

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. 2023. № 9.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2023.9.35>

УДК 339.565(477-077.6)

Т. А. Репіч,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки праці та менеджменту Навчально-наукового інституту економіки і управління, Національний університет харчових технологій, Київ

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0938-7187>

М. П. Турчина,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки праці та менеджменту Навчально-наукового інституту економіки і управління, Національний університет харчових технологій, Київ

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1433-6341>

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ЧАС

T. Repich,

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Labor Economics and Management of the Educational and Scientific Institute of Economics and Management, National University of Food Technologies, Kyiv

M. Turchyna.

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Labor Economics and Management of the Educational and Scientific Institute of Economics and Management, National University of Food Technologies, Kyiv

PROBLEMS AND PROSPECTS OF UKRAINE AS A TRANSIT STATE IN THE POST-WAR PERIOD

У статті розглянуто проблеми та перспективи транзитного потенціалу України у сучасних умовах. Стаття присвячена дослідженню розвитку вітчизняного ринку транзитних послуг з огляду на військові дії, значні руйнування транспортної інфраструктури, повне припинення транспортного сполучення з Росією та Білоруссю. Метою публікації є аналіз тенденцій зміни становища України як транзитної держави в сучасних умовах воєнного стану та напрацювання перспектив розвитку транзитного потенціалу України, як елементу національної безпеки. Завдяки тому, що Україна займає вигідну нішу в світовому транзитному бізнесі, таке становище перетворює її територію на сукупність суб'єктів міжнародної транзитної діяльності. Встановлено, що згідно з Індексом ефективності логістики Україна всі роки незалежності помітно відставала і значно відстає від країн-конкурентів у розвитку своєї логістичної інфраструктури.

Зазначено, що вторгнення Росії до України та санкції, накладені на агресора, радикально змінили карту транспортно-логістичних зв'язків у Євразії. Досліджено рівень втрати транзитного потенціалу, оцінено обсяги збитків транспортної інфраструктури внаслідок військових дій та терористичних обстрілів. Досліджено важливу роль аналізу сильних і слабких сторін, можливостей та загроз розвитку транспортної інфраструктури країни у комплексному SWOT-аналізі повоєнного відновлення України. Акцентовано увагу на необхідності інтенсивного розвитку транскордонних залізничних коридорів з європейською шириною колії. За таких умов формування можливостей для нових транзитних потоків представляється надзвичайно важливим та своєчасним.

Відзначено, що мінімізація післявоєнних зв'язків між Україною та Росією і Білоруссю змінять інтенсивність та структуру використання інфраструктури наземного транспорту у східній та північній частинах України. Сформульовано основні напрями післявоєнної відбудови транспортної інфраструктури та обґрунтовано, що ними повинні стати залізнична мережа

та відновлення і реконструкція портового господарства. Проведені дослідження дозволяють зробити висновок щодо суттєвих змін у транспортному потенціалі України у післявоєнний час та становище України у світовій торгівлі та транспортній мережі.

The article examines the problems and prospects of Ukraine's transit potential in modern conditions. The article is devoted to the study of the development of the domestic market of transit services in view of the military actions, significant destruction of the transport infrastructure, complete suspension of transport connections with Russia and Belarus. The purpose of the publication is to analyze trends in Ukraine's status as a transit state in modern martial law conditions and to develop prospects for the development of Ukraine's transit potential as an element of national security. Thanks to the fact that Ukraine occupies a profitable niche in the world transit business, this situation turns its territory into a set of subjects of international transit activity. It was established that, according to the Logistics Efficiency Index, Ukraine was significantly lagging behind all the years of independence and is significantly lagging behind competitor countries in the development of its logistics infrastructure.

It was noted that Russia's invasion of Ukraine and the sanctions imposed on the aggressor radically changed the map of transport and logistics connections in Eurasia. The level of loss of transit potential was studied, the amount of damage to the transport infrastructure as a result of military operations and terrorist attacks was estimated. The important role of the analysis of strengths and weaknesses, opportunities and threats to the development of the country's transport infrastructure in the comprehensive SWOT analysis of Ukraine's post-war recovery was studied. Attention is focused on the need for intensive development of cross-border railway corridors with European gauge. Under such conditions, the formation of opportunities for new transit flows is extremely important and timely.

It was noted that the minimization of post-war relations between Ukraine and Russia and Belarus will change the intensity and structure of the use of land

transport infrastructure in the eastern and northern parts of Ukraine. The main directions of the post-war reconstruction of the transport infrastructure are formulated and it is substantiated that they should be the railway network and the restoration and reconstruction of the port economy. The conducted studies allow us to draw a conclusion about significant changes in the transport potential of Ukraine in the post-war period and Ukraine's position in world trade and the transport network.

Ключові слова: *транзитний потенціал, транспортна інфраструктура, руйнування інфраструктури, транспортні послуги, транзитні потоки, відбудова інфраструктури.*

Keywords: *transit potential, transport infrastructure, infrastructure destruction, transport services, transit flows, infrastructure reconstruction.*

Постановка проблеми. Головним завданням соціально-економічного розвитку будь-якої країни є формування системи пріоритетів діяльності, одним з яких виступає транзитний потенціал. Важливість завдання збереження, а в подальшому і нарощування транзитного потенціалу України зумовлена необхідністю реалізації національних інтересів.

Одним із найважливіших факторів транзитності країни є її вигідне геополітичне розташування. Відомо, що Україна за своїм транзитним потенціалом посідає одне з перших місць у Європі, тобто має незаперечні переваги, які, проте, виступають лише потенціальними умовами розвитку. Необхідно відмітити, що транзитний потенціал країни формується під впливом значної кількості різноманітних факторів, суттєва частина яких є досить мінливими і важко піддаються прогностичним оцінкам.

