

УДК 656.07:005.591.6 (477)

JEL L91, O31, R40

DOI 10.32782/2786-765X/2025-10-20

Юр'єв В.О.

здобувач третього рівня вищої освіти,

Київський міжнародний університет

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9359-6960>

ВПЛИВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПРОМИСЛОВОГО РИНКУ НА ЕКОНОМІКУ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано зміни, які відбудуться в транспортно-логістичній системі України в умовах війни та інфраструктурної відбудови. Розглянуто, як розвиток залізничної, морської та автомобільної логістики впливає на стабілізацію промислового виробництва, збільшення потенціалу для експорту та зміцнення макроекономічної стабільності країни. Вказано на важливу роль залізничного транспорту, що забезпечує понад 170 млн тон перевезень, в тому числі руди та зерна як основних експортних товарів. Висвітлено основні стримуючі фактори розвитку, такі як кадровий дефіцит, регуляторна фрагментованість, значні руйнування інфраструктури, брак інвестицій. Визначено основні напрями державної політики, які включають відновлення інфраструктури за участі міжнародної допомоги, інтеграцію до логістичної системи ЄС (TEN-T), цифровізацію процесів і вдосконалення регуляторного середовища. Вказано та роль транспортної логістики як стратегічного інструменту для відновлення економіки України та її інтеграції в глобальні ринки в довгостроковій перспективі. Запропоноване дослідження може бути корисним аналітикам транспортної логістичної системи, науковцям, міжнародним організаціям, транспортним асоціаціям, органам державної та місцевої влади. Майбутній фокус досліджень буде направлений на вивчення ролі транспортної логістичної системи в повоєнному відновленні країни на довгостроковому горизонті.

Ключові слова: транспортна логістика, промисловий ринок, логістична інфраструктура, регіональний розвиток, інвестиції в транспорт, ефективність перевезень, мультимодальні перевезення, сталий розвиток транспорту, інтеграція логістичних систем.

Постановка проблеми. Транспортно-логістична система країни є життєво важливою для підтримки стійкого економічного розвитку, особливо в сучасних умовах глобалізації, цифрової трансформації та посиленої конкуренції між національними економіками. Оскільки ефективна система перевезень, зберігання та обробки вантажів є критично важливою для безперервності виробничих процесів і формування конкурентних переваг промислового комплексу, розвиток логістичної інфраструктури є одним із головних пріоритетів державної економічної політики України. Розбудова сучасної транспортно-логістичної інфраструктури створює нові можливості для інтеграції в європейські та світові виробничо-збутові ланцюги в рамках реалізації транзитного потенціалу України.

Як один із основних секторів української економіки, промисловий ринок сильно залежить від стану логістичної інфраструктури. Виробничі підприємства стикаються з багатьма викликами, включаючи транспортування сировини, доставку комплектуючих, доставку готової продукції, управління запасами та виконання контрактних зобов'язань у строк. На ефективність функціонування промислових підприємств, збільшення виробничих витрат, зниження експортного потенціалу

та гальмування загального розвитку економіки впливають неякісне логістичне обслуговування, зношеність транспортних мереж, низький рівень цифровізації та відставання мультимодальних перевезень. Дослідження впливу розвитку транспортної логістичної системи на економіку України в умовах війни та повоєнного відновлення є особливо важливими. Новий підхід до стратегічного планування логістики необхідний через значні руйнування інфраструктури, тимчасову окупацію окремих районів, перенесення логістичних потоків і зміну структури промислового виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток транспортно-логістичних систем має вирішальне значення для підвищення економічної ефективності. Створення ефективної інфраструктури є ключовим компонентом розвитку транспортної логістики. Наприклад, модернізація транспортної мережі має вирішальне значення для зниження витрат на імпорто-експорт, сприяння географічній децентралізації виробництва та глобалізації споживання. Інвестиції в логістичну інфраструктуру, особливо в термінали та цифровізацію, сприяють оптимізації ланцюга постачання, що дозволяє значно знизити кінцеву вартість продукції. Palić та ін. [1] вказують,

що створення логістичних коридорів, таких як лінії між Плоче та Брчко, демонструє, як добре спроектовані транспортні системи можуть бути узгоджені з цілями сталого розвитку, забезпечуючи баланс між економічним зростанням і екологічними пріоритетами. В даному контексті Lyashenko, Trushkina [2] і Trushkina та ін. [3], вказують, що такі рішення покращують місцеву економіку та конкурують на світових ринках. Крім того, створення транспортно-логістичних кластерів полегшує роботу регіональних транспортних систем, що позитивно впливає на економіку, оскільки за Trushkina та ін. [3] це дозволяє подолати перешкоди, пов'язані з інфраструктурними чи соціо-політичними викликами. Логістичні системи дають можливість цільового розвитку з урахуванням ресурсів регіону, якщо їх включити в більш широкі регіональні економічні стратегії. Наприклад, дослідження Setiawan, Koestoer [4] і Thuy, Son [5] показують, що впровадження інноваційних технологій і колаборативної логістики покращило ринкові позиції певних регіонів, що призвело до економічного зростання. Дослідження Ogli [6] вказує на важливість цифрових платформ для змін у логістичних процесах. Логістичні оператори та інші зацікавлені сторони можуть краще взаємодіяти завдяки цифровим рішенням, що спрощує процеси та підвищує загальну ефективність. За Melnyk та ін. [7] ця трансформація є важливою для сучасної економіки, в якій стійкість зростання залежить від швидкості адаптації до ринкових умов. З високотехнологічними продуктами організації можуть ефективніше керувати логістичними ланцюгами та зменшити ризики неефективності та перебоїв у постачанні. Аналіз попередніх праць вказує на те, що створення транспортно-логістичних систем має вирішальне значення для збільшення економічного зростання. Добре працюючі логістичні мережі сприяють розвитку стійкої економіки регіонального та національного рівня, росту інтенсивності ведення бізнесу та скороченню витрат операційної діяльності.

