

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 10.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.10.50>

УДК 656:658.7:658.8:314.1

І. С. Крамаренко,

д. е. н., професор, професор кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0417-0918>

І. О. Іртищева,

д. е. н., професор, професор кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7025-9857>

Н. П. Тубальцева,

к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0065-8577>

Н. В. Гришина,

к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1768-750X>

О. А. Іщенко,

к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5785-2971>

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ У
КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ:
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ІННОВАЦІЙНІ ШЛЯХИ**

I. Kramarenko,

*Doctor of Economic Sciences, Professor, A
dmiral Makarov National University of Shipbuilding*

I. Irtysheva,

*Doctor of Economic Sciences, Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

N. Tubaltseva,

*PhD in Economics, Associate Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

N. Hryshyna,

*PhD in Economics, Associate Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

O. Ishchenko,

*PhD in Economics, Associate Professor,
Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS: CURRENT CHALLENGES AND INNOVATIVE PATHWAYS

Метою написання статті є аналіз сучасного стану та оцінювання інноваційних перспектив розвитку транспортно-логістичних систем через міжнародні транспортні коридори в Україні. Визначено, що розвиток міжнародних транспортних коридорів є одним із ключових завдань у контексті інноваційної модернізації транспортно-логістичних систем, адже ефективна логістика та сучасна транспортна інфраструктура визначають конкурентоспроможність національної економіки. Доведено, що відсутність своєчасних кроків у сфері модернізації та цифровізації транспортної галузі може мати негативні наслідки для темпів економічного зростання. Визначено, що активним є розвиток транспортно-

логістичної інфраструктури, це дозволить створювати та розширювати мережу маршрутів міжнародних транспортних коридорів на території України. Наголошено, що формування сучасних логістичних центрів уздовж цих коридорів сприятиме створенню нових робочих місць, зростанню бюджетних надходжень, скороченню частки логістичних витрат у вартості продукції та, як наслідок, підвищенню рівня життя населення.

Визначено, що розбудова транспортно-логістичної інфраструктури забезпечує інтеграцію національної економіки у глобальну систему міжнародних перевезень. Україна має значний транзитний потенціал і повинна послідовно реалізовувати політику, спрямовану на зміцнення своїх позицій як рівноправного учасника європейських транспортних процесів. Встановлено, що ключовим напрямом інноваційного розвитку транспортно-логістичних систем у контексті міжнародних транспортних коридорів є їх цифрова трансформація. Реалізація цього процесу відкриває для України додаткові можливості інтеграції у глобальну логістичну систему, зокрема підвищення прозорості та ефективності перевезень, оптимізацію управління транспортними потоками, скорочення логістичних витрат, а також зміцнення конкурентних позицій на міжнародному ринку.

The national transport system of Ukraine, which includes all communication routes and all modes of transport, is continuously improving both organizationally and technologically. Each segment—whether road, rail, air, sea, or pipeline transport—ensures the functioning and further development of the country's national economy as a whole. The purpose of writing the article is to analyze the current state and assess the innovative prospects for the development of transport and logistics systems through international transport corridors in Ukraine. It is determined that the development of international transport corridors is one of the key tasks in the context of innovative modernization of transport and logistics systems, because effective logistics and modern transport infrastructure determine the competitiveness of the national economy. It is proven that the lack of timely

steps in the field of modernization and digitalization of the transport industry can have negative consequences for the pace of economic growth. It is determined that the development of transport and logistics infrastructure is active, this will allow creating and expanding the network of routes of international transport corridors in the territory of Ukraine. It is emphasized that the formation of modern logistics centers along these corridors will contribute to the creation of new jobs, increasing budget revenues, reducing the share of logistics costs in the cost of products and, as a result, increasing the standard of living of the population.

It is determined that the development of transport and logistics infrastructure ensures the integration of the national economy into the global system of international transportation. Ukraine has significant transit potential and must consistently implement a policy aimed at strengthening its positions as an equal participant in European transport processes. It is established that the key direction of innovative development of transport and logistics systems in the context of international transport corridors is their digital transformation. The implementation of this process opens up additional opportunities for Ukraine to integrate into the global logistics system, in particular, increasing the transparency and efficiency of transportation, optimizing the management of transport flows, reducing logistics costs, as well as strengthening competitive positions in the international market.

