


Рис.3.5 – Порівняння фактичних і прогнозних тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи України

Важливим напрямом залучення іноземних інвестицій є цифровізація логістики, зокрема впровадження цифрових платформ управління перевезеннями, систем відстеження вантажів, електронних митних сервісів та технологій блокчейну [5]. Компанії з ЄС активно інвестують у цифрові логістичні рішення, які можуть бути адаптовані в Україні для забезпечення взаємодії з європейськими системами управління транспортними потоками [41].

Підвищення інвестиційної привабливості можливе також через розвиток інноваційних промислово-логістичних парків, які можуть стати центрами обробки вантажів, виробництва та сервісного обслуговування у рамках інтеграції до європейських ланцюгів постачання [23]. Такі парки створюють можливості

для розвитку кластерів логістичних операторів, транспортних компаній, виробників і технологічних підприємств [40].

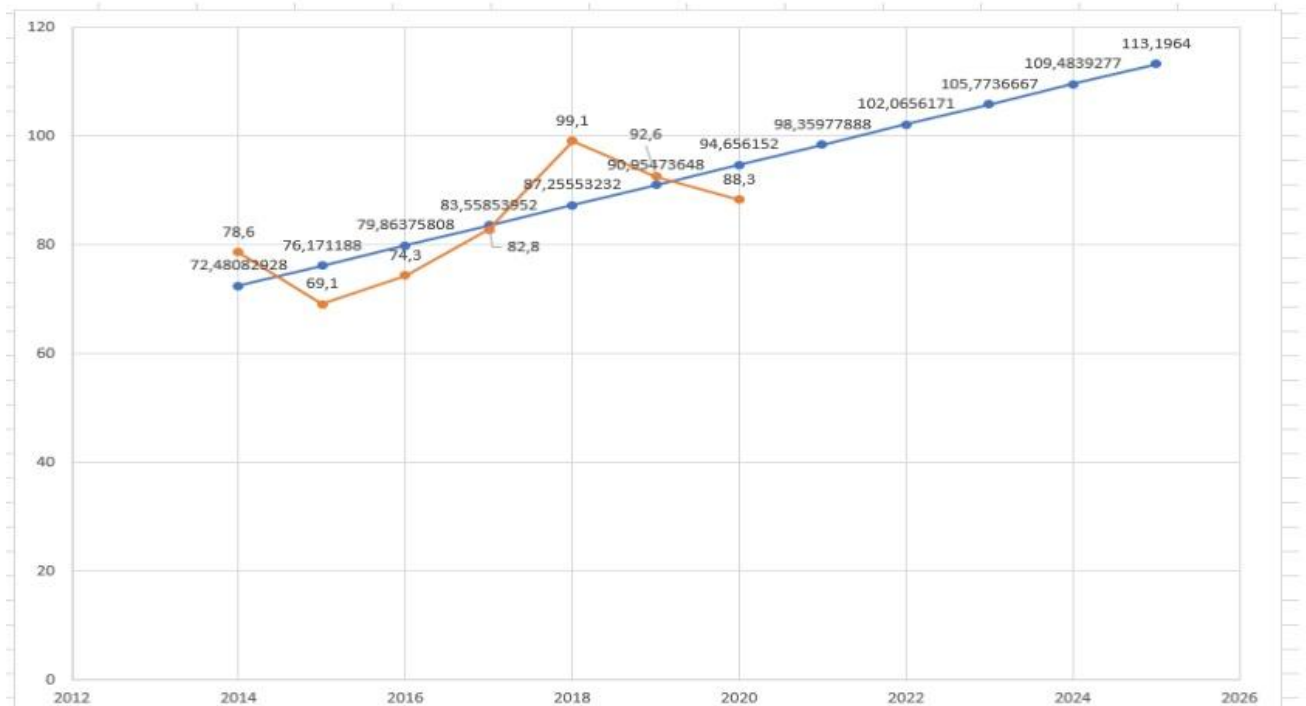


Рис. 3.6 – Динаміка індексу розвитку транспортно-логістичної системи України: фактичні та прогнозні значення

Значний потенціал залучення інвестицій спостерігається на західному кордоні України, де зростає потреба у розвитку інтермодальних терміналів, логістичних хабів, пунктів пропуску з розширеною пропускною спроможністю та сучасних складських комплексів [7]. Активний інвестиційний розвиток цієї території забезпечить підвищення ефективності «Шляхів солідарності» та інтеграцію з транспортними системами Польщі, Румунії, Словаччини та Угорщини [28].

Таким чином, активізація залучення іноземних інвестицій у розбудову транспортно-логістичної системи України є ключовим фактором формування сучасної, конкурентоспроможної та інтегрованої в європейський простір інфраструктури. Успішність цього процесу залежить від гармонізації

законодавства, цифрової трансформації, розвитку ДПП, підвищення інституційної спроможності та створення сприятливих умов для міжнародних інвесторів. Реалізація цих напрямів забезпечить Україні зміцнення транзитної ролі, інтеграцію до TEN-T та формування стійких логістичних зв'язків із країнами ЄС.