Метою статті є комплексний аналіз впливу розвитку транспортної логістичної системи на функціонування промислового ринку України та її ролі в стимулюванні загальноекономічного зростання.

Виклад основного матеріалу дослідження. В 2024 р. транспортна логістична система України змінилася через зовнішні загрози безпеці та внутрішні реформи інфраструктури. У сучасний період війни транспортна логістика розвивалася системно з метою підтримки економічної стабільності,

зміцнення промислового потенціалу та підтримки зовнішньоекономічної активності країни. Проаналізуємо дані Міністерства розвитку громад та територій України [8], Центру транспортних стратегій – ЦТС [9, 10, 11], Державної служби статистики України [12], Національного інституту стратегічних досліджень – НІСД [13, 14]. Залізничний транспорт показав ріст у 2024 р. – вантажоперевезення зросли на 22% до 147 млн тон порівняно з 2023 р. У рамках модернізації інфраструктури було відновлено 8 мостів і 339 км залізничних колій. В рамках програми СЕФ залучено 45 млн євро для покращення прикордонної інфраструктури. Наразі через Холм, Чоп і Рава-Руську курсують понад 20 міжнародних залізничних маршрутів. Загальні тенденції значною мірою впливають на морську логістику. 391 млн тон перероблених вантажів у портах 73 млн тон припадає на порти Великої Одеси, а 17 млн тон – на Дунайські порти. У дорожньому господарстві відновлено та 7016 погонних метрів мостів. У 2025 р. на ремонт і утримання дорожньої мережі передбачено 12,6 млрд грн, з яких 3,3 млрд грн буде спрямовано на прифронтові території.

Модернізація інфраструктури залізничного та морського транспорту дозволила скоротити середній час доставки сировини на 15–20%. Це призвело до зниження логістичних витрат промислових підприємств на 8–12% і, як наслідок, підвищення рентабельності виробництва. Покращення транспортної інфраструктури дозволило відновити понад 70% експорту зернових і металів, а перевалка вантажів у Дунайських портах зросла на 34% порівняно з 2023 р. Крім того, транспортно-логістичний сектор стає все більш привабливим для інвестицій: у 2024 р. залучено понад 200 млн євро, що на 17% більше, головним чином через проекти модернізації залізниць і портів. До кінця 2025 р. очікується створення понад 10 тис. нових робочих місць у дотичних сферах логістики, будівництва та інфраструктури, що призведе до зростання середнього рівня доходів у цих областях на 5–7%.

Транспортна логістична система України може стати стратегічним інструментом для стабілізації та зростання економіки (Табл. 1). Збільшення обсягів обробки в портах, інвестиції в дорожнє будівництво та підвищення ефективності вантажоперевезень створюють міцну основу для збереження промислового виробництва, активізації зовнішньоекономічної діяльності та підвищення рівня зайнятості населення. Розширення логістичних маршрутів, інтеграція в європейську транспортну

мережу ТЕН-Т та впровадження стандартів стійкості та цифровізації мають вирішальне значення для закріплення позитивної динаміки розвитку економіки України в середньостроковій перспективі.

Морська транспортна логістика залишається одним із ключових чинників підтримки експортного потенціалу України, особливо в умовах воєнного стану [9, 11, 12]. Дані за 2024 р. свідчать про суттєве поживлення діяльності портового сектору, що має безпосередній вплив на стабілізацію промислового виробництва та зовнішньоекономічних операцій країни. За підсумками 2024 р. українські порти – Одеса, Чорноморськ, Південний та дунайські гавані – обробили 97 млн тонн вантажів, що на 57% більше у порівнянні з 2023 р., коли цей показник становив 62 млн тонн. Водночас вантажообіг все ще залишається на 60 млн тонн меншим за рівень 2021 р., який складав близько 157 млн тонн, що свідчить про наявність суттєвого резерву для відновлення галузі.

Структурний аналіз вантажопотоків показує домінування портів Великої Одеси, які забезпечили 80 млн тон вантажообігу, що становить 82% від загального обсягу, тоді як частка дунайських портів склала 18% або близько 17 млн тонн. Це демонструє зміну тенденцій у порівнянні з 2023 р., коли дунайські порти мали майже паритетну частку з чорноморськими портами, що вказує на певну стабілізацію логістичної ситуації у Чорному морі.

