

Україна залишається значним геополітичним гравцем, але її внутрішня стабільність оцінюють низько через тривалу війну. Однак стійкий потенціал країни акцентує потребу перегляду стратегічних підходів щодо національного брендингу. Використання її існуючих наявних переваг матиме вирішальне значення для посилення світової впізнаваності України, особливо у часи повоєнного відновлення.

Список використаних джерел:

1. Purii, H., Shaikan, A., Padalka, O., Kulishov, V., Hushko. Global Economy and Ukraine's Geo-Economic Priorities. *Scientific and practical journal «Economics and technical engineering»*. 2024. Vol.2 No.2. P. 32-44.
2. Економічні пріоритети Уряду: що чекає на бізнес у 2025-2026 роках. URL: <https://7eminar.ua/news/11343-ekonomichni-prioriteti-uryadu-shho-cekaje-na-biznes-u-2025-2026>
3. Aiyar Shekhar, Ilyina Anna, et al. Geoeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism. 2023. Staff Discussion Note SDN/2023/001. International Monetary Fund Washington, DC.
4. Таран Є. І. Виклики та перспективи для України в умовах інтеграції у міжнародні безпекові структури. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2025. № 1(9), 70-76. <https://doi.org/10.32782/cuj-2025-1-9>.
5. Шишковський А. О., Бродовська О. Г. Ключові аспекти та пріоритети повоєнного розвитку для України. *Інноваційна економіка*. 2023. № 2. С. 116-124.
6. Ukraines Global Perception Report 2024. URL: https://brandukraine.org.ua/documents/189/eng_UKRAINES_GLOBAL_PERCEPTION_REPORT_2024_web.pdf.
7. Ukraine ranking in the Global Innovation Index 2025. URL: <https://www.wipo.int/gii-ranking/en/ukraine>.
8. Technology and Innovation Report 2025: Inclusive Artificial Intelligence for Development. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tir2025_en.pdf.

Горнєва П. Я., канд. екон. наук. Скрипник Н. Є.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

ПЕРЕБУДОВА ЛОГІСТИЧНИХ МАРШРУТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ЗМІН

Сучасна парадигма функціонування глобальної логістичної інфраструктури зазнає найбільш фундаментальних трансформацій за останні десятиліття. Для України питання докорінної перебудови транспортно-логістичних коридорів перейшло з площини виключно економічної доцільності у стратегічну площину національної безпеки та забезпечення життєдіяльності держави. Повномасштабна

дестабілізація традиційних логістичних вузлів, зокрема тривале блокування та системні атаки на порти Чорноморського басейну, змусили державні інституції та приватний сектор у критично стислі терміни здійснювати пошук альтернативних векторів руху товарних потоків.

Актуальність обраної теми дослідження зумовлена об'єктивною необхідністю форсованої інтеграції української транспортної мережі до загальноєвропейської системи транспортних коридорів TEN-T. Це відбувається в умовах остаточного розриву логістичних та виробничих зв'язків з країнами-агресорами та вимагає розробки нових теоретико-методологічних підходів до управління експортно-імпортними операціями.

Основним детермінуючим чинником, що зумовив радикальну зміну маршрутів, стала втрата стабільного контролю над акваторією Чорного та Азовського морів, через які до кризи реалізовувалося понад сімдесят відсотків вітчизняного експортного потенціалу. Глобальні зміни, що спостерігаються сьогодні в логістичному секторі, характеризуються передусім переходом до складної мульти-модальності. Це означає поступову відмову від монотранспортних моделей на користь інтегрованих ланцюгів, де задіяна залізниця, автомобільний транспорт та річкові портові потужності [1].

Важливим аспектом перебудови є так звана вестернізація потоків. Повна переорієнтація вантажопотоків на західний кордон держави виявила низку системних проблем: обмежена пропускна здатність прикордонних пунктів пропуску, недостатня кількість під'їзних шляхів та розбіжності у технічних стандартах рухомого складу. При цьому цифровізація логістичних процесів стає інструментом, здатним забезпечити прозорість та швидкість проходження вантажів. Окрему роль відіграє впровадження систем інтелектуального моніторингу ланцюгів постачання, які дозволяють у реальному часі відстежувати рух товарів та оперативно реагувати на затримки на митних постах [2].

В умовах обмеженого доступу до великої води, одним із найефективніших кейсів адаптації став прискорений розвиток портів Дунайського регіону, зокрема Ізмаїла та Рені. Дунайський транспортний коридор перетворився на стратегічне «вікно в Європу», що дозволило частково компенсувати втрати портової інфраструктури Одеської області. Однак функціонування цього напрямку потребує

не лише оперативного управління, а й довгострокових інвестицій у модернізацію днопоглиблювальних робіт та розширення причальних ліній.