### 3.3. Прогнозування ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України

Прогнозування ефективності розбудови транспортно-логістичної системи України є важливим інструментом стратегічного планування, який дозволяє оцінити перспективи інтеграції країни до європейського транспортного простору, визначити потенційні економічні вигоди та сформулювати пріоритети інфраструктурного розвитку [18]. У сучасних умовах, коли логістика відіграє ключову роль у міжнародній торгівлі та глобальних ланцюгах постачання, прогностичні моделі стають необхідним елементом ухвалення рішень на державному рівні, дозволяючи системно оцінювати майбутні зміни та пов'язувати їх із макроекономічними тенденціями [30].

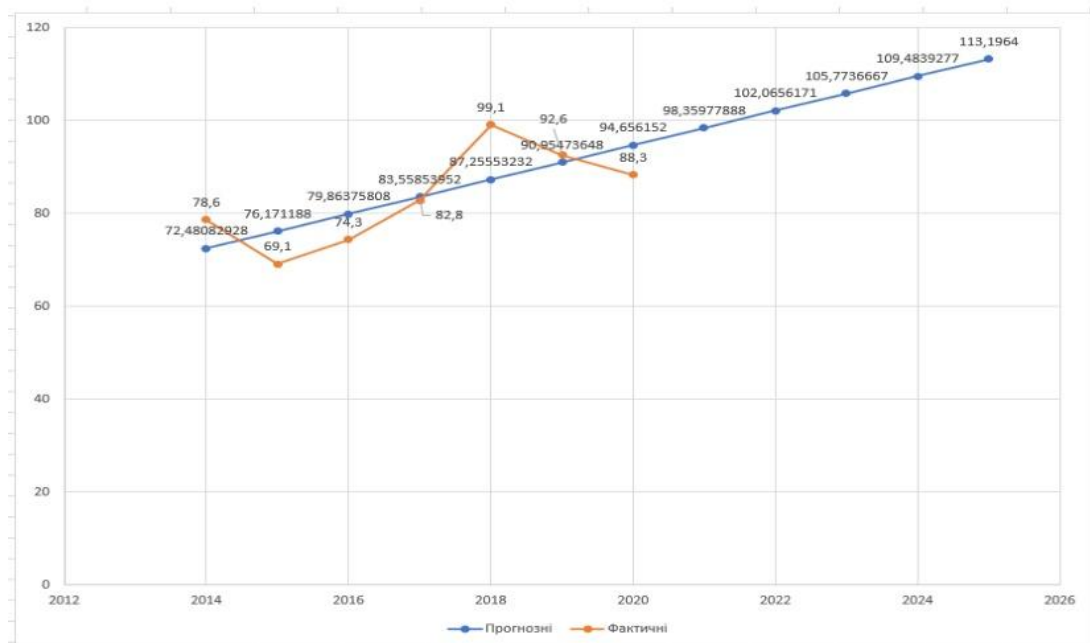


Рисунок 3.5 – Прогноз перевезення вантажів авіаційним транспортом (тис. т) (Джерело: побудовано автором)

Прогнозування розвитку логістичної системи ґрунтується на поєднанні кількісних та якісних методів, що включають економіко-математичне моделювання, індексний аналіз, інтегральні показники, бенчмаркінг, сценарний прогноз, експертні оцінки та моделі просторової економіки [27]. Такий комплексний підхід дозволяє врахувати широкий спектр факторів: інфраструктурний стан, інституційні зміни, інвестиційний потенціал, інтеграційні процеси, безпекові ризики та цифрову трансформацію галузі [35].

Одним із ключових інструментів прогнозування є сценарний аналіз, який дозволяє оцінити можливі варіанти розвитку залежно від інтенсивності інвестицій, швидкості імплементації європейських стандартів, внутрішньої економічної динаміки та зовнішньополітичних умов [14]. Як правило, виділяють три сценарії: оптимістичний, базовий і песимістичний. — Оптимістичний сценарій передбачає активне залучення іноземних інвестицій, повномасштабну інтеграцію до TEN-T, швидку цифровізацію логістики,

стабільність внутрішнього ринку та безперервне функціонування міжнародних коридорів.

— Базовий сценарій враховує помірні темпи реформ, поступове оновлення інфраструктури та обмежений доступ до інвестиційних ресурсів.

— Песимістичний сценарій передбачає високі ризики безпеки, затримки в модернізації, нестачу інвестицій та ускладнення міжнародних логістичних зв'язків [41].

Для кількісного обґрунтування прогнозу застосовуються економетричні моделі, що дозволяють оцінити вплив інфраструктурних та логістичних змін на економічні показники країни — обсяги експорту, ВВП, інвестиційну активність та транзитні доходи [21]. Наприклад, моделі регресійного аналізу допомагають визначити залежність між якістю логістики (за показниками LPI, LSCI, Doing Business) та обсягами зовнішньої торгівлі. Дослідження свідчать, що покращення одного індексного пункту LPI може сприяти зростанню експорту на 10–15 % [5].