Ключові слова: *транспортно-логістична система, міжнародні транспортні коридори, концепції розвитку, інноваційні шляхи розвитку, проблеми, цифрові технології, цифрова трансформація.*

Keywords: *transport and logistics system, international transport corridors, development concepts, innovative development pathways, challenges, digital technologies, digital transformation.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. В умовах глобалізації

та зростаючої взаємозалежності країн розвиток міжнародних транспортних коридорів в контексті транспортно-логістичних систем набуває особливої актуальності. Ці коридори є інтегрованими маршрутами, що поєднують різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, повітряний) і забезпечують ефективне переміщення товарів, послуг та людей між країнами та континентами. По-перше, розвиток таких коридорів сприяє економічному зростанню країн-учасниць. Завдяки поліпшенню логістики та скорочення часу доставки, знижуються транспортні витрати, зростає конкурентоспроможність національних товарів на зовнішніх ринках та стимулюється зовнішня торгівля. По-друге, транспортні коридори є важливим елементом сталого розвитку. При правильному плануванні та модернізації інфраструктури вони сприяють зниженню негативного впливу на навколишнє середовище, покращенню енергоефективності транспортних систем та розвитку екологічно чистих видів транспорту.

Розвинута транспортно-логістична інфраструктура займає особливе місце в економічних зв'язках, оскільки вона з'єднує виробництво і споживання між різними галузями економіки, країнами чи регіонами, шляхом руху товарів від виробників до споживачів. Національна транспортна система України, яка складається з усіх шляхів сполучення та всіх видів транспорту, постійно вдосконалюється як з організаційної, так і з технологічної точки зору. Кожен сегмент, будь то автомобільний, залізничний, авіаційний, морський чи трубопровідний транспорт забезпечує функціонування та подальший розвиток національного господарства держави в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами міжнародних транспортних коридорів займалися такі українські вчені, як: В. Дикань, М. Бойко, В. Бабич, В. Соболев. В роботах Зрибневої І.П. проаналізовано вплив міжнародних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. В наукових працях Кушнір Л.В. перелічені внутрішні та зовнішні проблеми, які перешкоджають використанню міжнародних транспортних

коридорів, а також можливі підходи до їх вирішення. Зарубіжні вчені (Р. Дж. Грандер, Т. Космідер, В. Рос та Д. Кернохан) також досліджують шляхи подальшої інтеграції європейської транспортної системи.

В багатьох наукових джерелах розглядаються аспекти створення логістичних центрів при міжнародних транспортних коридорах, Крикавський Є.В. досліджував теоретичні й практичні питання функціонування логістичних центрів. В наукових роботах Шипуліна В.О., Пархомець А.В., Ребекевша Г.А., Соколова О.Є. запропоновано теоретико-методологічні підходи до формування транспортно-логістичних систем в Україні. Полякова О.М. в своїх роботах розкрила принципи створення логістичних центрів. В наукових працях Люльчак З.С. упорядковано перелік чинників, що гальмують створення логістичних центрів в Україні. В монографії за редакцією професорів Аулін В. В., Ляшук О. Л., обґрунтовано формування та функціонування логістичних центрів в регіональних транспортно-логістичних системах України, сформульовано методичні та теоретичні засади створення й роботи логістичних центрів у складі регіональних транспортно-логістичних систем України. Описано сучасний стан і труднощі у процесі створення логістичних центрів в Україні. Разом із тим, окремі аспекти цієї теми потребують більш глибокого вивчення та подальшого опрацювання.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз сучасного стану та оцінювання інноваційних перспектив розвитку транспортно-логістичних систем через міжнародні транспортні коридори в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт здавна відіграє ключову роль у розвитку людської цивілізації. Від початку історії здатність переміщувати людей, товари та інформацію на значні відстані визначала темпи економічного, соціального й культурного прогресу. Без розвитку транспортних систем було б неможливим формування великих держав,