Російське вторгнення в Україну в лютому 2022 року та подальше порушення транспортного сполучення з Росією та Білоруссю має значний вплив на логістичний та транзитний сектор України. Закриття портів, перебої з залізничними вантажними перевезеннями, стрімке зростання витрат на паливо

та підвищення страхових тарифів створили виклики для України як транзитної країни. Однак, незважаючи на ці труднощі, Україна має кілька сильних сторін і можливостей, які можуть допомогти їй відновитися і потенційно посилити свою роль транзитної країни у майбутньому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі питанням формування і розвитку транзитного потенціалу присвячені роботи таких науковців, як Аблов А., Блудова Т., Бондар В., Брагінський В., Буркинський Б., Бутко М., Варналій З., Герасименко В., Дергаусов М., Діденко Л., Дунаєва Н., Єлагін Ю., Зварич Р., Кириченко Л., Козіна К., Комчатних О., Ларін О., Лучнікова Т., Малярчук І., Мініна О., Новікова А., Пасічник А., Пащенко Ю., Пирожков С., Платонов А., Редько Н., Савельєв Є., Соколов Л., Ткаченко Н., Третьак В., Філіна В., Чернега О., Чечет А., Ярош О. та багатьох інших, що відіграли важливу роль у дослідженні сутності транзитного потенціалу, розробці практичних рекомендацій використання транзитних можливостей країни. Проте проблематика ефективного використання та нарощування вітчизняного транзитного потенціалу повністю змінена початком повномасштабної війни на території України, а наслідки військових дій для інфраструктури України та її транзитних перспектив дуже складно передбачити.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Протягом всієї своєї історії Україна перебувала на перетині світових торговельних шляхів та була своєрідним центром і важливим опорним пунктом на шляху з Європи до Азії. І завжди дослідниками акцентувалася увага на вигідному географічному положенні та величезному транзитному потенціалі нашої держави.

Під транзитом розуміють перевезення транспортними засобами транзитних вантажів або пасажирів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [1]. До того ж транзит сприяє розвитку різних супутніх послуг: заправка транспортних засобів паливом; торгівля та

харчування; ремонт і сервісне обслуговування транспортних засобів; готельний сервіс тощо [2].

У світовій практиці під транзитним потенціалом економічної системи розуміються її можливості щодо забезпечення високого рівня пропускної здатності транзитних потоків, а ефективне використання цього потенціалу для будь-якої країни набуває особливої актуальності [2].

На величину транзитного потенціалу, ефективність його використання та на розвиток впливає цілий ряд факторів. Дослідники виділяють дві групи: екзогенні ((зовнішні), що діють на макрорівні – геополітичні, геоекономічні, інституціональні, інфраструктурні, та ендогенні (внутрішні), що діють на мікрорівні, та включають регіональні та галузеві [2].

І екзогенні, і ендогенні чинники визначають транзитні можливості території. І, в свою чергу, екзогенні містять геоекономічні чинники – розташування території щодо глобальних економічних центрів; геополітичні чинники – стабільність міжнародних відносин і безпека транспортних коридорів; інфраструктурні чинники – висока пропускна спроможність транспортної мережі і пунктів взаємодії видів транспорту; ендогенні містять технологічні чинники – використання сучасних технологій і логістичного сервісу [3].

Транзитний потенціал країни також значною мірою визначається пропускною спроможністю транспортної мережі, а також якісними і кількісними характеристиками ресурсів транспортної системи та її інфраструктури у забезпеченні належного рівня транспортного обслуговування транзитних перевезень вантажів та пасажирів територією України [4].

Геоекономічний простір України буквально насичений різними транспортними системами, які мають саме транзитний характер, оскільки для цього і будувались. Країна володіє унікальними нафто- і газотрубними транспортними артеріями, газовими сховищами, значною кількістю аеродромів, досить розвиненою системою залізничного транспорту, розгалуженою мережею автомобільних доріг, морськими і річковими портами, транспортно-

пропускними пунктами по всьому периметру кордону держави. Рівень розвитку транспортної інфраструктури характеризує транзитні можливості країни [2].

Наявні технологічні ресурси транспортної інфраструктури України до початку повномасштабного вторгнення РФ – це можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 120-130 млн. тон та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тон транзитних вантажів. Наявність до 24 лютого 2022 року в країні 13 міжнародних морських торговельних портів (з урахуванням окупованого на той час Криму – 18), розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг та трубопроводів створювало всі необхідні передумови для ефективного функціонування транспортної системи країни, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України та підвищення її транзитного потенціалу [5].

Через територію нашої держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море, а саме сухопутні коридори №№ 3, 5 та 9 і Дунайський (водний) коридор № 7. Україна характеризується потужними міжнародними транзитними та експортно-імпортними вантажопотоками. Найбільший серед них вантажопотік «Захід-Схід», що з'єднує країни Європи з Росією та Закавказьким регіоном. Ця магістраль є найкоротшим залізничним шляхом із Центральної та Східної Європи на Північний Кавказ та Закавказзя, а з комбінованими перевезеннями (різними видами транспорту) – також і до Казахстану та Центральної Азії [2, 6].

Сприятливе географічне розташування України в центрі євразійських транспортних систем та наявні технологічні ресурси транспортної інфраструктури повинні було б визначати її становлення як потужної транзитної держави. Проте рівень розвитку довоєнної логістичної інфраструктури України був достатньо невисоким. Згідно з рейтингом (LPI) – Індексом ефективності логістики – Україна всі роки незалежності помітно відставала і відстає від країн-конкурентів у розвитку своєї логістичної інфраструктури.

Наприклад, у 2018 році Україна посіла лише 66 місце серед 160 країн, які охоплені рейтингом. Вона майже удвічі поступилася лідеру рейтингу 2022 року Німеччині за інтегральною оцінкою: 2,83 проти 4,2. У 2023 році ці показники, зрозуміло, виявились ще нижчими – 79 місце і інтегральна оцінка 2,7. Лідер 2023 року – Сінгапур – має оцінку 4,3 (рис.1).