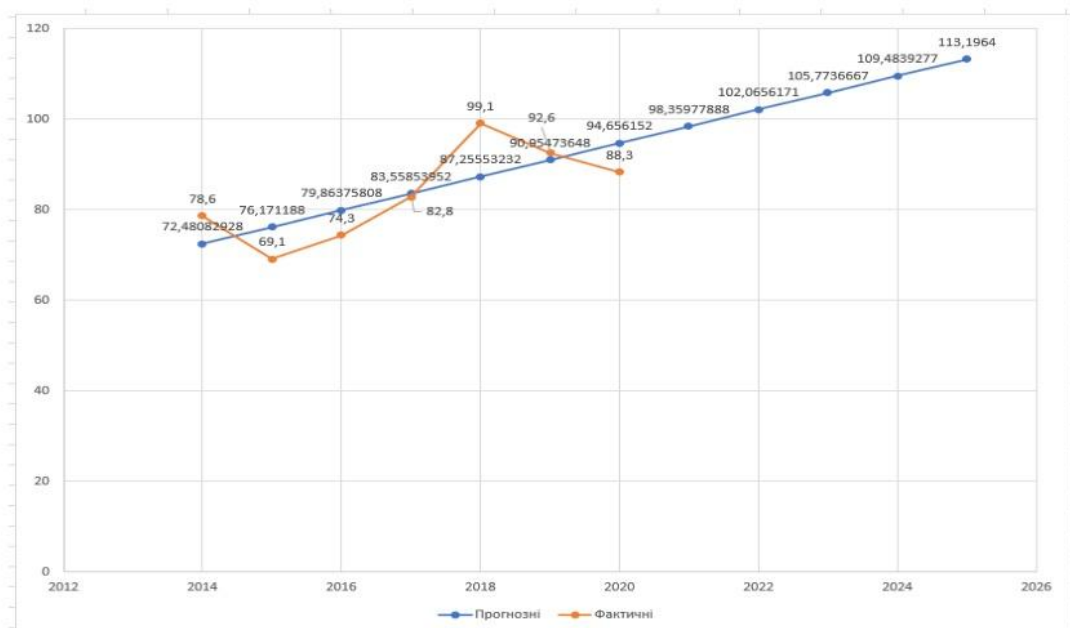
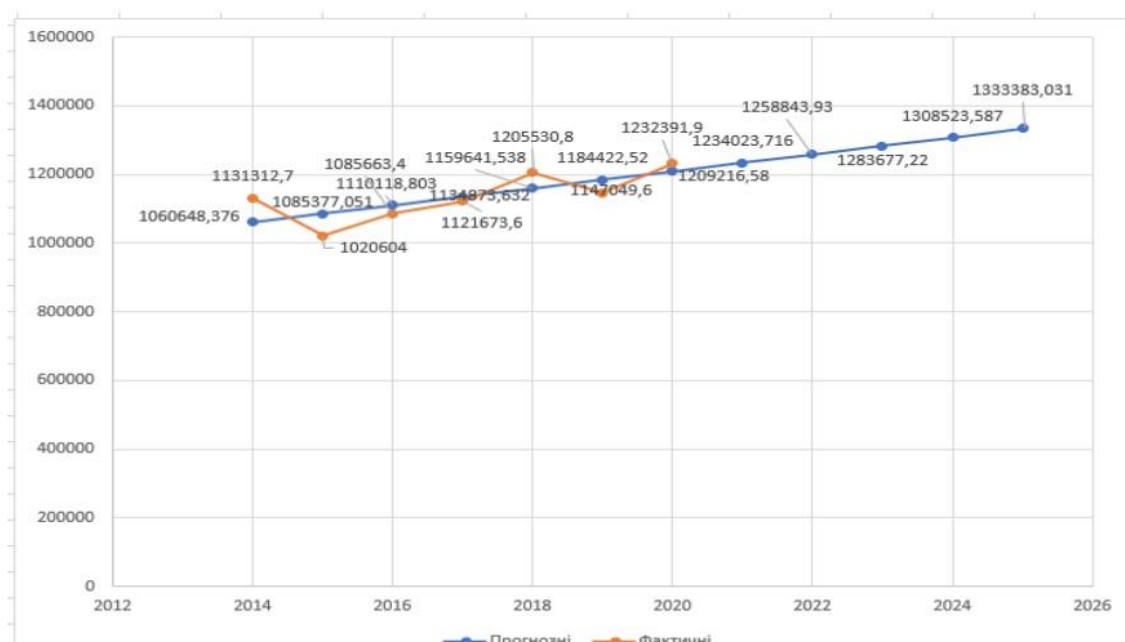


Рисунок 3.5 – Прогноз перевезення вантажів авіаційним транспортом (тис. т) (Джерело: побудовано автором)

Рис. 3.6 відображує прогноз перевезення вантажів автомобільним транспортом.



Інший важливий інструмент — інтегральний індекс розвитку транспортно-логістичної системи, який включає інфраструктурні, інституційні, фінансові та цифрові показники. Його застосування дозволяє прогнозувати загальний рівень інтегрованості ТЛС України до європейської мережі TEN-T та оцінювати ефективність реалізованих заходів [33]. Такий індекс дає змогу визначити

динаміку змін і виявити найбільш критичні сфери, що потребують додаткових інвестицій.