створення торгових шляхів і становлення глобальних ринків. У давні часи транспортні засоби – від примітивних возів до вітрильних кораблів – сприяли об'єднанню племен, обміну ресурсами та поширенню нових знань і технологій. Видатні цивілізації, зокрема Єгипет, Римська імперія та Китай, досягли свого розквіту значною мірою завдяки розвиненій інфраструктурі доріг, річкових і морських шляхів, а також каналів. З початком промислової доби транспорт і транспортні комунікації зазнали стрімкого розвитку, перетворившись на життєво важливі артерії, що поєднували народи, території та економічні системи у процесі задоволення потреб суспільства.

Ще в давнину, в силу економічної необхідності створювалися торгові шляхи. Поняття «торговельний шлях» означає найбільш зручний маршрут, що сформувався в конкретних політичних і географічних умовах, призначений для встановлення та підтримки торговельно-економічних зв'язків між різними регіонами. Прикладами відомих історичних торгових маршрутів є такі шляхи, як «Бурштиновий шлях», «Торговий шлях через Сахару», «Шлях з варяг у греки», «Шлях з німців у хозари», а також знаменитий «Великий шовковий шлях», який поєднував Китай з європейськими країнами. Останній сприяв розквіту італійських міст-республік (Венеція, Флоренція). З часом і запитом економічного розвитку людство стало використовувати міжнародні транспортні коридори, які є послідовниками торгових шляхів, але на новому рівні облаштування і обладнання. Міжнародні транспортні коридори мають ту перевагу, що сприяють ефективному об'єднанню матеріальних, фінансових та інформаційних потоків завдяки високому рівню сервісу при перевезенні вантажів. Це, у свою чергу, дозволяє швидше обертати капітал і підвищує оперативність доставки товарів. Про необхідність їх створення свідчать наступні пропозиції. У резолюціях Генеральної Асамблеї ООН та міжнародних програмах наголошується на важливості транспортних та транзитних коридорів для сталого розвитку та міжнародного співробітництва. Так, у документі 69/213 (грудень 2014 р.) акцент зроблено

на ключовій ролі транспорту та транзитної інфраструктури у досягненні стійких цілей розвитку, особливо для країн, які не мають виходу до моря.

Резолюція 70/197 (грудень 2015 р.) наголошує на необхідності взаємодії всіх видів транспорту з метою створення стійких мультимодальних транзитних маршрутів. Ці ідеї також знайшли відображення у Віденській програмі дій на 2014–2024 роки, ухваленій на другій конференції ООН для країн без виходу до моря, в якій зазначено необхідність поліпшення доступу до глобальних ринків через розвиток інфраструктури та співробітництво. Ашхабадський процес зі сталого транспорту (2016 р.) став важливою платформою для міжнародного діалогу з екологічно безпечної та ефективної транспортної системи. У лютому 2017 року міністри транспорту, представники 58 країн та комісар ЄС з транспорту ухвалили резолюцію щодо початку нової доби сталого внутрішнього транспорту та мобільності, позначивши пріоритети у розвитку безпечних, екологічних та доступних транспортних рішень. Про зростаючу роль транспортних перевезень свідчить той факт, що Світовий банк у 2007 р. на основі опитування логістичних операторів запропонував рейтинговий індекс *Logistics Performance Index (LPI)* для порівняльного аналізу ефективності транспортного обслуговування та розвиненості транспортної інфраструктури різних країн світу. Індекс розраховується за 6 показниками, ми у своєму дослідженні зупинимося на чотирьох найбільш вагомих складових [1]. Оцінювання здійснюється не кожен рік. Останній глобальний рейтинг серед 139 країн проводився в 2023 році, а перед цим в 2018 р., в 2016 р., 2012 р., 2007 р.