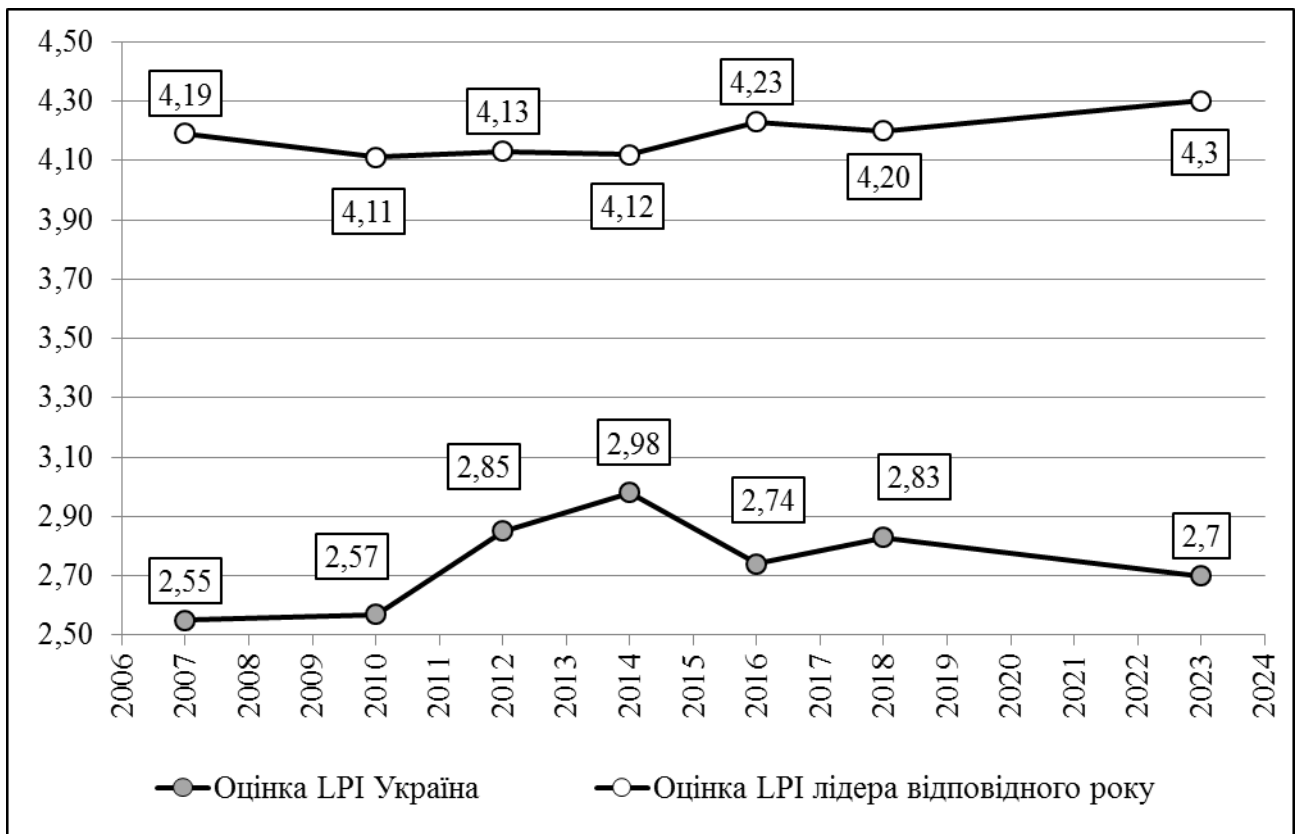


Рис.1. Індекси ефективності логістики України та лідера відповідного періоду 2007-2023 рр.

Джерело: [7]

За результатами економічного аудиту України, проведеного в середині 2020 року Центром економічного відновлення, нереалізований потенціал нашої країни становить 1 трлн дол. США [8]. Основні тези доповіді «Вектори економічного розвитку 2030» Національної економічної стратегії 2030, які стосуються інфраструктури, були сформульовані наступним чином :

–українська транспортна система була і є не гармонізована з європейською;

– низька якість транспортної інфраструктури унеможлиблює участь України в основних торговельних шляхах. Наразі використовується тільки 25–30% транзитного потенціалу країни;

– прикордонні області України з ЄС не мають потрібного транспортного оснащення для проходження китайських вантажних поїздів у межах проєкту Новий шовковий шлях. Нафтова та газова транзитні мережі України перебували у зоні ризику через побудову альтернативних магістралей (Північний потік-2, Турецький потік);

– насамкінець, українські аеропорти програють конкуренцію як транзитні хаби між Азією та Європою великим аеропортам Катару й Туреччини [9].

Головним обмеженням інтеграції України в авіаційний простір довгий час була затримка зі сторони ЄС підписання угоди про Спільний авіаційний простір, яка повинна була лібералізувати доступ до європейського повітряного простору. Угоду було ратифіковано Законом № 2067-IX від 17.02.2022 [10].

У Національній економічній стратегії 2030 були також сформульовані перспективні напрями діяльності України у розвитку інфраструктури, реалізації та розширення транзитного потенціалу, а саме:

– включення України до транспортних мереж ЄС пришвидшить економічну співпрацю;

– близькість до європейської транспортної мережі створює потенціал кращої інтеграції в європейські виробничі та логістичні мережі;

– у межах панєвропейської транспортної мережі (TEN-T) територією України мають пройти два транспортні коридори: коридор Рейн – Дунай та Середземноморський коридор. Приєднання до цих коридорів спрощує інтеграцію України в регіональні ланцюжки доданої вартості;

– географічне положення мало б зробити Україну логістичним хабом і створити можливості для використання транзитного та торгового потенціалу;

–розвиток логістичної інфраструктури та гармонізація транспортних коридорів з країнами Європи і світу дало б можливість Україні реалізувати своє вигідне положення та стати транзитним хабом світового масштабу.

Ефект від збільшення експорту транспортних послуг, за попередніми оцінками фахівців, міг сягнути 359 млрд. дол. США за наступні 10 років [11].

Але розрахунки Уряду України та прагнення бізнес-середовища України до зростання транзитного потенціалу країни, на жаль, сьогодні не виправдані. Навіть після закінчення військових дій та повернення України в кордони 1991 року залишається високим ризик повторення агресії з боку північно-східного сусіда, коли той відновить сили.

Втрата транзитного потенціалу. До повномасштабної війни Україна позиціонувала себе як досить потужна транзитна держава, міст між Європою та Азією. Через Україну пролягала низка міжнародних транспортних коридорів, ще кілька планували побудувати. Нині цей потенціал втрачено, напевне, надовго, що в свою чергу прирікає на істотне зменшення економічних можливостей для розвитку більшості українських територій, прилеглих до російського та білоруського кордонів. Причому такі втрати є досить довготривалими, бо транзит з білоруських та російських (за винятком нафто- та газових трубопроводів) територій припинено надовго.