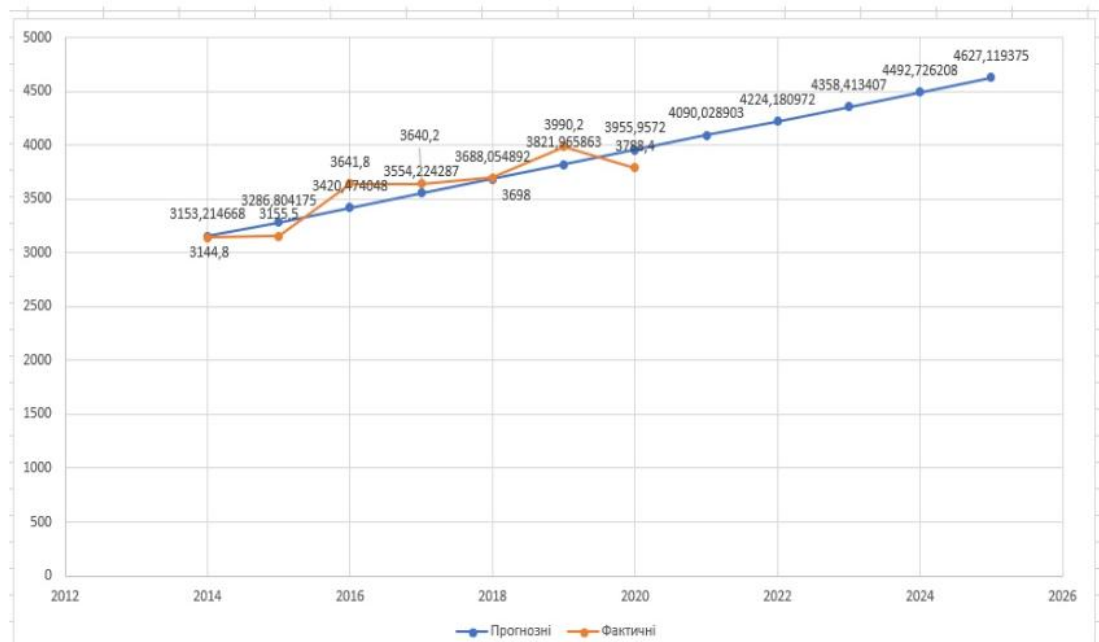


Рис.3.7 – Порівняння прогнозних і фактичних показників обсягів логістичної діяльності України

У контексті євроінтеграції важливе місце займає оцінювання ефективності проектів за методиками СВА (Cost-Benefit Analysis), оскільки інфраструктурні проекти, що фінансуються за участі ЄС, повинні мати чітку економічну аргументацію [24]. СВА дозволяє оцінити соціально-економічну вигоду від модернізації транспортних коридорів, реконструкції портів, розвитку інтермодальних терміналів та цифрових платформ управління логістикою. Такий підхід відображає не лише фінансову ефективність, але й соціальні, екологічні та регуляторні результати [12].

Прогнозування розвитку логістичної системи України також передбачає оцінювання цифрової інтегрованості, оскільки цифровізація стає ключовою умовою ефективної логістики. Використання аналітики великих даних,

інтелектуальних транспортних систем, цифрових платформ e-CMR, e-Transport та blockchain дозволить значно підвищити конкурентоспроможність української логістики [3]. Прогнозні моделі цифрової готовності визначають рівень адаптації транспортної системи до європейських цифрових стандартів, що є критично важливим для майбутньої інтеграції до єдиного цифрового ринку ЄС [40].

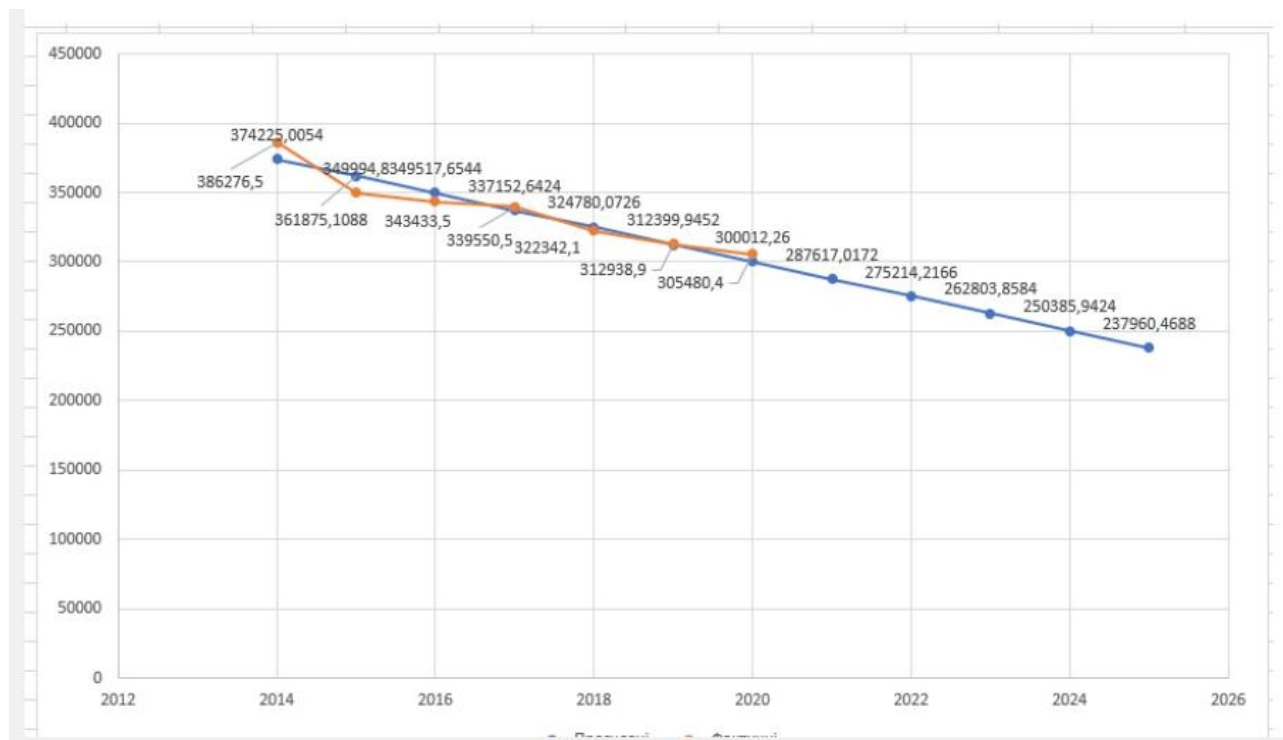


Рис. 3.8 – Динаміка фактичних та прогнозних значень витрат у транспортно-логістичній сфері України