У розрізі видів вантажів лідируючу позицію продовжують утримувати зернові культури. У 2024 р. обсяг їх перевалки склав 60 млн тонн, що на 33% більше, ніж у 2023 р., коли обсяг становив 46 млн тонн. Це значення перевищує рівень 2021 р., який становив 50 млн тонн, що свідчить про надзвичайну важливість аграрного сектору для експортної стабільності України. Значне поживлення спостерігалось також у сегменті рудних вантажів: у 2024 р. було перевалено 19 млн тонн, що майже вдсятеро більше за обсяг 2023 р.,

який складав лише 2 млн тонн. Водночас цей результат ще не досяг рівня 2021 р., коли обсяг рудних вантажів становив 38 млн тонн, що вказує на поступове, але неповне відновлення промислового експорту.

Попри позитивну динаміку, ряд викликів залишаються актуальними. Відставання від показників до 2022 р. обумовлене блокуванням портів Миколаєва та наявністю безпечових ризиків для судноплавства у Чорному морі. Також спостерігається втрата частини вантажопотоків дунайськими портами, що зумовлює необхідність розробки державної програми підтримки альтернативних логістичних маршрутів та диверсифікації транспортних потоків.

Збільшення експорту зернових вантажів у 2024 р. суттєво зміцнило валютні надходження України, оскільки аграрний сектор забезпечує близько 40% загальної експортної виручки країни. Паралельно поживлення перевалки руди сприяло частковому відновленню експорту металургійної продукції, що позитивно вплинуло на економічну активність промислових регіонів.

Водночас, нерівномірний розвиток портової інфраструктури призводить до перевантаження окремих логістичних вузлів, що збільшує час обробки суден і транспортні витрати. У цих умовах модернізація портового обладнання, днопоглиблення та впровадження сучасних технологій є критичними для підвищення ефективності морської логістики. Особливої уваги потребує розвиток мультимодальних перевезень із використанням дунайських портів як альтернативних хабів для забезпечення стійкості зовнішньоторговельних потоків у разі загострення безпекової ситуації у Чорному морі.

Результати 2024 р. свідчать про часткове відновлення функціонування морської логістики в Україні, що дозволило суттєво зміцнити експортні позиції країни навіть в умовах воєнного часу. Подальший розвиток морської логістичної системи має ґрунтуватися на комплексних заходах, включаючи розблокування

Таблиця 1

Основні результати розвитку транспортної логістичної інфраструктури України у 2023–2024 р.

Напрямок	Показники	Коментар
Вантажоперевезення залізницею	146,9 млн тонн	Значне зростання через евакуаційні і комерційні рейси
Переробка вантажів у портах	91,1 млн тонн	Основний обсяг через Великий Одеський коридор
Відновлення дорожньої інфраструктури	7016 пог. м мостів	Пріоритет для прифронтових територій
Залучені інвестиції в логістику	200 млн євро	Модернізація портів та залізниць

Джерела: аналіз даних [8–14]

портів Миколаєва, підтримку інвестицій у Дунайський кластер, модернізацію портової інфраструктури та запровадження механізмів страхування судноплавства в умовах високих ризиків.

В умовах сучасного етапу війни розвиток залізничного транспорту продовжує бути одним із основних факторів, які сприяють стабілізації промислового виробництва та підтримці експортної діяльності України [9, 10, 12]. У 2024 р. «Укрзалізниця» перевищила планові показники та зміцнила свою роль як стратегічного елементу національної економіки. Загальний обсяг перевезень досяг 175 млн тонн – на 19% більше, ніж у 2023 р., але обсяги залишилися на 44% нижчими, ніж 2021 р. Залізнична логістика демонструє високу адаптивність і гнучкості в умовах обмежених ресурсів і інфраструктурних проблем, перевищивши планові показники на 23 млн тонн. Зміна структури вантажопотоків привертає особливу увагу. Обсяги перевезення руди зросли на 58% щорічно, а частка цього виду вантажів зросла з 19% у 2023 р. до 25% у 2024 р., що свідчить про поживлення роботи гірничо-металургійного комплексу. Забезпечуючи стабільність валютних надходжень і підтримку аграрного сектору, перевезення зерна також зросли в загальній структурі з 21% до 23%.

Обсяг контейнерних перевезень у 2024 р. зріс на 28% порівняно з минулим роком, досягнувши 258 тис. TEU. Така динаміка свідчить про поступовий перехід до моделей логістики, які більш гнучкі та різноманітні. Ці моделі можуть зменшити залежність від традиційних вантажопотоків і забезпечити стійкість у нестабільних умовах. Тим часом обсяги перевезення вугілля зменшилися на 11%, що свідчить про суттєві зміни в енергоспоживанні та трансформації промислового виробництва.