Руйнування інфраструктури. За час війни Росія зруйнувала тисячі об'єктів інфраструктури (руйнування триває досі, тому точну кількість знищеного наразі оцінити неможливо), зокрема й ті, що є дуже важливими інфраструктурними об'єктами — аеропорти, мостові переходи, дороги, порти тощо [12]. За підсумками на червень 2023 року загальна сума прямих задокументованих збитків, завдана інфраструктурі України через повномасштабне вторгнення Росії, оцінюється у \$150,5 млрд (за вартістю заміщення). Ця оцінка враховує також обрахунки збитків інфраструктури України, які спричинив підрив РФ Каховської ГЕС у червні 2023 року.

За даними звіту Київської Школи Економіки (далі КШЕ) про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти

України за час від початку повномасштабного вторгнення, об'єкти інфраструктури стали однією з ключових сфер, які зазнали найбільших атак з боку агресора, з розгортанням повномасштабної війни проти України. Зокрема, у перші тижні війни, російські війська здійснювали масовані обстріли авіаційної інфраструктури, передусім аеродромів не лише військового, але й цивільного і військово-цивільного (подвійного) призначення. Згодом цілями активних атак стали об'єкти залізничної інфраструктури, зокрема електричні підстанції. У 2023 році здійснюються атаки на портову інфраструктуру та місця зберігання [12].

З початку бойових дій в Україні були пошкоджені 19 аеропортів і цивільних аеродромів; щонайменше 126 залізничних вокзалів і станцій. За попередніми оцінками, загальний обсяг втрат об'єктів транспортної інфраструктури в Україні склав \$36,6 млрд. [12].

Дорожнє господарство. Детальний аналіз стану доріг, що зазнали пошкоджень внаслідок обстрілів та проїзду танків, можливий лише за умов спеціалізованого технічного обстеження, що не є можливим в ситуації, коли на значній частині території України досі тривають активні бойові дії, а частина доріг і мостів знаходиться на тимчасово окупованій (після 24.02.2022) території. За попередніми оцінками у звіті КШЕ, в цілому, внаслідок бойових дій, руйнувань зазнали 25,1 тис. км доріг та 344 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення [13].

Залізнична інфраструктура. Українська залізниця стала активною мішенню для російських обстрілів та атак. За попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 507 км; кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій — 126, з яких пошкоджено або знищено на підконтрольній території більше 50, а решта на неконтрольованих територіях. Також, більше ніж 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій (після 24.02) території. Загальна кількість пошкоджених, знищених і втрачених будівель, які належать Укрзалізниці оцінюється в 5,5

тисяч і близько 4 тисяч споруд. Таким чином, загальні прямі втрати залізниці оцінюються в \$4,3 млрд. [13].

Авіаційна галузь. Авіаційна галузь почала зазнавати втрат від військової агресії ще до її фактичного початку. Адже 12 лютого світові страхові компанії повідомили українських перевізників про припинення страхування літаків через високу загрозу вторгнення з боку Росії. З початком бойових дій, авіаційний простір над Україною було миттєво закрито, і авіаційне сполучення припинено.

Одночасно, російські війська почали активні ракетні обстріли всіх ключових аеродромів України, намагаючись позбавити її можливості забезпечувати протиповітряну оборону. Як наслідок, з 35 було пошкоджено 19 аеродромів, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (без урахування військових аеродромів). Частина аеродромів зазнала по декілька повторних обстрілів. За попередніми підрахунками, загальний обсяг пошкоджень авіаційної галузі (аеропортів, аеродромів, авіаційної техніки) складає близько \$2,14 млрд. [13].

Портова галузь. Загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у \$496 млн. (на квітень 2023 р.) До даної оцінки входить як інфраструктура морських портів, так і об'єкти внутрішньо-водного транспорту, які зазнали руйнувань внаслідок війни. Загалом від початку війни зруйновано або пошкоджено майно в щонайменше чотирьох портах. Порти Маріуполя, Бердянська та Скадовська досі залишаються окупованими. Порт Миколаїв та порт Ольвія досі не працюють, незважаючи на деокупацію правобережжя Херсонської області [13].

6 червня 2023 року російські війська здійснили черговий страшний терористичний акт, який буде мати катастрофічні наслідки для всього регіону в цілому та майбутнього відновлення судноплавства зокрема – підриг Каховської ГЕС і відповідно руйнування дамби Каховського водосховища.

Голова Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України Є. Ігнатенко стверджує, що внаслідок підригу Каховської ГЕС Дніпро нижче Запоріжжя перестане бути судноплавним на

тривалий час [14]: «Річка Дніпро – основна артерія річкового судноплавства України. А Каховський шлюз був крайнім дніпровським шлюзом, що випускав усі судна в бік відкритого моря. Фактично нам перекрили ворота для українського експорту.

Виникають проблеми і вище за течією. Рівень води у Каховському водосховищі впав нижче мінімально припустимого рівня. Допустимий рівень на нижньому б'єфі Запорізького шлюзу — 14 метрів. Тому, за умови падіння рівня нижче цієї позначки ми не зможемо проводити шлюзування в Запоріжжі», – заявив Є.Ігнатенко. «До того ж через різке підтоплення територій зруйновано та виведено з ладу інфраструктуру портів та терміналів, розташованих в Херсонській області».

Оцінювання зруйнованого ще не завершено, оскільки на сьогодні немає доступу на окремі території. Також кількість зруйнованих об'єктів постійно зростає, бо Росія й надалі завдає ракетних ударів навіть по далеких від фронту містах, артилерійськими та бомбовими ударами вражає міста й села вздовж лінії фронту та північно-східних кордонів України.

Втрата транзитного потенціалу, закриті кордони на схід та північ змушують нас змінювати пріоритети планування та відновлення/будівництва доріг, відкриття нових транспортних коридорів [14].

Отже війна для України сьогодні, це не тільки поточні втрати людей та економіки, це довготривалі негативні наслідки та обмеження майбутнього розвитку на довгі роки. Це слід сприйняти як об'єктивну реальність і робити кроки, які б мінімізували негативний вплив цих викликів на існування та розвиток держави.