В останні роки держави ЄС утримують лідируючі позиції у світовому рейтингу транспортно-логістичної інфраструктури. У таблиці 1 подано перелік європейських країн з найвищими показниками глобального індексу LPI у порівнянні з іншими державами регіону. Дані таблиці свідчать, що в період з 2016 по 2023 рік значення *LPI* зросло, що відображає посилену увагу урядів цих країн до розвитку обсягів і якості міжнародних перевезень. Це зумовлено тим, що стан транспортно-дорожньої інфраструктури та рівень

логістики є ключовими чинниками успішності та конкурентоспроможності держави.

Таблиця 1. Глобальний рейтинг (LPI) транспортно-логістичного розвитку європейських країн в порівнянні 2023/ 2016 роки

Країна	Загальний індекс LPI	Рівень митного обслуговування	Рівень розвитку інфраструктури	Компетентність і якість логістичних послуг	Своєчасність доставки вантажу
	2023/2016	2023 / 2016	2023 / 2016	2023 / 2016	202 / 2016
Австрія	4 / 4,1	3,7 / 3,79	3,9 / 4,08	3,8 / 3,85	4 / 4,18
Данія	4,1 / 3,82	4,1 / 3,82	4,1 / 3,75	3,6 / 3,66	4,1 / 4,01
Німеччина	4,1 / 4,23	3,9 / 4,12	4,3 / 4,44	3,7 / 3,86	4,2 / 4,28
Фінляндія	4,2 / 3,92	4 / 4,01	4,2 / 4,01	4,1 / 3,51	4,2 / 3,88
Швейцарія	4,1 / 3,99	4,1 / 3,88	4,4 / 4,19	3,6 / 3,69	4,3 / 3,95
Польща	3,6 / 3,43	3,4 / 3,27	3,5 / 3,17	3,3 / 3,44	3,6 / 3,39
Україна	2,7 / 2,74	2,4 / 2,3	2,4 / 2,49	2,8 / 2,59	2,6 / 2,56

(складено на основі [1])

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України в рамках її інтеграції у глобальний ринок є критично важливими для енергетичної безпеки та ефективності економіки країни і вимагає комплексного підходу та уваги до мультимодального використання різних сегментів транспорту. Ефективному функціонуванню сприяє участь нашої держави в європейському плані створення та поширення міжнародних транспортних коридорів.

В 1994 році комісією Європейського союзу було затверджено інформація про створення 9 маршрутів міжнародних транспортних коридорів (МТК).

У період з 2008 по 2013 роки з 311 запропонованих маршрутів були погоджені дев'ять залізничних і дев'ять автомобільних, як основні шляхи з'єднання Європи та Азії. Була створена безкоштовна інтерактивна геоінформаційна система (ГІС) з відкритим доступом до бази даних маршрутів ЄАТС. Також триває робота з відстеження вантажопотоків, скорочення термінів і витрат на доставку, впровадження узгоджених графіків руху та уніфікації тарифів. У процесі взяли участь 38 країн.

Отже, чотири з цих одинадцяти МТК - №3, №5, №7, №9 - проходять через території України, проте потенціал України та вигідне географічне

положення дозволяють брати участь і в інших проектах. Також Україна являється членом Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Згідно з затвердженим цією організацією у 2015 році проекту – планується значно розширити дванадцятий залізничний транспортний коридор через територію Молдови (від станції Окниця до станції Вовчинець і далі до станції Жмеринка (Україна)).

У сучасних умовах невизначеності вектора розвитку економіки виникають тенденції формування альтернативних транзитних маршрутів. Обмежені можливості функціонування європейських транзитних перевезень по широтному напрямку через політичну напруженість, сприяли активному розвитку меридіональних транспортних маршрутів. Одним із таких став проект «Вікінг» — спільна ініціатива залізниць Литви, Білорусі та України. Він з'єднує порти Клайпеди, Мінська, Києва, Одеси та Стамбула з додатковими маршрутами через Румунію та Болгарію. Завдяки цьому проекту 2019 року вдалося перевезти 50 тисяч умовних контейнерних одиниць.

