

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-534-1-12>

**IMPROVEMENT OF A COMPREHENSIVE STRATEGY
FOR UKRAINE'S INTEGRATION INTO GLOBAL
LOGISTICS NETWORKS**

**ВДОСКОНАЛЕННЯ КОМПЛЕКСНОЇ СТРАТЕГІЇ ІНТЕГРАЦІЇ
УКРАЇНИ В ГЛОБАЛЬНІ ЛОГІСТИЧНІ МЕРЕЖІ**

Kovalchuk T. G.

*PhD in Economics Sciences,
Senior Lecturer at the Department
of International Economic
Kyiv National Economic University
named after Vadym Hetman
Kyiv, Ukraine*

Ковальчук Т. Г.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної
економіки
Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана
м. Київ, Україна*

Zaharii V. K.

*PhD in Economics Sciences,
Senior Lecturer at the Department
of International Economic
Kyiv National Economic University
named after Vadym Hetman
Kyiv, Ukraine*

Загарій В. К.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної
економіки
Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана
м. Київ, Україна*

Логістична галузь України, як невід’ємна частина національної економіки, знаходиться в умовах постійних змін, що є результатом різноманітних факторів, серед яких найбільш значущими є інфраструктурні обмеження, політична та економічна нестабільність, а також виклики, пов’язані з триваючою російською воєнною агресією. Проте, ці труднощі також створюють нові можливості для розвитку галузі, особливо у контексті модернізації та інтеграції з міжнародними транспортними мережами.

У поточних умовах війни перевезення по багатьох альтернативних маршрутах супроводжуються значними ризиками, нейтралізація яких виходить за межі можливостей вітчизняного транспорту. Зокрема, всі маршрути, що проходять через Чорне море, є потенційною цілью для атак з боку російських збройних сил. Крім того, здійснення залізничних перевезень через Туреччину через Босфорську протоку фактично унеможливає залучення транзитних вантажів до України через територіальну віддаленість цього маршруту. Не менш важливою є

проблема з російськими судами, які часто вимикають автоматичну систему ідентифікації (AIS), щоб уникнути санкцій. Це порушує міжнародні правила безпеки морського судноплавства, що підвищує ризики для цивільного судноплавства. Також варто зазначити, що проросійські настрої серед урядів Грузії, Китаю та Ірану можуть стати ще однією загрозою для стабільності вантажних перевезень в межах альтернативних коридорів. Це додатково створює ризики для українських зацікавлених сторін на глобальному транспортному ринку [1].

Для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів залізничним транспортом України та для ефективної участі в міжнародних інфраструктурних проєктах, що відповідають наявному потенціалу транспортної системи, слід вжити низку стратегічних заходів. Ось декілька важливих кроків, що можуть сприяти підвищенню конкурентоспроможності та інтеграції української залізничної системи в глобальні транспортні коридори [2]:

1. Інтеграція до «Мережі блакитних точок» та залучення фінансування: для підвищення привабливості українського залізничного транспорту та нарощування його конкурентоспроможності, важливо активізувати зусилля щодо залучення міжнародної технічної та фінансової допомоги. Це дозволить забезпечити сертифікацію наявних і майбутніх об'єктів залізничної інфраструктури України в межах міжнародної транспортної мережі. Зокрема, програма Ukraine Facility, яка передбачає фінансування для модернізації українського транспортного сектору, може стати важливим інструментом інтеграції залізничної мережі в глобальну економічну систему. Завдяки цьому можна забезпечити інтеграцію до міжнародних коридорів та знизити технічні бар'єри для перевезень.

2. Відновлення участі в Транскаспійському міжнародному транспортному маршруті (ТМТМ): для залучення українських залізничних перевезень до ТМТМ необхідно проаналізувати причини неуспішних результатів перевезень у попередні роки та розробити стратегію для налагодження регулярних перевезень. Важливо вивчити переваги налагодження регулярного сполучення, що дозволить отримати ефект від масштабування. Крім того, створення уніфікованої тарифної системи для країн-учасниць ТМТМ зробить цей маршрут простішим і прогнозованим для використання. Ініціювання перемовин між «Укрзалізницею», ЄІВ та ЄБРР щодо залучення фінансування для розширення залізничної інфраструктури, що обслуговує порти Одеський та «Чорноморськ», зокрема під'їзні шляхи, є важливим кроком у розвитку цього напрямку.

3. Стратегія експансії на ринки Близького Сходу: підписання угоди про всеосяжне економічне партнерство між Україною та ОАЕ може створити синергетичний ефект для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів через Близький Схід. Необхідно розробити стратегію регіональної експансії, залучаючи вітчизняних виробників, які зацікавлені у регулярному постачанні своєї продукції до цього регіону. Скоординовані зусилля у розвитку транспортної інфраструктури, у тому числі участь в ТМТМ та проєкті «Дорога розвитку», можуть стимулювати значне зростання обсягів вантажоперевезень.