Все це вимагає по-новому оцінити нині чинні планувальні документи, зокрема Державну стратегію регіонального розвитку ДСРР-2027 [15], оцінити наші нові обмеження, викликані війною та нові можливості від набуття кандидата на членство у ЄС та підготувати реалістичні, але водночас амбітні плани відновлення та розвитку країни.

Указом Президента України №266/2022 від 21 квітня 2022 року було утворено «Національну раду з відновлення України від наслідків війни». У Проекті Плану відновлення України, а саме в матеріалах робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» (липень 2022 року) [16] наголошується, що «Збройна агресія Російської Федерації докорінно змінила транспортну систему України. Так, на сьогоднішній день через бойові дії на території України та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації. Також, фактично триває блокада морських портів на південному узбережжі України. Військові кораблі країни-агресора блокують судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямують до/з морських портів України».

Задля відновлення, відбудови, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі ЄС необхідно провести відповідні заходи та прийняти низку нормативно-правових актів [16].

Компанія «Центр прикладних досліджень», презентуючи власне дослідження «Повоєнне відновлення економіки України» [17], наголошує, що «Україна має розвинуту морську, залізничну та автомобільну інфраструктуру, яка дозволяє експортувати значні обсяги сировинної, аграрної та промислової продукції. Географічне розташування України дозволяє їй виступати логістичним хабом між країнами Європи, Азії та Африки. Газові підземні сховища України можуть використовуватися країнами ЄС для забезпечення стабільності газової системи в процесі позбавлення енергетичної залежності від імпорту російських енергоносіїв». У сформульованих ЦПД ключових аспектах економічної відбудови України фігурує SWOT-аналіз повоєнного відновлення України (табл.1).

Таблиця 1. SWOT-аналіз повоєнного відновлення України

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Величезний потенціал використовуваних, розвіданих та потенційних природних ресурсів 2. Людський потенціал (високоосвічені кваліфіковані кадри, дешева робоча сила) 3. <u>Географічне розташування, транспортна інфраструктура з широкими експортними можливостями</u> 4. Розвинена сфера послуг (малий та середній бізнес, зокрема потужний ІТ-сектор) 5. Стабільна фінансова система попри військові дії 6. Збройні сили з унікальним досвідом бойових дій та сучасним озброєнням 7. Місцеве самоврядування, самоорганізація населення та бізнесу	1. Монополізація економіки, що перешкоджає її доходам, розвитку та модернізації 2. Роль держави у економіці, корупція (ускладнення процесу залучення інвестицій) 3. Відсутність прозорості та незалежності судової системи 4. <u>Зношена інфраструктура, відсутність модернізації підприємств</u> 5. Залежність від критичного імпорту енергоносіїв та калійних добрив з РФ і Білорусі 6. Залежність від світових цін на сировинні продукти (зернові культури, метал, залізну руду) 7. Слабка інтеграція до економіки ЄС (зокрема, у переробній, машинобудівній та інших галузях)
Можливості	Загрози
1. Набуття статусу кандидата в члени ЄС 2. Скасування мит та квот на експортну продукцію, санкції для РФ 3. Залучення в Україну великих міжнародних видобувних компаній 4. Реформа регуляторної та податкової системи, демонополізація економіки 5. <u>Модернізація зруйнованої та застарілої інфраструктури</u> 6. Реформа судової системи зі створенням умов для залучення іноземних інвестицій 7. <u>Новий геополітичний статус України, регіональне лідерство держави</u>	1. Затяжна війна, через яку зростають збитки і потенційна вартість відновлення 2. Втрата / окупація територій, зокрема регіонів з високою економічною цінністю 3. <u>Блокування морських портів, через які здійснюється експорт ключової продукції</u> 4. Відсутність реформ та стимулів від держави для розвитку бізнесу 5. Зростання показників інфляції, що несе серйозні ризики для громадян 6. Безробіття, міграція, гуманітарна криза із загрозою колапсу соціальної сфери 7. Підписання мирного договору з РФ на невигідних для України умовах зі збереженням загрози військової ескалації

Джерело: [18]

Як бачимо, у кожному напрямі аналізу є пункти, які безпосередньо відносяться до інфраструктури країни.

Географічне розташування, транспортна інфраструктура з широкими експортними можливостями, поза сумнівом, є сильною стороною

післявоєнного відновлення України. Доступ до Чорного та Азовського моря та великий спільний сухопутний кордон з ЄС дає Україні великі експортні можливості. Окремо слід зазначити газотранспортну та газорозподільну систему, Український газопровід та газові сховища дозволяють забезпечити великий обсяг експорту газу до ЄС.

Слабкою стороною інфраструктури України і була, і залишається її зношеність, відсутність модернізації багатьох підприємств, до чого у післявоєнний час додається руйнування значної кількості об'єктів.

Але з цієї слабкої сторони впливає можливість, про яку згадують автори – модернізація зруйнованої та застарілої інфраструктури. Ці втрати можуть бути компенсовані за рахунок міжнародної допомоги та конфіскації активів Росії. Значні обсяги допомоги дозволять модернізувати зруйновану застарілу інфраструктуру за найсучаснішими зразками із залученням провідних світових компаній. Створення нової на місці зруйнованої, транспортної, енергетичної, виробничої та комунальної інфраструктури дасть можливість вивести економіку України на новий рівень.

Що стосується загроз, а саме блокування або руйнацію морських портів, через які здійснювався експорт ключової продукції, то тут поруч із загрозою також можна згадати можливість подальшого розвитку, а саме, що у теперішній час експорт здійснюється значною мірою через річкові порти Дунаю, адже Україна є однією з Дунайських країн [19]. Сьогодні дунайські порти залишаються стабільним альтернативним шляхом для експорту. За рік війни саме порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ в 3 рази збільшили вантажопотік. Через Дунайський припортовий кластер експортовано понад 17 млн т вантажів. Окрім того, лише через ці порти йде імпорту необхідних товарів для потреб України. Міністерство інфраструктури України планує збільшити пропускну здатність українських портів на Дунаї ще в 1,7 рази – до 25 млн т на рік. Очікується модернізація портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, будівництво нових терміналів та хабів та залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів [19].

Не можна залишити за межами нашого дослідження і матеріали Центру досліджень економічної політики CEPR, що працює з 1983 року у Лондоні як недержавний незалежний науково-дослідний інститут, що займається питаннями економічної політики та економічних досліджень.

