

ФІНАНСИ, БАНКІВСЬКА СПРАВА, СТРАХУВАННЯ ТА ФОНДОВИЙ РИНОК

УДК 330.32:656

DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.47-5>

АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

ANALYTICAL ASSESSMENT OF INVESTMENT ACTIVITY OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

Виклюк М.І.

кандидат економічних наук, доцент,
ПВНЗ «Європейський університет»;
науковий співробітник,
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього
Національної академії наук України»

Топорков В.К.

аспірант,
ПВНЗ «Європейський університет»

Григорук С.С.

кандидат економічних наук,
ПВНЗ «Європейський університет»

Vykliuk Mariana

European University;
State Institution "M.I. Dolishniy Institute of Regional Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine"

Toporkov Vadim, Hryhoruk Serhiy

Private Higher Education Establishment "European University"

У науковій публікації визначено основні завдання, що ґрунтуються на дослідженні інвестиційної активності у забезпеченні функціонування транспортно-логістичної системи України в умовах військової економіки та пошуку перспективних джерел подальшого залучення інвестицій в транспортну сферу України для її відновлення та модернізації. Аргументовано, що транспортно-логістична система належить до пріоритетних сфер. Констатовано, що попри війну, спостерігаємо процеси залучення іноземних інвестицій, обсяги яких є на порядок вищими порівняно із відносно мирними часами переважно за рахунок реінвестованих доходів іноземних компаній, які давно вже працюють в Україні. Доведено необхідність залучення іноземних інвестицій, що в значній мірі залежить від міжнародної допомоги в складний для України час від країн-партнерів. Доведено необхідність пошуку нових форм та джерел інвестування програм модернізації та відновлення вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури, що виступає пріоритетом для досягнення інвестиційної активності. Відзначено доцільність залучення іноземних інвестицій за рахунок реалізації спільних проєктів, грантових програм та запровадження інвестиційних платформ.

Ключові слова: інвестиційна активність, інвестиції, інвестиційна привабливість, транспортно-логістична система, транспортна галузь, транспортно-логістична інфраструктура система.

The scientific publication identifies the main tasks based on the study of investment activity in ensuring the functioning of the transport and logistics system of Ukraine in the conditions of a military economy and the search for promising sources of further investment in the transport sector of Ukraine for its restoration and modernization. It has been argued that the transport and logistics system is one of the priority areas. The low development of the transport and logistics system of Ukraine has been noted, which has been characterized by slow trends, in particular regarding attracting capital and foreign investments. Problems complicating the activities of the transport

system, which arose as a result of hostilities, occupation of certain regions of the country, reduction in transportation volumes (passengers, cargo), including problems of international transit of commodity flows through the territory of Ukraine, have been identified. It has been stated that despite the war, we observe the processes of attracting foreign investments, the volumes of which are an order of magnitude higher compared to relatively peaceful times, mainly due to the reinvested income of foreign companies operating in Ukraine for a long time. However, attention is focused on the insufficiency of investment volumes to restore the transport and logistics system of Ukraine in wartime conditions and the post-war period. The need to attract foreign investments has been proven, and it largely depends on international assistance from partner countries in difficult times for Ukraine. The need to find new forms and sources of investment in modernization programs and restoration of the alienated transport and logistics infrastructure, which is a priority for achieving investment activity, has been proven. The feasibility of attracting foreign investments through the implementation of joint projects, grant programs, and the introduction of investment platforms included in the current state program "On the National Transport Strategy of Ukraine (Implementation of Measures until 2030)" and the EU program "Connecting Europe Facility" (2024) was noted.

Keywords: investment activity, investments, investment attractiveness, transport and logistics system, transport industry, transport and logistics infrastructure system.

Постановка проблеми. Підтримка економіки України та її відбудови в значній мірі залежить від міжнародної допомоги в складний для країни час. Однак, для забезпечення довгострокової стійкості України вкрай важливо стимулювати розвиток сильного та конкурентного бізнесу, яким є сьогодні суб'єкти транспортно-логістичної галузі. В цьому контексті саме інвестиції, зокрема іноземні, можуть стати джерелом не тільки фінансової підтримки суб'єктів галузі, але й стимулом для модернізації їх бізнес-процесів, впровадження ESG-стандартів та потенційного розширення експортного потенціалу українських транспортно-логістичних компаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження інвестиційної активності в транспортно-логістичній системі України виступає предметом дослідження у працях: О. Батирова [3], Я. Вінокурова [10], А. Гмиріна [7], В. Опалько [3], А. Скрипаль [9], І.Г. Смирнова, І.В. Шум [12] та інші. Переважна більшість праць акцентується на проблемах неналежного інвестування та відсутності дієвих механізмів залучення інвестицій в транспортно-логістичну систему України та їх реалізації. Серед найбільших загроз інвестиційної активності та проблем реалізації проєктів залишається війна рф проти України, що триває з лютого 2022 року. Саме тому, дослідження тенденцій та закономірностей є передумовою для визначення стратегічних орієнтирів розвитку транспортно-логістичної сфери як в умовах війни, так і у післявоєнний період на основі залучення необхідних обсягів інвестицій через альтернативні джерел їх залучення, гранти, спільні міжнародні проєкти тощо. Попри те, що проблема інвестиційної активності постійно перебуває в полі зору науковців та урядовців, вона залишається відкритою для обговорення та потребує подальшого дослідження та аналітичної оцінки.