Сьогодні особливо актуальним є питання стратегічного контролю над комунікаціями. Участь у спільних проектах розвитку транспортної логістики виступає необхідною умовою подальшого функціонування та зміцнення позицій країни. У попередні десятиліття транспортування вантажів здійснювалося переважно морським шляхом, однак із бурхливим розвитком держав азійського континенту вектор транспортних потоків поступово змістився у бік сухопутних маршрутів. Ініціатором таких змін у 2014 році стала Китайська Народна Республіка, яка розпочала реалізацію трьох сухопутних і двох морських проектів у межах економічного поясу Шовкового шляху.

Переваги міжнародних транспортних коридорів полягають у тому, що вони сприяють ефективному об'єднанню матеріальних, фінансових та інформаційних потоків завдяки високому рівню обслуговування при перевезенні вантажів. Це дозволяє швидше обертати капітал і забезпечує

оперативну доставку товарів, зокрема тих, що мають обмежений термін зберігання. Із 2014 року впроваджується нова європейська транспортна стратегія, яка базується на розвитку транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і має за мету забезпечити швидке сполучення між Заходом і Сходом – буквально «за півгодини». Згідно з Програмою розвитку Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), розрахованою до 2050 року, планується створення дев'яти транспортних коридорів. Серед них напрями Північне море – Балтика, Середземноморський район, Рейн – Дунай, Балтика – Адріатика, Північне море – Середземне море, Середньосхідний район, Атлантичний регіон, Скандинавія – Середземне море та Рейн – Альпи. Здійснення цих проектів сприятиме подальшому об'єднанню та інтеграції транспортного простору Європи.

Для України інтерес представляє участь у проекті подальшого розвитку Дунаю. Україна має на виході з Дунаю до Чорного моря три морські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ). До початку військових дій український уряд та великий бізнес не приділяли достатньої уваги цим об'єктам. Однак у 2022-2023 роках це були єдині працюючі порти на території України і обсяг вантажообігу суттєво підвищилися. Цьому сприяло будівництво у 2023 році 23 нових терміналів та 20 нових точок перевалки вантажів. З відкриттям проходу Чорним морем для вивезення зернових та відновленням портової діяльності в одеських морських портах обсяги перевалки вантажів у дунайських портах значно знизилися. Автори вважають, що необхідно знайти інвесторів і вкласти необхідні кошти для поліпшення якості під'їзних колій (у тому числі і залізничних) до дунайських портів. Реалізація цієї проблеми забезпечить вирішення трьох невідкладних завдань: наявність альтернативного шляху перевезення вантажів, економічний розвиток прилеглих територій, подальша співпраця з Європейським Союзом, а найголовніше – забезпечить стратегічний вектор подальшого розвитку. Незважаючи на важке фінансове становище в країні, з вирішенням цього завдання необхідно поквапитися, оскільки Україна маючи таке вигідне

розташування і значний транспортний потенціал, залишається осторонь великих транспортних міжнародних артерій. Ефект від збільшення експорту транспортних послуг, за попередніми оцінками фахівців, міг сягнути 359 млрд. дол. США за наступні 10 років [2 с.38]. За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі, але ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький [3].

Для підвищення ефективності використання МТК і збільшення транзитних можливостей в останні два десятиліття стало доцільним використовувати транзитні логістичні центри на шляху транспортних коридорів. Досвід країн Західної Європи показує, що в Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. [4]. Для України важливо більш активно розвивати транзитні перевезення через міжнародні транспортні коридори, тому що вкладені інвестиції в цей напрям діяльності дають швидку віддачу. Більшість існуючих логістичних центрів знаходиться в Київській області (їх 11), що пояснюється її стратегічним положенням, Три великих логістичних центра розташовані в Одеській області і обслуговують південь України, також логістичний центр в Львівській області і нові приватні термінали біля порту Рені реалізують перевалку вантажів в західному напрямку. Розташування існуючих логістичних центрів нерівномірно на території країни і така ситуація являється тормозом на шляху економічного відновлення.

Автори підтримують пропозицію Шипуліної В.О. та Пархомиць А.В., які в своїх наукових роботах, запропонували ідею створення в Закарпатській області Міжнародного транспортно-логістичного центру в м. Чоп, тому що область має кордони з 4 європейськими державами (Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Польщею) та наявність шести міжнародних залізничних та автомобільних переходів. За їх думкою можливий обсяг перевезень через Закарпатську область може складати 52 млн.т. експортно-

імпортних та транзитних вантажів у рік, що вдвічі більше сьогоденного обсягу [4].