У звіті CEPR «Відбудова України: принципи та політика» автори розділу «Відбудова транспортної інфраструктури України» Володимир Білоткач (доцент програми «Управління повітряним транспортом» Сінгапурського технологічного інституту (CTI) та Марк Івальді (науковий директор Відділу соціальних та гуманітарних наук Міністерства вищої освіти та досліджень Франції) відмічають наступне: [20]:

«Повоєнна Україна буде країною на шляху до євроінтеграції з мінімальними зв'язками з Росією. Водночас загроза нового російського нападу зберігатиметься – перспективне членство в НАТО може значно знизити ймовірність повномасштабного вторгнення, але не виключить гібридні атаки в тій чи іншій формі. Післявоєнну транспортну інфраструктуру потрібно відбудовувати з урахуванням цієї реальності».

Автори зазначають, що до російського вторгнення український залізничний сектор був на шляху реформ, які зрештою призвели б до впровадження конкуренції в наданні послуг. У дорожньому та портовому секторах були спроби запровадження державно-приватного партнерства. Авіаційний сектор країни був достатньо добре інтегрований у Європу та відокремлений від Росії вже з 2014 року (за винятком окупованого Криму, який продовжував отримувати незаконні послуги від російських авіаперевізників до 24 лютого 2022 року).

У розділі «Відбудова транспортної інфраструктури України» автори обговорювали як питання післявоєнної реконструкції, так і питання інституційних реформ. Обсяг потреб і витрат на реконструкцію на даному етапі оцінити важко, оскільки триває війна. Проте вже можна окреслити деякі масштабні проекти реконструкції транспортної інфраструктури, такі як

реконструкція деяких аеропортів, відновлення пошкодженої портової інфраструктури, залізничних колій і доріг.

Найбільші обсяги коштів автори пропонують спрямувати на докорінну реконструкцію та модернізацію залізничної інфраструктури. За їхнім ствердженням, залізнична мережа України була побудована навколо радіальної мережі з центром у Москві, тому що залізничне сполучення як всередині України, так і між Україною та Європою не було пріоритетним. Яскравим прикладом такої нерівномірності залізничної мережі України є відсутність прямого залізничного сполучення між Києвом та Одесою.

Зміна ширини колії на європейську, незважаючи на час і кошти, є, як запевняють автори, вигідною інвестицією. Це слугуватиме подвійній меті — сприяти торговельним зв'язкам з Європою та ускладнити матеріально-технічне забезпечення російських військ, таким чином підвищуючи витратність чергового нападу на Україну для агресора.

Проте з приводу заміни колії на європейську існує і абсолютно протилежна думка. Валерій Андріанов, директор зі стратегії та розвитку компанії «Левада Карго», наголошує, що «...необхідно відразу виключити проекти з глобального будівництва мережі 1435 в Україні та проекти з будівництва мережі 1520 у ЄС. Такі проекти можуть мати тільки точковий характер і можуть бути спрямовані на розвиток, наприклад, пасажирського транспорту. Змінювати українську мережу 1520 системно – це не дуже гарна ідея» [21].

Експерт в сфері транспортної інфраструктури Роман Веприцький стверджує, що «необхідністю кардинальних змін на українських залізницях є також той факт, що проектування та будівництво наявної залізничної інфраструктури здійснювалося в колишньому СРСР з урахуванням товарообігу в цій країні, його розмірів і напрямків перевезення вантажів. За останні тридцять років обсяг як міжнародних, так і внутрішніх перевезень в Україні скоротився в кілька разів, кардинально змінилися і напрямки вантажних перевезень» [22]. За його думкою, логічним кроком було б ухвалення рішення

про будівництво нових швидкісних напрямків залізничного руху 1435 мм вглиб України від її кордонів з державами, що широко застосовують таку ширину колії. У майбутньому така нова мережа залізниць повинна стати одним із ключових етапів розвитку соціально-економічних відносин між Україною та ЄС, важливою складовою підвищення рівня транзитного потенціалу України.

Не треба забувати, що на території ЄС ще з часів Радянського Союзу є декілька відрізків залізниць із колією 1520 мм, а на території України є відрізки із шириною колії 1435 мм. Без сумніву, необхідно у найкоротший строк оживити інфраструктуру європейської колії, яка майже не використовується, будувати нові ділянки європейської колії до великих міст в областях, що межують з ЄС. Розвивати транскордонні коридори з європейською колією цілком реально і просто необхідно. У цьому контексті значний потенціал міститься в долученні України до реалізації проєкту ЄС «Rail Baltica», який передбачає поєднати міста Таллінн, Ригу та Каунас із Варшавою електрифікованою колією європейського стандарту 1435 мм. Для українського залізничного транспорту найбільший інтерес у цьому проєкті становить доступ до потужних портів у Таллінні та Ризі, які можуть слугувати брамою для експорту вітчизняних товарів на світовий ринок [23].

Приділення уваги саме залізничній інфраструктурі обумовлено, за думкою автора, наступними причинами: на відміну від портової інфраструктури України, яка зазнає у теперішній час значного руйнування від ракетних ударів агресора, залізнична інфраструктура отримала не настільки суттєві руйнування; відновлення портів та портової інфраструктури потребує значно більших коштів, до того ж вкладених одномоментно; водні перевезення ще досить довго будуть обмеженими або взагалі на деяких ділянках неможливими, як уже згадувалося вище.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Підсумовуючи наведене, зазначимо, що війна завдала жахливої шкоди кожному українцю, українським регіонам, територіальним

громадам, транспортній інфраструктурі. Україна потребує повоєнного відновлення, планування якого можна і потрібно готувати уже зараз.

Які ж перспективи як логістичний хаб та транзитна держава може отримати Україна, і які задачі та проблеми постануть у повний зріст після закінчення війни і нашої перемоги?

Без сумніву, війна і післявоєнна відбудова буде мати суттєвий вплив на становище України у світовій торгівлі та транспортній мережі, і позитивний, і негативний. Транзитні перевезення дуже залежні від політичної ситуації та від митної, транскордонної, зовнішньої політики держав-сусідів. До того ж треба враховувати, що логістичні ланцюги мають слабку інерцію, проте відзначаються властивістю швидко переорієнтовуватися і завжди використовують наявну інфраструктуру. Наприклад, у зв'язку з триваючою війною Росії проти України спостерігається сплеск інтересу до транзитного потенціалу Грузії. За період війни значна частина транзитних контейнерних потоків уже переорієнтована на грузинські порти.