Транспортування зерна та руди складає 79% експортної залізничної логістики. Така концентрація демонструє надзвичайно важливу роль залізниці в забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності України та її здатності адаптуватися до нових викликів геополітичного середовища.

Аналізуючи вплив залізничного транспорту на економіку України у 2024 р., можемо виділити кілька важливих елементів. По-перше, збільшення перевезень зерна та руди сприяє можливостям експорту та утримує валютні надходження на рівні, необхідному для підтримки макрофінансової стабільності. По-друге, основним фактором підтримки валового внутрішнього продукту

є поживлення діяльності гірничо-металургійного комплексу, яке підтверджується зростанням перевезень руди. По-третє, зростання контейнерних перевезень демонструє розвиток сучасних логістичних схем, що зменшує вразливість економіки до традиційних ризиків постачання.

Водночас існують значні виклики, які перешкоджають подальшому розвитку залізничної логістики. Стабільність перевезень постійно піддається значним ризикам через нестабільність енергетичного постачання, обмеження пропускної спроможності прикордонної інфраструктури та необхідність модернізації рухомого складу та відновлення пошкоджених залізничних колій. З цієї причини диверсифікація логістичних потоків включає в себе інвестування в оновлення інфраструктури, оптимізацію митних процедур для прискорення експортних операцій і розвиток мультимодальних перевезень.

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України здійснюється в умовах глибоких геополітичних викликів, економічної нестабільності та інституційної трансформації, що зумовлює наявність численних стримуючих факторів. Одним із головних викликів є геополітична нестабільність, спричинена війною. За оцінками [15, 16, 17], станом на кінець 2024 р. прямі збитки транспортної інфраструктури України перевищили 38,5 млрд дол. США. Значних руйнувань зазнали понад 26 тис. кілометрів автомобільних доріг, 300 мостів, аеропорти та морські порти. Втрата доступу до традиційних логістичних маршрутів, зростання ризиків для інвесторів і підвищення вартості страхування перевезень стали серйозними бар'єрами для розвитку нових транспортних коридорів. Додатково, у залізничному секторі збитки склали 4,3 млрд дол. США, а в портовій інфраструктурі – близько 0,9 млрд дол. США.

Економічна ситуація також чинить значний стримуючий вплив [18]. Хоча у 2024 р. спостерігалось зростання промислового виробництва на 3,6%, це суттєво нижче за темпи попереднього року, що свідчить про загальне сповільнення економічної динаміки. Видатки державного бюджету на сектор безпеки та оборони склали 2,9 трлн грн, що становить 38,9% ВВП, тоді як на відновлення інфраструктури було спрямовано 0,3 трлн грн. Ці пропорції демонструють обмеженість ресурсів для масштабної модернізації логістичної системи. Крім того, хоча близько 60% транспортних компаній у 2024 р. інвестували у розвиток бізнесу, лише частина з них змогла спрямувати інвестиції на створення

нових інфраструктурних об'єктів, що відображає обмеженість інвестиційного потенціалу сектору.

Інституційні виклики доповнюють загальну картину стримування розвитку логістичної інфраструктури. Україна стикається з фрагментарністю державної політики у сфері транспорту та логістики, недостатньою координацією між центральними та місцевими органами влади, а також із затримками у впровадженні реформ. Значна частина складських комплексів була пошкоджена внаслідок бойових дій і вимагає капітального відновлення, що обмежує логістичні можливості підприємств. Крім того, спостерігається дефіцит кваліфікованої робочої сили в галузі логістики через мобілізацію, зниження доступності енергоресурсів, що в комплексі ускладнює функціонування ланцюгів постачання. Митні та регуляторні бар'єри залишаються суттєвими перешкодами, оскільки затримки із впровадженням публічно-приватного партнерства та недосконалість процедур концесійної діяльності гальмують залучення міжнародних інвесторів. За оцінками [19], станом на 2024 р. лише 73% об'єктів інфраструктури, запланованих до концесії, були успішно передані у приватне управління.

Відповідно, сукупність геополітичних викликів, економічних обмежень та інституційної слабкості формує складне середовище для розвитку ефективної транспортно-логістичної системи України (табл. 2). Подолання цих стримуючих факторів вимагає комплексного підходу, що передбачає не лише фізичне відновлення пошкодженої інфраструктури, а й активне стимулювання інвестиційної діяльності, вдосконалення регуляторного середовища, а також розширення міжнародної технічної допомоги та партнерських проєктів.

В умовах відновлення економіки України після масштабних руйнувань транспортної інфраструктури формування ефективної державної політики у сфері логістики набуває ключового значення для стимулювання промислового виробництва, забезпечення експорту та інтеграції до глобальних ринків. Пріоритетними мають стати кілька взаємопов'язаних напрямів.

Насамперед необхідним є відновлення і модернізація критичної транспортної інфраструктури на основі принципів стійкості та інноваційності. Державна політика має передбачати пріоритетне фінансування проєктів з відновлення автомобільних і залізничних шляхів, портів та аеропортів об'єктів із залученням механізмів міжнародної фінансової допомоги, донорських програм і публічно-приватного партнерства. Особлива увага повинна бути приділена створенню сучасних мультимодальних логістичних центрів у регіонах, які забезпечують експортну та імпорتنу логістику.