Професорами Ауліним В. В., Ляшуком О. Л. запропоновано будівництво у містах Кропивницькому та Тернополі та на території областей сухопутних та міжнародних мультимодальних транспортно-логістичних центрів з прийому та переробки переважно експортно-імпортних та транзитних вантажів, а також вітчизняних вантажів, що забезпечить більш раціональне переміщення вантажів в центрі країни [5].

У 2019 році парламент України затвердив угоду з ЄС щодо спільної транзитної процедури. Це дозволяє Україні перевозити товари між різними точками митної території Європейського Союзу через інші країни, що не входять до ЄС, без необхідності змінювати митний статус цих товарів. Цього ж року на території України у тестовому режимі було випробувано нову електронну транзитну систему ЄС (NCTS), яка вже працює у 35 країнах Європи. Також «Австрійські федеральні залізниці» (ÖBB) заявили про плани модернізації 450 км залізниці широкої колії від Чопа (Україна) до Кошице (Словачія). У майбутньому це може стати частиною транспортного маршруту Владивосток – Відень, що дозволяє перевозити вантажі з однією зміною колії на кордоні з Китаєм. Якщо буде реалізовано проект із передачі українських залізниць під управління «Німецьких залізниць» (Deutsche Bahn), Україна зможе повернути собі важливу роль у міжнародному транзиті.

За попередні довоєнні роки урядом було розроблено декілька чудових програм розвитку. В першій з них - Концепції розвитку транспортно-дорожньої системи України на середньострокову перспективу до 2020 року було запропоновано масштабну програму оновлення цієї галузі. Зокрема, в межах реалізації "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні" планувалося електрифікувати окремі ділянки залізниці та привести інфраструктуру Укрзалізниці у відповідність до міжнародних стандартів [6].

За минулі п'ять років деякі траси були модернізовані та оновлені, але загальний індекс *Logistics Performance Index (LPI)* в 2023 році склав 2,7 проти 2,74 в 2016 році, тобто до початку дії програми перебудови транспортно-дорожнього комплексу показник був кращим (табл.1). Також зменшився показник рівня розвитку інфраструктури – 2,4 в 2023 році проти коефіцієнту 2,49 в 2016 році. Загальний рейтинг України в 2023 році – 79 місце серед 139 країн. Так у 2021 р. використовувалося тільки 25-30 % транзитного потенціалу держави. Наприклад, наша держава втратила можливість приєднатися до проекту «Економічного поясу Шовкового шляху», (одного з трьох транс-євразійських економічних коридорів— Північного «Китай – Центральна Азія – Росія – Європа»).

У регіонах, через які проходять вантажопотоки, все ще зберігається чимало проблем із розвитком транспортних мереж. Через це вантажовідправники та логістичні компанії змушені коригувати маршрути перевезень. Такі відхилення від найбільш раціональних і ефективних напрямків переважно спричинені різноманітними перешкодами. Українські науковці та представники влади визначили основні чинники, що гальмують співпрацю з Європою у розвитку міжнародних транспортних коридорів. Серед них:

- невідповідність технічних характеристик національного транспорту європейським стандартам;
- низька якість автомагістралей і окремих відрізків залізничних маршрутів;
- недостатній розвиток міжгалузевої транспортної інфраструктури;
- відсутність єдиного онлайн-центру для координації дій;
- дуже повільне виконання намічених планів.

В наступному проекті – в Національній стратегії розвитку транспортної інфраструктури України до 2030 року передбачається послідовне вдосконалення міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією країни, зокрема:

- заплановано оновлення інфраструктури напрямку залізничного маршруту Е-40, (ремонт і будівництво нових залізничних станцій, а також покращення безпеки руху поїздів);

- розвиток Чорноморського транспортного коридору: передбачено спорудження нових морських портів, оновлення та розширення вже існуючих;

- удосконалення міжнародних автотрас [7].