Після нашої перемоги Україна має можливість і повинна прикласти всі зусилля, щоб стати ключовою транзитною країною для залізничного вантажопотоку «Шовкового шляху» Китай – ЄС – Китай. Ця тенденція вже була помітна на початку 2022 року – через територію України було перевезено контейнерів більше, ніж за попередні 5 років.

У контексті повоєнного відновлення пріоритетом має залишатися реконструкція державної мережі автомобільних доріг. Крім пошкоджень і руйнувань внаслідок бойових дій, дороги (навіть там, де не ведуться бойові дії) зазнають значних пошкоджень, тому що використовуються для перевезення важкої військової техніки.

Мінімальні післявоєнні зв'язки між Україною та Росією і Білоруссю змінять інтенсивність та структуру використання інфраструктури наземного транспорту у східній та північній частинах України. Українські залізничні та автомобільні мережі на північному сході та сході України мають бути перебудовані, зважаючи на необхідність ускладнення матеріально-технічного

забезпечення російських військ при потенційних нападах у майбутньому. Проте ми повинні розуміти, що через деякий час транспортні зв'язки із територією, на якій зараз існує РФ, все одно буде відновлено, тому захоплюватись демонтажем транспортних мереж не варто.

Роль транзитної країни у торгівельних потоках між Сходом і Заходом передбачатиме посилення ролі водних перевезень, особливо в портах України на Чорному морі та Дунаї. Порти Азовського моря ще довгий час будуть менш важливими, оскільки продовжать стикатися з проблемами в роботі, пов'язаними з контролем Росією Керченської протоки.

Зросте вантажообіг українських портів. Однозначно українські порти можуть стати лідерами в чорноморському регіоні. Цьому сприятимуть: довгостроковий потік імпортованих вантажів на відновлення України; приплив інвестицій у переробну, транспортну інфраструктуру; розвиток внутрішньої термінальної транспортної мережі; підвищення енергоефективності внаслідок реконструкції енергомереж.

Також окремо можна вказати на інвестиції в розвиток річкових перевезень, перевезень через Дунай, це також один із найактуальніших напрямків. Ідеться про розвиток наявних портів Дунайського регіону, створення річкового порту, мультимодального терміналу в дунайському регіоні.

Таким чином, основними напрямками післявоєнної відбудови у транспортній інфраструктурі повинні стати залізнична мережа та відновлення і реконструкція портового господарства.

Основними проблемами післявоєнної відбудови інфраструктури стане фінансування та реалізація проектів реконструкції або нового будівництва. Загалом, український уряд і міжнародні донори мають бути готовими підтримати необхідність внесення значних змін у транспортну мережу України, створену в довоєнні роки. Необхідними умовами для прийняття до реалізації проектів відбудови чи повної перебудови транспортної інфраструктури повинні стати наступні – усі проекти мають бути переглянуті з урахуванням потреб

післявоєнного відновлення енергетичної, транспортної, цивільної інфраструктури. І тут основним підходом має бути формування абсолютно нової, сучасної та енергоефективної інфраструктури. І наступна важлива умова – кожен новий проєкт повинен покращувати транзитні перспективи післявоєнної України.

Література

1. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. №1172. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (Дата звернення 29.08.2023)
2. Зварич Р.Є. Транзитний потенціал України як елемент національної безпеки *Наука молода*. 2014. № 21. С. 26 – 35. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/5315/1/%d0%97%d0%b2%d0%b0%d1%80%d0%b8%d1%87%20%d0%a0.%d0%84..pdf>
3. Діденко Л.І. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 2, Т. 2. С. 36 – 39. URL: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_2_2/036-039.pdf
4. Пасічник, А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні. *Науково-вироб. збірник «Вісті автомобільно-дорожнього інституту»*. ДНТУ, 2011. С. 121–128.
5. Пасічник А.М., Клен О. М., Мірошніченко С. В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті*. 2016. № 12 С. 88–96.
6. Транзитні можливості України. <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html> (Дата звернення 29.08.2023)
7. Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org> (Дата звернення 29.08.2023)
8. Національна економічна стратегія 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/> (Дата звернення 29.08.2023)

9. Вектори економічного розвитку 2030. Матеріали для обговорення. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf> (Дата звернення 29.08.2023)
10. Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір: Закон України від 17.02.2022 № 2067-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text> (Дата звернення 29.08.2023)
11. Транзитний потенціал України використовується тільки на 25–30%. URL: <https://www.railinsider.com.ua/tranzytnyj-potenczial-ukrayiny-vykorystovuyetsya-tilky-na-25-30> (Дата звернення 29.08.2023)
12. Загальна сума прямих збитків, завдана інфраструктурі України через війну. Київська Школа Економіки. <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zbitkiv-zavdana-infrastrukturi-ukrayini-cherez-viynu-za-pidsumkami-cherhvnya-2023-roku-perevishhila-150-mlrd>
13. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. Київська школа економіки. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf (Дата звернення 29.08.2023)
14. Ткачук А., Третяк Ю. Відновлення України. Регіональний аспект. *Реанімаційний пакет реформ*. 14.06.2022р. URL: <https://rpr.org.ua/news/vidnovlennia-ukrainy-rehionalnyy-aspekt> (Дата звернення 29.08.2023)
15. 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 29.08.2023)
16. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». URL:

<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (Дата звернення 29.08.2023)

17. Повоєнне відновлення економіки України. Центр прикладних досліджень. 02.06.2022. URL: <https://cpd.com.ua/uk/vidnovlennya-ekonomiky>. (Дата звернення 29.08.2023)

18. Давимука О. Каракуц А. Щедрін Ю. Дослідження «Повоєнне відновлення економіки України». Центр прикладних досліджень Травень 2022. URL: https://cpd.com.ua/Research-UA_economic_reconstruction.pdf. (Дата звернення 29.08.2023)

19. Колісніченко В. Україна та Румунія планують співпрацювати в розвитку Дунайських портів. *GMK CENTER*. 10 березня 2023 р. URL: <https://gmk.center/ua/news/ukraina-ta-rumuniya-planujut-spivpracjuvati-u-rozvitku-dunajskih-portiv/>. (Дата звернення 29.08.2023)

20. Відбудова України: принципи та політика. Паризький звіт. За ред. Городніченко Юрій, Сологуб Берклі Ілона, Беатріс Ведер ді Мауро. 2022. 506 с. URL: https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf (Дата звернення 29.08.2023)

21. Андріанов В. Можливості сьогодення та що очікує на логістику України. URL: <https://eba.com.ua/mozhlyvosti-sogodennya-ta-shho-ochikuye-na-logistyku-ukrayiny/>. (Дата звернення 29.08.2023)

22. Веприцький Р. Можливості розвитку транспортної інфраструктури: Україна в системі залізничної інфраструктури європейських країн. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2022. №4, с.355-361.