4. Покращення безпеки навігації в Чорному морі: необхідно активно інформувати міжнародних партнерів про можливі загрози для світової торгівлі через російську агресію. Ініціювання міжнародних переговорів щодо гарантій безпеки для судновласників і операторів, які здійснюють перевезення через Чорне море, є критично важливим для зменшення ризиків. Це дозволить мінімізувати втрати для українського залізничного транспорту, пов'язані з небезпеками для цивільного судноплавства.

5. Відповідальність за вимкнення автоматичної ідентифікаційної системи AIS: враховуючи загрози від необґрунтованого вимкнення AIS російськими судами, необхідно провести переговори з країнами Чорноморського басейну та міжнародними партнерами щодо забезпечення ефективного виконання міжнародних стандартів безпеки. Важливо, щоб судна, які порушують ці вимоги, не допускались до портів і не отримували технічного обслуговування. Міжнародні страхові компанії можуть запровадити диференційовану систему страхових платежів, що враховуватиме використання AIS судновласниками.

6. Ізоляція РФ і РБ від міжнародних транспортних маршрутів: для обмеження конкуренції альтернативним міжнародним транспортним проєктам і позбавлення Росії фінансових ресурсів для ведення війни, доцільно пропонувати міжнародним партнерам України включити заборону перевезень транзитних вантажів з РФ та РБ у майбутні пакети санкцій. Це стане потужним інструментом для розвитку альтернативних маршрутів та зменшення здатності Росії фінансувати свою військову агресію.

Завдяки комплексному підходу, який включає як технічні, так і політичні заходи, Україна може значно посилити свою роль у глобальній транспортній системі, забезпечити ефективне використання

свого транзитного потенціалу та створити умови для економічного зростання навіть в умовах триваючої війни [3].

Попри складну ситуацію, розвиток МТК залишатиметься одним із основних напрямів післявоєнного відновлення України. Зокрема: нові маршрути для коридорів Критський №9 і Європа-Азія, що передбачають обхід Росії та Білорусі, мають потенціал значно посилити роль України як транзитного хабу між Європою та Азією; інтеграція з ЄС через програму «Розширення та інтеграція логістики з ЄС» дозволить Україні максимально використати потенціал своїх західних регіонів та посилити співпрацю з європейськими країнами; розвиток мультимодальних перевезень зможе зберегти і збільшити обсяги транзитних перевезень навіть за умов обмеженої роботи окремих видів транспорту.

Стратегія регіонального розвитку України передбачає активну підтримку та розвиток регіонів, що потрапляють у зону впливу МТК, через надання їм економічних і соціальних преференцій [4]. Після війни важливо відновити і модернізувати інфраструктуру транспортних коридорів в цих зонах, створити умови для розвитку нових логістичних хабів, складів і транспортних терміналів, заохочувати інвестиції в інфраструктурні проекти, які будуть сприяти розвитку мультимодальних перевезень. Це дозволить не лише покращити економічну ситуацію в постраждалих регіонах, а й зміцнити транзитний потенціал країни на міжнародному рівні.

Інтеграція України в міжнародну транспортну мережу та ефективне використання її транзитного потенціалу є ключовим аспектом для відновлення економіки після війни. Стратегія регіонального розвитку, спрямована на покращення функціонування міжнародних транспортних коридорів, створить сприятливі умови для розвитку економіки, залучення інвестицій і інтеграції України в європейську та світову транспортну систему.

Література:

1. Лисий В.М., Стебляк Д.М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове гос-подарство»*. 2022. Випуск 43. С. 92–96. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/55650/1/18.pdf>_____ (дата звернення 15.01.2025 р.)

2. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL: https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodyat_ukrayinu (дата звернення 15.01.2025 р.)

3. Міценко Н., Міщук І. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету. Економічні науки*. 2022. № 68. С. 25.

4. Транспортна стратегія України. Пріоритети транспортного сектору до 2030 року «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії України». Міністерство інфраструктури України : 2023. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf . (дата звернення 17.01.2025 р.)

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-534-1-13>

CHARACTERISTICS OF ECONOMIC COOPERATION OF POLAND WITH THE EU AND OTHER COUNTRIES

ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ СПІВПРАЦІ ПОЛЬЩІ З КРАЇНАМИ ЄС ТА СВІТУ

Kovbatiuk M. V.

*Candidate of Sciences (Economics),
Professor,
Director
Institute of Management, Technology
and Law of State University
of Infrastructure and Technology
Kyiv, Ukraine*

Ковбатюк М. В.

*кандидат економічних наук,
професор,
директор
Інститут управління, технологій
та права Державного університету
інфраструктури та технологій
м. Київ, Україна*

Bohomolova O. M.

*4th year student at the Faculty
of Management and Technology
State University of Infrastructure
and Technology
Kyiv, Ukraine*

Богомолова О. М.

*студентка IV курсу факультету
управління і технологій
Державний університет
інфраструктури та технологій
м. Київ, Україна*

Польська економіка є однією із стабільно функціонуючи та помірно зростаючих у Європі; вона пройшла шлях від планової до ринкової та