Важливою складовою успіху в цьому секторі є поглиблення міжнародного співробітництва з європейськими партнерами, зокрема з Румунією та Молдовою. Спільне використання каналів та модернізація логістичних хабів на Дунаї дозволяє Україні інтегруватися в європейську систему річкового судноплавства, що є значно дешевшим за автомобільні перевезення. Проте існують виклики, пов'язані з сезонністю навігації та необхідністю оновлення застарілого флоту, що вимагає залучення як державних коштів, так і приватних інвестицій у рамках державно-приватного партнерства [3].

Процес інтеграції вітчизняної транспортної інфраструктури в європейський простір стикається з серйозними технічними перешкодами. Найбільш відчутною проблемою залишається різниця в ширині залізничної колії, що створює затримки на кордоні через необхідність перевантаження або заміни колісних пар.

Сучасна стратегія перебудови передбачає поступове будівництво європейської колії до ключових логістичних центрів, що дозволить забезпечити сполучення з великими портами Балтійського та Адріатичного морів [4].

Паралельно спостерігається інтенсивний розвиток мережі мультимодальних терміналів або «сухих портів» у внутрішніх областях України. Ці об'єкти стають центрами економічної активності, де здійснюється консолідація вантажів, їх митне оформлення та підготовка до відправлення. Розширення мережі таких терміналів дозволяє значно знизити навантаження на пункти пропуску та розосередити ризики накопичення великої кількості товарів в одному місці [5].

Логістична система України перебуває у стані найбільш глибокої трансформації за всю історію. Перебудова маршрутів – це не просто зміна географії перевезень, а повна інституційна та технічна адаптація до нових глобальних стандартів. Основними векторами подальшого розвитку мають стати прискорення розбудови прикордонної інфраструктури, максимальне використання потенціалу внутрішніх водних шляхів та цифровізація транспортних систем. Подальша модернізація галузі забезпечить не лише виживання економіки в кризовий період, а й створить надійний фундамент для майбутнього відновлення. Україна має потенціал стати ключовим логістичним хабом Східної Європи, поєднуючи потоки між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями. Реалізація цього

потенціалу залежить від ефективності взаємодії держави, бізнесу та міжнародних партнерів у питаннях гармонізації нормативно-правового поля.

Список використаних джерел:

1. Григорак М. Ю. Логістичний менеджмент: теорія та практика. Київ: Логос, 2023. 512 с.
2. Котлубай О. М. Трансформація транспортно-логістичної системи України в умовах воєнного стану. *Економіка харчової промисловості*. 2024. Т. 16, Вип. 1. С. 12-25.
3. Писаревський В. М. Стратегічні пріоритети розвитку залізничної логістики України. *Науковий вісник економіки*. 2023. Вип. 4. С. 94-110.
4. European Commission. Solidarity Lanes: Facilitating Ukraine's export operations. Official Report. Brussels, 2024.
5. Rodrigue, J-P. The Geography of Transport Systems. 6th Edition. Routledge, 2024. 524 p.

Канд. екон. наук Дзяд О. В., Гаврилова К. Д.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

МІЖНАРОДНЕ ІНВЕСТИЦІЙНЕ ТА ГРАНТОВЕ ФІНАНСУВАННЯ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ ПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ

Переробна промисловість відіграє стратегічну роль у формуванні конкурентоспроможної моделі національної економіки, оскільки саме цей сектор забезпечує створення високої доданої вартості, технологічну модернізацію та розширення експортного потенціалу. В умовах воєнних руйнувань, логістичних обмежень та структурних дисбалансів української економіки особливого значення набуває залучення зовнішніх фінансових ресурсів для відновлення та оновлення виробничої бази. У цьому контексті міжнародне інвестиційне та грантове фінансування стає не лише джерелом капіталу, але й інструментом геоекономічної інтеграції України [1; 8-9]. Сучасна архітектура міжнародної підтримки України трансформується від моделі короткострокової допомоги до довгострокових інвестиційних механізмів. Аналітичні огляди міжнародних бізнес-об'єднань та урядових структур свідчать про формування багаторівневої системи фінансування відновлення, що поєднує грантові ресурси, гарантійні інструменти, кредитні програми та механізми співінвестування. Такий підхід дозволяє не лише збільшити обсяг доступного фінансування, а й суттєво знизити ризики для приватного капіталу [1; 9].

Одним із ключових інструментів нової фінансової моделі є спеціальні інвестиційні платформи, створені у співпраці з міжнародними партнерами. Вони