Другим стратегічним напрямом має стати поглиблення інтеграції України до європейського логістичного простору через активну імплементацію положень Угоди про Спільний авіаційний простір, розвиток логістичного партнерства з країнами ЄС і участь у ініціативах TEN-T. Пріоритетною є також адаптація українських стандартів логістичних операцій до європейських норм, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності української логістики на міжнародних ринках.

Третім важливим вектором має стати цифровізація логістичних процесів. Державна політика має стимулювати впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), розвиток цифрових платформ для моніторингу вантажопотоків, електронних документів перевезення (e-CMR), автоматизованих систем митного

Таблиця 2

Ключові фактори, що стримують розвиток транспортної логістичної системи України

Категорія факторів	Прояви та характеристики	Основні наслідки для логістики та промислового ринку
Геополітичні	Руйнування понад 26 тис. км доріг, збитки транспортної інфраструктури 38,5 млрд дол. США, втрата доступу до портів (збитки портів 0,85 млрд. дол. США)	Блокування експортно-імпортних коридорів, подовження логістичних маршрутів, зростання витрат на перевезення
Економічні	Промислове зростання +3,6% у 2024 р., 38,9% ВВП на оборону, скорочення фінансування відновлення інфраструктури до 306 млрд грн	Обмеження масштабних інфраструктурних інвестицій, нерівномірність розвитку регіонів, скорочення виробничих можливостей
Інституційні	Низький рівень реалізації концесійних проєктів (успішно передано 73%), затримки у реформах транспорту та митниці, дефіцит кваліфікованих кадрів	Низька ефективність логістичних ланцюгів, втрата довіри інвесторів, нерівномірне регулювання логістичних послуг

Джерела: аналіз даних [8–19]

оформлення. Цифрові рішення здатні значно скоротити витрати часу і ресурсів, підвищити прозорість процедур та знизити ризики корупції у сфері логістичних операцій.

Водночас необхідним є удосконалення інституційного та регуляторного середовища, що має включати спрощення процедур концесійної діяльності, дерегуляцію операційної діяльності логістичних операторів, реформу митної служби відповідно до кращих світових практик. Держава має створити умови для рівноправного доступу українських та міжнародних учасників ринку до об'єктів інфраструктури, забезпечити захист інвестицій та судову підтримку у сфері комерційних спорів. Іншим критичним напрямом є підвищення кадрового потенціалу логістичної галузі через модернізацію освітніх програм, створення програм перепідготовки та сертифікації персоналу у сфері транспорту, складування та митних операцій, що відповідатимуть сучасним запитам ринку. Комплексна реалізація цих пріоритетних напрямів державної політики дозволить не лише відновити пошкоджену транспортну інфраструктуру, а й перетворити транспортну логістику на один із драйверів економічного зростання, сприятиме прискоренню інтеграції України у світову економіку та підвищенню національної конкурентоспроможності в умовах повоєнного відновлення. Результати аналізу узагальнено в подано в табл. 3.

Аналіз показав, що впровадження пріоритетних напрямків державної політики щодо розвитку транспортної логістики в Україні сприяє росту економічної стійкості та інтеграції до європейського економічного простору. По-перше, відновлення та модернізація

інфраструктури за допомогою міжнародних партнерів і механізмів державно-приватного партнерства призведе до фізичного відновлення транспортної мережі та активізації експортно-імпоротної діяльності, що призведе до зниження логістичних витрат для компаній. По-друге, реалізація TEN-T проектів і стандартизація процедур логістики відповідно до вимог ЄС дозволить українським логістичним операторам стати більш конкурентоспроможними на міжнародному ринку. Логістичні процеси проходять цифровізацію, що підвищує продуктивність, прозорість і знижує корупційні ризики. Це включає в себе впровадження інтелектуальних транспортних систем і автоматизацію митного оформлення. Крім того, покращення регуляторного середовища та спрощення інвестиційних умов створюють кращі умови для залучення приватного капіталу, що є важливим для повоєнного відновлення.

Висновки. В сучасних умовах транспортна логістика стала важливою частиною економічної стійкості України та стратегічним інструментом для відповіді на виклики війни. Незважаючи на значні руйнування інфраструктури та обмежені фінансові ресурси, в Україні здійснено низку масштабних заходів з модернізації транспортної мережі. Ці заходи призвели до відновлення частини потенціалу для експорту, зміцнення промислових ланцюгів постачання та залучення інвестицій у сектор. Гнучкість і адаптивність галузі в умовах війни підтверджується високими темпами зростання залізничних перевезень, морської логістики і контейнерних перевезень.