Участь України в європейських транспортних маршрутах здійснюється дуже неквапливо і потребує комплексного підходу, який враховує економічні, екологічні та соціальні аспекти національного господарства. Хоча уряд періодично ініціює заходи для покращення транспортної інфраструктури, їх реалізація відбувається надто повільно. Основними перешкодами залишаються воєнні дії в окремих регіонах і, як наслідок, значні втрати інвестицій.

Необхідно зазначити, що використання цифрових технологій у розвитку міжнародних транспортних коридорів відкриває для України додаткові можливості інтеграції у глобальну логістичну систему, такі як підвищення прозорості та ефективності перевезень, оптимізація управління транспортними потоками, зниження логістичних витрат, а також посилення конкурентних позицій на міжнародному ринку. Важливим також є збільшення транзитного потенціалу, прискорення митних і контрольних процедур, підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури та розширення доступу до європейських і азійських ринків через цифрову трансформацію міжнародних транспортних коридорів та транспортної логістики.

Як зазначають автори «Сучасна міжнародна логістична діяльність зазнає значні трансформації під впливом глобалізації та зростаючої ролі інноваційних технологій . Впровадження цифрових платформ , автоматизованих систем управління , штучного інтелекту , Інтернету речей (IoT), блокчейну та екологічно чистих транспортних рішень стало основою для підвищення ефективності й конкурентоспроможності логістичних

компаній. Інноваційні технології дозволяють оптимізувати процеси управління ланцюгами постачання, знижувати витрати, підвищувати швидкість і точність доставки, а також забезпечувати прозорість і безпеку операцій» [8, с.209].

Отже, основним інноваційним шляхом розвитку транспортно-логістичних систем у контексті міжнародних транспортних коридорів виступає впровадження цифрових технологій, зокрема інтелектуальних систем управління перевезеннями, технологій блокчейн для прозорості операцій, систем GPS-моніторингу та електронного документообігу.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів є одним із ключових завдань у контексті інноваційної модернізації транспортно-логістичних систем, адже ефективна логістика та сучасна транспортна інфраструктура визначають конкурентоспроможність національної економіки. Відсутність своєчасних кроків у сфері модернізації та цифровізації транспортної галузі може мати негативні наслідки для темпів економічного зростання. Необхідним є активний розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, що дозволить створювати та розширювати мережу маршрутів міжнародних транспортних коридорів на території України. Формування сучасних логістичних центрів уздовж цих коридорів сприятиме створенню нових робочих місць, зростанню бюджетних надходжень, скороченню частки логістичних витрат у вартості продукції та, як наслідок, підвищенню рівня життя населення.

Визначено, що розбудова транспортно-логістичної інфраструктури забезпечує інтеграцію національної економіки у глобальну систему міжнародних перевезень. Україна має значний транзитний потенціал і повинна послідовно реалізовувати політику, спрямовану на зміцнення своїх позицій як рівноправного учасника європейських транспортних процесів. Встановлено, що ключовим напрямом інноваційного розвитку транспортно-логістичних систем у контексті міжнародних транспортних коридорів є їх цифрова трансформація. Реалізація цього процесу відкриває для України

додаткові можливості інтеграції у глобальну логістичну систему, зокрема підвищення прозорості та ефективності перевезень, оптимізацію управління транспортними потоками, скорочення логістичних витрат, а також зміцнення конкурентних позицій на міжнародному ринку.