Одним із новітніх інструментів є просторове моделювання транспортних потоків, яке дозволяє дослідити зміни логістичної структури регіонів України після модернізації інфраструктури, відкриття нових маршрутів, реконструкції залізничних коридорів та розвитку портових зон [9]. Цей метод дозволяє визначити можливі «точки росту» транспортно-логістичної системи, зокрема на західному кордоні, у припортових територіях та на ділянках міжнародних транспортних коридорів [26].

Прогнозування ефективності розвитку ТЛС України неможливе без оцінювання ризиків, що включають безпекові, інвестиційні, інфраструктурні та регуляторні чинники [16]. Окремий виклик становить військова агресія Росії, яка спричинила значне пошкодження інфраструктури. Тому у прогностичній моделі інтегруються параметри відновлення транспортних мереж, альтернативні маршрути та сценарії реконструкції ключових логістичних вузлів [20].

Узагальнюючи, прогнозування ефективності транспортно-логістичної системи України має стратегічне значення для формування політики інфраструктурного розвитку та визначення перспектив інтеграції до ЄС. Використання комплексних моделей, сценарного аналізу, цифрових інструментів та економетричних методів дозволяє отримати об'єктивну картину майбутнього логістичної системи та окреслити шляхи її модернізації. Успішність реалізації прогнозів залежатиме від інвестиційної активності, темпів гармонізації з ЄС, цифрової трансформації та забезпечення безпекової стійкості транспортної інфраструктури [44].

### Висновки до розділу 3

У третьому розділі було досліджено ключові напрями розвитку транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції. Проаналізовано роль державної підтримки у формуванні сучасної та конкурентоспроможної логістичної інфраструктури, визначено механізми активізації іноземних інвестицій, а також обґрунтовано методичні підходи до прогнозування ефективності інфраструктурного розвитку. Проведений аналіз свідчить, що ефективна інтеграція України до логістичного простору ЄС можлива лише за умови комплексної модернізації транспортного сектору,

посилення інституційної спроможності та активної взаємодії держави з міжнародними партнерами.

У межах підрозділу 3.1 було встановлено, що державна підтримка має охоплювати нормативно-правову гармонізацію, інфраструктурні інвестиції, цифровізацію логістики, модернізацію залізниць, розвиток портової та авіаційної інфраструктури, а також підвищення безпеки транспортних мереж. Саме комплексність державної політики формує підґрунтя для довгострокової стійкості транспортної системи.

У підрозділі 3.2 доведено, що залучення іноземних інвестицій є критичним фактором розвитку логістичної інфраструктури. Механізми державно-приватного партнерства, участь міжнародних фінансових інституцій, розвиток концесійних проєктів і гармонізація регуляторного середовища із нормами ЄС значно підвищують інвестиційну привабливість України та сприяють модернізації транспортної галузі.

У підрозділі 3.3 обґрунтовано значення прогнозування транспортно-логістичних змін, яке забезпечує наукову основу для стратегічного планування та формування інвестиційної політики. Використання економіко-математичного моделювання, сценарного аналізу, просторових моделей та індексних методик дає змогу оцінювати перспективи розвитку та визначати оптимальні напрями інтеграції.

Таким чином, реалізація окреслених заходів сприятиме формуванню сучасної, стійкої та інноваційної транспортно-логістичної системи України, здатної забезпечити ефективну інтеграцію до європейського економічного простору.

## ВИСНОВКИ

У дипломній роботі здійснено комплексне дослідження теоретичних, методичних та практичних аспектів розвитку транспортно-логістичної системи України в контексті її європейського інтеграційного курсу. На основі опрацювання наукових підходів, аналітичних даних та результатів порівняльного аналізу сформовано цілісне бачення ролі логістики у міжнародній торгівлі, особливостей логістичної інтеграції в Європейському Союзі та можливостей України щодо модернізації власної транспортної інфраструктури.

У першому розділі визначено теоретичні засади формування транспортно-логістичної системи та її значення у міжнародній торгівлі. Доведено, що ефективна логістика є критичним чинником конкурентоспроможності держав у глобальних ланцюгах постачання. Розглянуто модель логістичної інтеграції Європейського Союзу, яка ґрунтується на регуляторній гармонізації, розгалуженій інфраструктурі TEN-T, цифровізації транспортних процесів і розвинутій інституційній взаємодії. Обґрунтовано методичні підходи до оцінювання інтеграційної ефективності транспортно-логістичних систем, що включають індексний аналіз, інтегральні моделі, сценарне прогнозування та бенчмаркінг.