Завдяки зростанню експорту зернових і руди, які у 2024 р. становили понад 79%

Таблиця 3

Складові державної політики розвитку транспортної логістичної системи на промисловому ринку України

Напрямок державної політики	Ключові заходи	Очікувані результати
Відновлення та модернізація інфраструктури	Фінансування відновлення доріг, портів, мультимодальних центрів за участі міжнародної допомоги	Відновлення експортно-імпортних маршрутів, зменшення транспортних витрат
Інтеграція до європейського логістичного простору	Реалізація проектів у рамках TEN-T, гармонізація стандартів логістики з ЄС	Підвищення конкурентоспроможності логістичних послуг на міжнародних ринках
Цифровізація логістичних процесів	Запровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), електронного документообігу, автоматизація митних процедур	Зростання ефективності логістичних операцій, зменшення корупційних ризиків
Удосконалення інституційного та регуляторного середовища	Спрощення концесійних процедур, дерегуляція логістики, реформування митниці, захист інвестицій	Поліпшення інвестиційного клімату, збільшення приватних інвестицій у логістику

Джерела: аналіз даних [8–19]

загального обсягу залізничного експорту, транспортна логістика відіграла важливу роль у стабілізації валютних надходжень. Це дозволило підтримати макрофінансову стабільність країни та частково компенсувати втрати в інших секторах економіки. У той же час транспортна галузь сприяє зростанню зайнятості. Очікується створення понад 10 тис. нових робочих місць у регіонах, що свідчить про багатогранний ефект інвестицій у логістичну інфраструктуру.

Тим не менш, загальний потенціал галузі обмежений геополітичними ризиками, дефіцитом фінансування, обмеженою пропускнуою спроможністю прикордонної інфраструктури та інституційною фрагментацією державної політики. З точки зору стратегічного відновлення логістичної системи України потрібно використовувати комплексний

підхід, включаючи модернізацію важливих об'єктів, цифровізацію логістичних процесів, реформування митниці, залучення державно-приватного партнерства та нарощування людського капіталу.

В результаті, розвиток транспортної логістичної системи в 2024 р. стабілізував промисловий ринок і спонукав економічне зростання, що націлене на задачі повоєнного відновлення. В середньостроковій перспективі конкурентоспроможність економіки України залежить від покращення стану логістичних потоків, інтеграції з міжнародними ринками та модернізації інституцій. Перспективи подальших досліджень будуть сконцентровані на вивченні ролі розвитку транспортної логістичної системи на промисловому ринку для повоєнного відновлення країни в довгостроковій перспективі.

Бібліографічний список

1. Palić N., Velinov E., Vassilev V. Intermodal line between Ploce and Brcko: future perspectives for the Pan-European transport. *SHS Web of Conferences*. 2019. № 71. P. 04010. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20197104010>
2. Lyashenko V., Trushkina N. Institutional principles of formation of cross-border transport and logistics cluster in the conditions of digital and sustainable development. *Green Blue and Digital Economy Journal*. 2021. № 2 (3). pp. 90–100. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2021-3-14>
3. Trushkina N., Dźwigoł H., Kwiliński A. Cluster model of organizing logistics in the region (on the example of the economic district “Podillya”). *Journal of European Economy*. 2021. № 20 (1). pp. 127–145. DOI: <https://doi.org/10.35774/jee2021.01.127>
4. Setiawan D., Koestoe R. Comparative perspectives on modern logistics transportation based on green logistics in Europe and Indonesia: concept of sustainable economy. *Journal of Mechanical Civil and Industrial Engineering*. 2021. № 2 (2). pp. 44–48. DOI: <https://doi.org/10.32996/jmcie.2021.2.2.7>
5. Thuy T., Son T. Relationship between logistics sector and economic growth in ASEAN countries. *Economics Finance and Management Review*. 2024. № 3 (19). pp. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.36690/2674-5208-2024-3-67-77>
6. Ogli I. Development of digital platforms for services of transport-logistics providers. *The American Journal of Engineering and Techonology*. 2023. № 5 (11). pp. 93–99. DOI: <https://doi.org/10.37547/tajet/volume05issue11-13>
7. Melnyk M., Leshchukh I., Prytula K., Ivaniuk U., Ohinok S. Logistics potential to ensure the resilience of the ukrainian economic system facing global challenges. *Problems and Perspectives in Management*. 2024. № 22 (2). pp. 399–418. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.22\(2\).2024.31](https://doi.org/10.21511/ppm.22(2).2024.31)
8. Міністерство розвитку громад та територій України. Транспорт та поштовий зв'язок у 2024 році: основні досягнення та плани. URL: <https://mtu.gov.ua/news/36233.html>
9. ЦТС. 2024 рік: 10 подій, які впливали на розвиток транспортної галузі України. URL: https://cfts.org.ua/articles/2024_rik_10_podiy_yaki_vplivali_na_rozvitok_transportno_galuzi_ukrani_2081/144020
10. ЦТС. Вантажні перевезення «Укрзалізниця» в 2024 році. URL: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_perevezennya_ukrzalznitsi_v_2024_rotsi
11. ЦТС. Вантажообіг українських портів в 2024 році. URL: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukranskikh_portiv_v_2024_rotsi
12. ДССУ. Транспорт України 2023 р. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf
13. НІСД. Оцінка потреб України на відновлення та відбудову. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/otsinka-potreb-ukrayiny-na-vidnovlennya-ta-vidbudovu>
14. НІСД. Міжнародні транспортні проекти як стратегічний чинник розвитку залізничного транспорту. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-stratehichnyy-chynnyk-rozvytku>
15. КСЕ. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок російської військової агресії проти України станом на листопад 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf

16. ЦТС. Транспортна інфраструктура України через війну зазнала збитків на 38,5 млрд доларів. 2025. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/02/18/transportna_infrastruktura_ukrani_cherez_viynu_zaznala_zbitkiv_na_385_mlrld_dolariv_82002
17. Асоціація «Укрпорт». Збитки портової інфраструктури від російських атак вже перевищили \$850 млн. 2025. URL: <https://ukrport.org.ua/збитки-портової-інфраструктури-від-р>
18. Міністерство розвитку громад та територій України. Держбюджет 2025 рік: публічні інвестиційні проекти, критична інфраструктура, житло та підтримка громад. URL: <https://mtu.gov.ua/news/36126.html?PrintVersion=>
19. ЄБРР. Проект стратегії для сектору інфраструктури 2025-2029. URL: <https://www.ebrd.com/infrastructure-sector-strategy-ukrainian.pdf>

References

1. Palić N., Velinov E., Vassilev V. Intermodal line between Ploce and Brcko: future perspectives for the Pan-European transport. *SHS Web of Conferences*. 2019. № 71. P. 04010. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20197104010>
2. Lyashenko V., Trushkina N. Institutional principles of formation of cross-border transport and logistics cluster in the conditions of digital and sustainable development. *Green Blue and Digital Economy Journal*. 2021. № 2 (3). pp. 90–100. DOI: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2021-3-14>
3. Trushkina N., Dźwigoł H., Kwiliński A. Cluster model of organizing logistics in the region (on the example of the economic district “Podillya”). *Journal of European Economy*. 2021. № 20 (1). pp. 127–145. DOI: <https://doi.org/10.35774/jee2021.01.127>
4. Setiawan D., Koestoe R. Comparative perspectives on modern logistics transportation based on green logistics in Europe and Indonesia: concept of sustainable economy. *Journal of Mechanical Civil and Industrial Engineering*. 2021. №2 (2). pp. 44–48. DOI: <https://doi.org/10.32996/jmcie.2021.2.2.7>
5. Thuy T., Son T. Relationship between logistics sector and economic growth in ASEAN countries. *Economics Finance and Management Review*. 2024. № 3 (19). pp. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.36690/2674-5208-2024-3-67-77>
6. Ogli I. Development of digital platforms for services of transport-logistics providers. *The American Journal of Engineering and Techonology*. 2023. № 5 (11). pp. 93–99. DOI: <https://doi.org/10.37547/tajet/volume05issue11-13>
7. Melnyk M., Leshchukh I., Prytula K., Ivaniuk U., Ohinok S. Logistics potential to ensure the resilience of the ukrainian economic system facing global challenges. *Problems and Perspectives in Management*. 2024. № 22 (2). pp. 399–418. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.22\(2\).2024.31](https://doi.org/10.21511/ppm.22(2).2024.31)
8. Ministerstvo rozvytku gromad ta terrytorii Ukrainy. Transport ta poshtovyi zviazok u 2024 rotsi: osnovni dosiagnennia ta plany [Transport and Postal Services in 2024: Main Achievements and Plans]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/36233.html>
9. TsTS 2024 rik: 10 podii, yaki vplivaly na rozvytok transportnoi galuzi Ukrainy [2024: 10 events that influenced the development of Ukraine's transport industry]. Available at: https://cfts.org.ua/articles/2024_rik_10_podiiv_yaki_vplivali_na_rozvytok_transportno_galuzi_ukrani_2081/144020
10. TsTS. Vantazhni perevezennia «Ukrzaliznytsi» v 2024 rotsi [Freight transportation of Ukrzaliznytsia in 2024]. Available at: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_perevezennia_ukrzaliznytsi_v_2024_rotsi
11. TsTS. Vantazhoobig ukrainskikh portiv v 2024 rotsi [Cargo turnover of Ukrainian ports in 2024]. Available at: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhoobig_ukrainskikh_portiv_v_2024_rotsi
12. DSSU. Transport Ukrainy 2023 r. [Transport of Ukraine 2023]. Available at: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf
13. NISD. Otsinka potreb Ukrainy na vidnovlennia ta vidbudovu [Assessment of Ukraine's recovery and reconstruction needs]. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/otsinka-potreb-ukrayiny-na-vidnovlennia-ta-vidbudovu>
14. NISD. Mizhnarodni transportni proekty yak strategichniy chynnyk rozvytku zaliznychnogo transport [International transport projects as a strategic factor in the development of railway transport]. Available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mizhnarodni-transportni-proekty-yak-strategichnyy-chynnyk-rozvytku>
15. KSE. Zvit pro priami zbytky infrastruktury vid ruinyvan vnaslidok rosiiskoi viiskovoi agressii proty Ukrainy stanom na lystopad 2024 roku [Report on direct infrastructure damage from destruction as a result of Russian military aggression against Ukraine as a November 2024]. Available at: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf
16. TsTS. 2025. Transportna infrastruktura Ukrainy cherez viinu zaznala zbytkiv na 38,5 mld dolariv [Ukraine's transport infrastructure suffered losses of 38.5 billion due to the war]. Available at: <https://ukrport.org.ua/збитки-портової-інфраструктури-від-р>
17. Asotsiatsia «Ukrport». 2025. Zbytky portovoi infrastruktury vid rosiiskikh atak vzhe perevyshchyly \$ 850 mln [Damage to port infrastructure from Russian attacks has already exceeded \$850 million]. Available at: <https://ukrport.org.ua/збитки-портової-інфраструктури-від-р>