Література

1. Logistics Performance Index (LPI). URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення 10.06.2024).
2. Репич Т. А. Україна як транзитна держава – перспективи у післявоєнний час: колективна монографія / за ред. професора Н.С. Скопенко. Київ: ЦП Компринт. 2024. 34 с.
3. Міжнародний транспортний коридор. URL: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430/> (дата звернення 15.06.2025).
4. Шипуліна В. О., Пархомець А. В., Ребекевша Г. А. Формування транспортно-логістичних систем в Україні. *Економічні науки. Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 4. Т. 3 С. 120-123.
5. Аулін В. В., Митник М. М., Ляшук О. Л. Формування та функціонування логістичних центрів в регіональних транспортно-логістичних системах України: монографія за заг. ред. д.т.н., проф. Ауліна В. В., д.т.н., проф. Ляшука О. Л. Тернопіль: ФОП Паляниця В. А., 2024. 393 с.
6. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України № 695 від 05.08.2020. URL: https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2020/10/22/POSTANOVA_KMU_695_DSRR_2027.pdf (дата звернення 10.07.2025).
7. Транспортна стратегія України. Пріоритети транспортного сектору до 2030 року «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії України». Міністерство інфраструктури

України: 2023. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (дата звернення 10.06.2025).

8. Боковець В., Давидюк Л., Пілявоз Т. Інноваційні технології в міжнародній логістиці. *Innovation and Sustainability*. 2024. No 3. С. 204-212.
9. Stehnei M., Irtysheva I., Kramarenko I., Boiko Y., Nadtochiy I., Sirenko I., Hryshyna N., Ishchenko O. Modeling and Forecasting the Post-war Economic Recovery of Ukraine's Transport Potential. *Communications in Computer and Information Science*. 2023. Vol. 1809. pp. 46-60.
10. Іртищева І. О., Стегней М. І., Бойко Є. О., Надточій І. І., Сіренко І. В., Гришина Н. В., Іщенко О. А. Імітаційна динамічна модель поствоєнного економічного відновлення транспортного потенціалу України. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2022. Том 7. № 4. С. 40-48. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-4-5>

References

1. Logistics Performance Index (LPI). (2023), "available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (Accessed June 10, 2024).
2. Repych T.A. (2024), *Ukraina iak tranzytna derzhava – perspektyvy u pisliavoienyj chas* [Ukraine as a transit state – prospects in the post-war period], CP Comprint, Kyiv, UK.
3. osvita.ua (2025), "International transport corridor", available at: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430/> (Accessed June 15, 2025).
4. Shipulina, V.O. Parkhomets, A.V. and Rebekevsha, G.A. (2012), "Formation of transport and logistics systems in Ukraine". *Ekonomichni nauky. Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu*, vol. 4, no. 3, pp. 120-123.
5. Aulin, V.V. Mytnyk, M.M. and Lyashuk, O.L. (2024), *Formuvannia ta funktsionuvannia lohistrychnykh tsestriv v rehional'nykh transportno-lohistrychnykh systemakh Ukrainy* [Formation and functioning of logistics centers

in regional transport and logistics systems of Ukraine], FOP Palyanytsia V. A, Ternopil, UK.

6. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020), Resolution “On approval of the State Strategy for Regional Development for 2021-2027”, available at: https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2020/10/22/POSTANOVA_KMU_695_DSRR_2027.pdf (Accessed July 10, 2025).

7. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2023), “Transport Strategy of Ukraine. Priorities of the Transport Sector until 2030 “Supporting the Implementation of the Association Agreement and the National Transport Strategy of Ukraine”, available at: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (Accessed June 10, 2025).

8. Bokovets, V. Davidyuk, L. and Pilyavoz, T. (2024), “Innovative technologies in international logistics”, *Innovation and Sustainability*, vol. 3, pp. 204-212.

9. Stehnei, M. Irtysheva, I. Kramarenko, I. Boiko, Y. Nadtochiy, I. Sirenko, I. Hryshyna, N. and Ishchenko O. (2023), “Modeling and Forecasting the Post-war Economic Recovery of Ukraine’s Transport Potential”, *Communications in Computer and Information Science*, Vol. 1809, pp. 46-60.

10. Irtysheva, I.O. Stegney, M.I. Boyko, E.O. Nadtochiy, I.I. Sirenko, I.V. Grishina, N.V. and Ishchenko, O.A. (2022), “Simulation dynamic model of post-war economic recovery of transport potential of Ukraine”, *Ukrains'kyj zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky*, no. 4, Vol. 7, pp. 40-48. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-4-5>

Стаття надійшла до редакції 13.10.2025 р.