Другий розділ присвячений аналізу розвитку транспортно-логістичних систем країн ЄС та оцінюванню реалізації транспортної стратегії України у сфері євроінтеграції. Встановлено, що країни ЄС демонструють високий рівень логістичного розвитку, зумовлений системною державною політикою, інноваційністю та інфраструктурною модернізацією. Порівняльний аналіз засвідчив наявність значних відмінностей між країнами Євросоюзу, однак загальною тенденцією є високий рівень інтегрованості й технологічності

логістики. Україна здійснює поступову адаптацію до стандартів ЄС, реалізує проекти в межах TEN-T, модернізує інфраструктуру, однак залишається потреба у суттєвому інвестиційному ресурсі та посиленні інституційної спроможності.

У третьому розділі досліджено ключові напрями модернізації транспортно-логістичної системи України. Встановлено, що державна підтримка та регуляторна гармонізація є необхідними умовами інтеграції до європейського транспортного простору. Підкреслено стратегічну важливість залучення іноземних інвестицій через механізми державно-приватного партнерства, концесії та участь міжнародних фінансових інститутів. Розглянуто методичні аспекти прогнозування ефективності розвитку логістики, які дозволяють формувати довгострокові сценарії та оцінювати перспективи економічних вигід від інтеграції.

Узагальнення результатів дозволяє зробити такі ключові висновки:

1. Транспортно-логістична система є ключовим чинником міжнародної конкурентоспроможності, визначає ефективність зовнішньої торгівлі та забезпечує включення країни до глобальних ланцюгів постачання.

2. Європейський Союз створив одну з найбільш інтегрованих логістичних систем світу, де інфраструктурна мережа TEN-T, єдині стандарти й цифрова логістика забезпечують мобільність товарів та економічну стабільність.

3. Методичні підходи до оцінювання інтеграції ТЛС мають багатовимірний характер, що вимагає використання комплексних моделей та індексів для всебічної оцінки логістичної ефективності держав.

4. Україна має значний потенціал інтеграції до європейського логістичного простору, однак його реалізація потребує глибокої модернізації інфраструктури, цифровізації та інституційного оновлення.

5. Залучення іноземних інвестицій є визначальним чинником розвитку транспортної системи України, оскільки власних ресурсів недостатньо для модернізації залізниць, портів, автомобільних магістралей та авіаційних вузлів.

6. Прогнозування розвитку транспортно-логістичної системи є основою стратегічного планування, дозволяючи оцінювати сценарії розвитку та визначати інфраструктурні пріоритети у довгостроковій перспективі.

Виконане дослідження підтверджує, що модернізація транспортно-логістичної системи України є невід'ємною складовою її європейського інтеграційного шляху та важливою умовою посилення міжнародної конкурентоспроможності держави. Реалізація представлених у роботі рекомендацій сприятиме формуванню сучасної, ефективної та стійкої логістичної моделі, гармонійно інтегрованої в європейський економічний простір.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алієв Ф. М. Управління рухом матеріальних потоків на основі ланцюга Маркова. Науковий вісник Ужгородського національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород : Гельветика, 2019. Вип. 24, №Ч.1. С. 14-18 (дата звернення: 05.11.2023).

2. Алькема В.Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. Вчені записки Університету “КРОК”. Серія “Економіка” . Вип. 46. С.82-92 (дата звернення: 05.11.2023).

3. Антонюк І.Б. Світовий досвід використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку за умов глобалізації. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2011, № 5, Т. 1.С. 94-200 (дата звернення: 08.11.2023).

4. Бакаєв О.О., Кутах О.П., Пономаренко Л.А. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. К. : Фенікс, 2003. 429. с. Т.1 (дата звернення: 08.11.2023).

5. Барабанова Ю.Є. Трансформація логістичного менеджменту України в контексті реалізації євроінтеграційної стратегії: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії: 073. Одеса, 2020. 223 с (дата звернення: 08.11.2023).

6. Бортнік С.М. Формування та розвиток логістичної інфраструктури України в контексті євроінтеграції. Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія : Економіка і менеджмент : наук. журн. Сум. нац. аграр. ун-т. Суми. Вип 3(81), 2019. С 45-51 (дата звернення: 08.11.2023).

7. Бохнан А.В. Міжнародна торгівля в контексті інноваційної інтеграції екологічних ресурсів. Ефективна економіка. 2011. №4. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=510> (дата звернення: 08.11.2023).

8. Волосюк М.В., Долованюк О. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних центрів країн ЄС. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/40255/1/364.pdf> (дата звернення: 08.11.2023)

9. Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11985/1/97.pdf> (дата звернення: 11.11.2023).

10. Гончарук Я.А., Мокій А.І., Семів С.Р. Досвід Австрійської Республіки у контексті формування стратегії й тактики міжнародної інтеграції. Фінанси України. 2003. №10. С.3-13 (дата звернення: 11.11.2023).

11. Городко М. В. Методичні підходи до оцінки ефективності управління логістичною системою молокопереробних підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 5. С. 63-67. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd\\_2019\\_5\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2019_5_12) (дата звернення: 11.11.2023).

12. Городко М. В. Оцінка факторів впливу на функціонування логістичної системи молокопереробних підприємств. Економіка та держава. 2019. № 2. С. 124-129. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde\\_2019\\_2\\_24](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2019_2_24) (дата звернення: 11.11.2023).