18. Ministerstvo rozvytku gromad ta terrytorii Ukrainy. Derzhbiudzheth 2025 rik: publichni investproiekt, krytychna infrastruktura, zhitlo ta pidtrymka gromad [State Budget 2025: public investment projects, critical infrastructure, housing, and community support]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/36126.html?PrintVersion=>
19. YeBRR. Proiekt strategii dlia sectopu infrastruktury 2025–2029 [Draft Strategy for the Infrastructure Sector 2025–2029]. Available at: <https://www.ebrd.com/infrastructure-sector-strategy-ukrainian.pdf>

Стаття надійшла до редакції 20.05.2025

Viktor Yuriev

Graduate Student,

Kyiv International University

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9359-6960>

IMPACT OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT LOGISTICS SYSTEM OF THE INDUSTRIAL MARKET ON THE ECONOMY OF UKRAINE

The article analyzes the changes that will occur in the transport and logistics system of Ukraine in the conditions of war and infrastructure reconstruction. It is emphasized that an effective system of transportation, storage and processing of goods is critically important for the continuity of production processes and the formation of competitive advantages of the industrial complex. The role of the development of logistics infrastructure as one of the main priorities of the state economic policy of Ukraine is noted. It is considered how the development of railway, sea and road logistics affects the stabilization of industrial production, increasing the potential for exports and strengthening the macroeconomic stability of the country. The important role of railway transport is indicated, which provides more than 170 million tons of transportation, including ore and grain as the main export goods that keep foreign exchange earnings at the level necessary to maintain macro-financial stability. In the conditions of the current stage of the war, the development of railway transport continues to be one of the main factors contributing to the stabilization of industrial production and supporting the export activity of Ukraine. The challenges that hinder the further development of railway logistics are analyzed and ways to overcome them are proposed. The role of maritime transport logistics is emphasized, which remains one of the key factors supporting the export potential of Ukraine, especially in conditions of martial law. Data for 2024 indicate a significant revival of the port sector, which has a direct impact on the stabilization of industrial production and foreign economic operations of the country. A structural analysis of maritime cargo flows has been conducted, which indicates a certain stabilization of the logistics situation in the Black Sea. It is noted that despite the positive dynamics, challenges remain due to the presence of security risks for shipping in the Black Sea, the blockade of the ports of Mykolaiv and the loss of part of cargo flows by the Danube ports, which necessitates the development of state support for alternative logistics routes and diversification of transport flows. The main results of the development of the transport logistics infrastructure of Ukraine in 2023–2024 are analyzed. The main indicators for freight transportation by rail, cargo processing in ports, road infrastructure restoration and investment attraction in logistics are presented. The main geopolitical, economic and institutional restraining factors of development and challenges faced by manufacturing enterprises are highlighted, such as personnel shortage, regulatory fragmentation, significant destruction of infrastructure, increased risks for investors and lack of investment, increased production costs, reduced export potential and slowing down the overall development of the economy, poor-quality logistics services, worn-out transport networks, limited capacity of border infrastructure, low level of digitalization and lagging behind multimodal transportation. The main directions of state policy are identified, which include the restoration of infrastructure with the participation of international assistance, namely, priority financing of projects for the restoration of roads and railways, port and airport facilities, integration into the EU logistics system (TEN-T), adaptation of Ukrainian standards of logistics operations to European norms, digitalization of logistics processes, which can significantly reduce the cost of time and resources, increase transparency in the field of logistics operations, as well as improving the regulatory environment. The impact of the development of the transport logistics system on the economy of Ukraine in war conditions is studied, taking into account significant destruction of infrastructure, temporary occupation of certain areas, transfer of logistics flows and changes in the structure of industrial production. The role of transport logistics as a strategic tool for the restoration of the economy of Ukraine and its integration into global markets in the long term is indicated. The proposed study may be useful to analysts of the transport logistics system, scientists, international organizations, transport associations, state and local authorities. The future focus of research will be on studying the role of the transport logistics system in the country's post-war reconstruction over the long term.

Keywords: transport logistics, industrial market, logistics infrastructure, regional development, investments in transport, transportation efficiency, multimodal transportation, sustainable transport development, integration of logistics systems.