23. Реалізація проєкту "Rail Baltica": можливості для України. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/4935>. (Дата звернення 29.08.2023)

References

1. Verkhovna Rada of Ukraine (1999), The Law of Ukraine “On Transit of Cargos”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (Accessed 29.08.2023).
2. Zvarych, R.Ye. (2014), “Ukraine's transit potential as an element of national security”, *Nauka moloda*, vol. 21, pp. 26-35, available at: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/5315/1/%d0%97%d0%b2%d0%b0%d1%80%d0%b8%d1%87%20%d0%a0.%d0%84.pdf> (Accessed 29.08.2023).
3. Didenko, L.I. (2011), “Theoretical aspects of the development of the transit potential of the region”, *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu*, vol. 2, no. 2, pp. 36-39, available at: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_2_2/036-039.pdf (Accessed 29.08.2023).
4. Pasichnyk, A.M. (2011), “World experience in the creation of transport and logistics infrastructure: state and prospects of application in Ukraine”, *Naukovo-vyrob. zbirnyk «Visti avtomobil'no-dorozhn'oho instytutu»*. DNTU, pp. 121-128.
5. Pasichnyk, A.M. Klen, O.M. and Miroshnychenko, S.V. (2016), “Analysis and evaluation of the effectiveness of using the transit potential of the Ukrainian transport system”, *Elektromahnitna sumisnist' ta bezpeka na zaliznychnomu transporti*, vol. 12, pp. 88-96.
6. Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine (2020), “Transit possibilities of Ukraine”, <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html> (Accessed 29.08.2023).
7. World Bank (2023), “Logistics Performance Index”, available at: <https://lpi.worldbank.org> (Accessed 29.08.2023).
8. National Economic Strategy 2030 (2020), available at: <https://nes2030.org.ua/> (Accessed 29.08.2023).
9. National Economic Strategy 2030 (2020), “Vectors of economic development 2030 ”, available at: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf> (Accessed 29.08.2023).

10. Verkhovna Rada of Ukraine (2022), The Law of Ukraine “On the ratification of the Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union and its member states, on the other hand, on common aviation space”, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text> (Accessed 29.08.2023).

11. RE:think (2020), “Ukraine's transit potential is used only by 25-30%”, available at: <https://www.railinsider.com.ua/tranzytnyj-potenczial-ukrayiny-vykorystovuyetsya-tilky-na-25-30> (Accessed 29.08.2023).

12. KSE (2023), “The total amount of direct damage to Ukraine’s infrastructure caused due to the war as of June 2023 exceeded \$150 billion”, available at: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zbitkiv-zavdana-infrastrukturi-ukrayini-cherez-viynu-za-pidsumkami-chervnya-2023-roku-perevishhila-150-mlrd> (Accessed 29.08.2023).

13. KSE (2023), “Report on direct damage to infrastructure from destruction as a result of Russia's military aggression against Ukraine a year after the start of the full-scale invasion”, available at: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf (Accessed 29.08.2023).

14. Tkachuk, A. and Tretiak, Yu. (2022), “Restoration of Ukraine. Regional aspect”, available at: <https://rpr.org.ua/news/vidnovlennia-ukrainy-rehionalnyy-aspekt> (Accessed 29.08.2023).

15. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020), Resolution “On the approval of the State Regional Development Strategy for 2021-2027”, available at: https://dei.kyivcity.gov.ua/files/2020/10/22/POSTANOVA_KMU_695_DSRR_2027.pdf (Accessed 29.08.2023).

16. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022), “Project of the Recovery Plan of Ukraine. Materials of the working group "Restoration and development of infrastructure"”, available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (Accessed 29.08.2023).

17. Tsentr prykladnykh doslidzhen' (2022), "Post-war recovery of the economy of Ukraine", available at: <https://cpd.com.ua/uk/vidnovlennya-ekonomiky> (Accessed 29.08.2023).
18. Davymuka, O. Karakuts, A. and Schedrin, Yu. (2022), "Study "Post-war economic recovery of Ukraine"", available at: https://cpd.com.ua/Research-UA_economic_reconstruction.pdf (Accessed 29.08.2023).
19. Kolisnichenko, V. (2023), "Ukraine and Romania plan to cooperate in the development of Danube ports", GMK CENTER, available at: <https://gmk.center/ua/news/ukraina-ta-rumuniya-planujut-spivpracjuvati-u-rozvitku-dunajskih-portiv/> (Accessed 29.08.2023).
20. Horodnichenko, Y. Solohub, I. Veder di Mauro, B. (2022), "Reconstruction of Ukraine: principles and policy. Paris report", available at: https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf (Accessed 29.08.2023).
21. Andrianov, V. (2023), "Today's opportunities and what awaits the logistics of Ukraine", available at: <https://eba.com.ua/mozhlyvosti-sogodennya-ta-shho-ochikuye-na-logistyku-ukrayiny/> (Accessed 29.08.2023).
22. Vepryts'kyj, R. (2022), "Transport infrastructure development opportunities: Ukraine in the railway infrastructure system of European countries", Naukovyj visnyk Dnipropetrovs'koho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav, vol.4, pp.355-361.
23. NISS (2023), "Implementation of the "Rail Baltica" project: opportunities for Ukraine", available at: <https://niss.gov.ua/en/node/4935> (Accessed 29.08.2023).

Стаття надійшла до редакції 05.09.2023 р.