13. Logistics Performance index (LPI). The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/>(дата звернення: 11.11.2023).

14. Грицина Л.А ., Харун О.А. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичних систем провідних країн світу. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2019. С. 143-146 (дата звернення: 14.11.2023).

15. Давідіч Ю. О. Конспект лекцій з дисципліни «Ефективність транспорту» (для магістрів усіх форм навчання спеціальності 275 – Транспортні технології) / Ю. О. Давідіч, Г. І. Фалецька, М. В. Ольхова ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 74 с. (дата звернення: 14.11.2023).

16. Довгань В. Нова транспортна стратегія ЄС: до чого варто бути готовій Україні. 2021. Європейська правда. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2021/03/31/7121474/> (дата звернення: 14.11.2023).

17. Дяченко О.Ф., Кириченко О.М., Попова Ю.М. Аналіз зарубіжного досвіду управління логістичною діяльністю підприємств.

Інфраструктура Ринку. 2021. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/53\\_2021/3.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/53_2021/3.pdf)

18. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів. Бізнес Інформ. 2017. № 2. С. 37-44. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf\\_2017\\_2\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2017_2_6) (дата звернення: 14.11.2023).

19. Заблодська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект. Економіка розвитку. 2012. № 1. С.50–53 (дата звернення: 14.11.2023).

20. Зелена логістика: від змін у ланцюгах постачання до зменшення викидів. UTEC Logistics. URL: <https://utec.ua/blog/zelena-logistika-vid-zmin-u-lantsyugah-postachannya-do-zmenschennya-vikidiv> (дата звернення: 17.11.2023).

21. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі : монографія. Київ : Київ. нац. торг. екон. ун-т, 2016. 432 с (дата звернення: 17.11.2023).

22. Ільченко Н. Б., Кулік А. В. Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління. – 2019. – Т. 30(69), № 5(2). – С. 42-50. – URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU\\_econ\\_2019\\_30%2869%29282%](http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2019_30%2869%29282%29) (дата звернення: 17.11.2023).

23. Іщенко О. А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. Економічний аналіз. 2018. Т. 28, № 4. С. 313-320. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan\\_2018\\_28%284%29\\_\\_43](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2018_28%284%29__43) (дата звернення: 17.11.2023).

24. Керничний Б. Я., Радинський С.В. Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств. Галицький економічний вісник. Т. : ТНТУ, 2021. Том 69. № 2. С. 83–94 (дата звернення: 17.11.2023).

25. Кирлик Н.Ю. Глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг. Актуальні проблеми економіки. №3 (237), 2021. С. 53-59 (дата звернення: 20.11.2023).

26. Клименко В. В., Лозова Г. М. Ефективність діяльності підприємств на ринку логістичних послуг в Україні. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. 2021. Вип. 17(2). С. 94-108 (дата звернення: 20.11.2023).

27. Ковалик О. А., Велева О. А. Характеристика транспортно-логістичного забезпечення діяльності підприємств України. Економіка, фінанси, право. 2020. №. С. 22-24 (дата звернення: 20.11.2023).

28. Ковтун Т.А., Смокова Т. М., Ковтун Д. К. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 3 (76). С. 29-46. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-29-46 (дата звернення: 20.11.2023).

29. Ковтун Т., Смокова Т., Ковтун Д. «Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України». Транспортні системи і технології, по. 35: 156–168. URL: <https://tst.duit.in.ua/index.php/tst/article/view/228> (дата звернення: 20.11.2023).

30. Колісниченко В. Вантажні перевезення в Україні за підсумками 2022 року скоротились удвічі. GMK Center. URL: <https://gmk.center/ua/news/vantazhni-perevezennya-v-ukraini-za-pidsumkami-2022-roku-skorotilis-udvichi/> (дата звернення: 25.11.2023).

31. Колодійчук В.А., Крупка З.М. Оцінка ефективності менеджменту у логістиці олійних культур. Інфраструктура ринку. Вип. 45. 2020. С. 15-20. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/45\\_2020\\_ukr/5.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/45_2020_ukr/5.pdf) (дата звернення: 25.11.2023).

32. Комчатних О. В. Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємств: автореф. к-та екон. наук : 08.00.04. Київ, 2020. 25 с (дата звернення: 25.11.2023).

33. Конспект лекцій з дисципліни «Логістика» для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти зі спеціальності 073 «Менеджмент» / Укладач: С.І. Тарасенко. Кам'янське: ДДТУ, 2020. 144 с. (дата звернення: 25.11.2023).

34. Крикавський Є. В. Логістика. для економістів : підручник. Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2004. 448 с. (дата звернення: 30.11.2023).

35. Кузьменко А. В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури Науковий огляд. 2015. № 7 (17). С. 5-14 (дата звернення: 30.11.2023).

36. Лук'янова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка та суспільство. Електронне наукове фахове видання. Мукачево: МДУ, 2018. №18. С. 166 – 172 (дата звернення: 30.11.2023).

37. Луценко І.С. Державна підтримка транспортно-логістичної системи України в геополітичному аспекті. Приазовський економічний вісник. 2021. Вип. 1 (24). С. 40-43. URL: [http://pev.kpu.zp.ua/journals/2021/1\\_24\\_ukr/8.pdf](http://pev.kpu.zp.ua/journals/2021/1_24_ukr/8.pdf) (дата звернення: 30.11.2023).

38. Маловичко А. С. Інтеграція України до транспортно-логістичної системи Європейського Союзу. Причорноморські економічні студії. 2016. Вип. 7. С. 55-58. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses\\_2016\\_7\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2016_7_12) (дата звернення: 03.12.2023).

39. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз : зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92–97 (дата звернення: 03.12.2023).

40. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. URL: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnltu/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf) (дата звернення: 03.12.2023).

41. Математичні моделі та новітні технології управління економічними та технічними системами : монографія / за заг. ред В.О. Тімофєєва, І.В. Чумаченко – Харків: ФОП Панов А.М., 2018. 314 с.

42. Мігай Н. Б. Логістичний потенціал як рушійна сила інноваційного розвитку регіону. Економіка та суспільство. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-36-18> (дата звернення: 06.12.2023).

43. Мігай Н. Б. Підприємницький потенціал як стратегічний резерв підвищення регіональної конкурентоспроможності. Причорноморські економічні студії. 2018. Вип. 30(1). С. 155-159. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses\\_2018\\_309](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2018_309) (дата звернення: 06.12.2023).

44. Міжнародна економіка: Підручник / А.П.Румянцев, Г.Н.Климко, В.В.Рокоча та ін.; за ред. А.П.Румянцева. К.: Знання-Прес, 2003. 448 с. (дата звернення: 06.12.2023).

45. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html> (дата звернення: 06.12.2023).

46. Міжнародна торгівля. URL: [https://pns.hneu.edu.ua/pluginfile.php/497425/mod\\_resource/content/3/2.pdf](https://pns.hneu.edu.ua/pluginfile.php/497425/mod_resource/content/3/2.pdf) (дата звернення: 06.12.2023).

47. Мороз О. С. Міжнародна економічна інтеграція України: проблемні аспекти розвитку. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019. № 19. С. 27-34 (дата звернення: 09.12.2023).

48. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 09.12.2023).

49. Новальська Н.І., Клименко В.В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища // Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2021. Том 32 (71). №4. С. 64-69 (дата звернення: 09.12.2023).

50. Офіційний сайт Світового банку. URL: <https://www.worldbank.org> (дата звернення: 09.12.2023).

51. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html> (дата звернення: 09.12.2023).

52. Офіційний сайт статистики України URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.12.2023).

53. Офіційний сайт. Євростат. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата звернення: 12.12.2023).

54. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2016. – Вип. 9. – С. 126-129. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg\\_2016\\_9\\_31](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2016_9_31) (дата звернення: 12.12.2023).

55. Попова Н. В., Шинкаренко В.Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. Вип. 53. С. 54-60. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp\\_2016\\_53\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_53_10) (дата звернення: 12.12.2023).

56. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові/ Н. В. Попова // Бізнес Інформ. 2016. № 1. С. 169-174. URL: [http://nbuv.g/UJRN/b\\_2016\\_](http://nbuv.g/UJRN/b_2016_) (дата звернення: 12.12.2023).

57. Приходько І. В. Теоретичні концепції міжнародної економічної інтеграції. Економічний аналіз. 2015. Т. 19. № 1. С. 91-100. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan\\_2015\\_19%281%29\\_\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/escan_2015_19%281%29__14) (дата звернення: 15.12.2023).

58. Про транспорт : Закон України : затв. Постановою Верховної Ради від 10 листопада 1994 року № 233/94- ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/ed20101117> (дата звернення: 15.12.2023).

59. Роль Японії у сучасному світі: збірник наукових праць. За заг. ред. канд. іст. наук., доц. В. О. Шведа. К.: Державна установа «Інститут всесвітньої історії НАН України», 2022. 240 с.

60. Сирийчик Т. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу // Т.Сирийчик та ін. [за ред. Марчіна Свенчіцкі].– К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. URL: [http://www.undp.org.ua/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf) (дата звернення: 15.12.2023).

61. Соколова О.Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України URL: [http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3\\_27\\_2010/Sokolova.pdf](http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Sokolova.pdf) (дата звернення: 15.12.2023).

62. Соколюк К. Ю. Стан та перспективи інвестування розвитку автотранспортних технологій: логістичний аспект / К. Ю. Соколюк, О. В. Ніколюк, Т. В. Волобуєва // Проблеми системного підходу в економіці. 2021. Вип. 2. С. 62-68. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE\\_print\\_2021\\_2\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2021_2_10) (дата звернення: 15.12.2023).

63. Сокур І.М., Сокур Л.М., Герасимук В.В. Транспортна логістика. Київ: Центр учбової літератури. 2009. 220 с. (дата звернення: 18.12.2023).

64. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.

65. Статистика: навчальний посібник / О.В. Козирєва, В.О. Федорова. Х.: Видавництво Іванченка І.С., 2021. 187 с.

66. Степаненко С., Городецька Т., Руденко С.. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. Економічний простір, (2023) (184), 123-128. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>

67. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. – URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport> (дата звернення: 18.12.2023).

68. Сухомлин Л. В. Застосування інформаційних технологій для удосконалення внутрішніх логістичних процесів компанії. Інвестиції: практика та досвід. № 24. С 44-50. DOI: 10.32702/2306-6814.2020.24.44 URL: <http://www.investplan.com.ua/?op=7> (дата звернення: 18.12.2023).