Метою статті є дослідження інвестиційної активності у забезпеченні функціонування транспортно-логістичної системи України в умовах військової економіки та пошук перспективних джерел подальшого залучення інвестицій в транспортну сферу України для її відновлення та модернізації.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Згідно Стратегії розвитку України до 2030 року, транспортно-логістична сфера належить до однієї із пріоритетних для економіки України та попри війну залишається досі інвестиційно привабливою. Зазначене підтверджується запровадженнями та діючими державними програмами «Про національну транспортну стратегію України (реалізація заходів до 2030 року)» та включення України як учасника програми ЄС «Механізм Сполучення Європи» (2024 р.). Стратегічні орієнтири визначаються надважливістю транспортного сектору як мобільної основи розвитку та відновлення національної економіки, що потребує інвестування через руйнування внаслідок військових дій рф і активно пропагується на міжнародних платформах, таких як конференція Ukraine Recovery Conference 2024 у Берліні [9]. Саме тому, виникає потреба у пошуку нових форм та джерел інвестування програм модернізації та відновлення вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури, що виступає пріоритетом для досягнення активності економічних процесів.

Можливості використання Європейського досвіду та реалізація інноваційних проєктів у транспортній галузі визначаються інвестиційною активністю суб'єктів та галузевими тенденціями. Нажаль, сьогодні, через низький розвиток транспортно-логістичної системи України (табл. 1), галузь характеризується доволі сповільненими тенденціями, зокрема, що стосується залучення капітальних та іноземних інвестицій (табл. 2 та 3).

Внутрішній характер оцінки розвитку транспортно-логістичної системи України можна описати на основі тенденцій розвитку галузі. Зокрема, внаслідок військових дій спостерігається скорочення вантажопотоків впродовж 2021–2022 рр., однак вже у 2023 р. обсяги перевищили довоєнні потоки, а галузь змогла частково відновитися в основному за рахунок наземного транспорту (табл. 1).

Скорочення обсягів капітальних та іноземних інвестицій визначені пандемією COVID-2019 та незгасаючими військовими діями на усій

Таблиця 1

Основні показники діяльності галузі Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність України, 2008–2023 рр.

Період	Фактичні обсяги ВВП, млн. грн	Темпи росту, %	Частка ВВП галузі у сукупному ВВП країни, %	Частка зайнятих у галузі, %	Перевезення пасажирів і вантажів:	
					Вантажів, млн т	Пасажирів, млн пас.
2008	68881	110,2	6,95	7,7	1972	8331
2009	76657	92,5	8,09	8,0	1625	7275
2010	83027	103,2	7,69	11,3	1765	6845
2011	103179	112,8	7,94	11,5	1887	6980
2012	98859	93,7	7,04	11,8	1853	6813
2013	104483	100,4	7,13	11,9	1837	6623
2014	100889	90	6,36	10,56	1623	5902
2015	134978	97,5	6,79	11,39	1474	5160
2016	341938	103,5	6,31	11,25	1543	4854
2017	420484	103,6	6,26	11,06	1582	4648
2018	503326	101,5	6,26	10,61	1643	4487
2019	582500	107,7	6,52	10,06	1579	4262
2020	594010	82,7	6,39	9,82	1641	2570
2021	669354	101,8	5,50	9,55	1518	2655
2022	546472	81,6	4,92	9,96	902	1601
2023	695789	127,3	4,82	9,62	878	2038

Джерело: сформовано на підставі [14; 15]

території України. Через обмеження встановлені в період пандемії вітчизняна транспортна галузь скоротила обсяги перевезень, особливо в частині міжнародних транзитних перевезень, що спричинили зниження інвестиційної активності. Однак, у зв'язку з бойовими діями, окупацією окремих регіонів країни спостерігається ще більше ускладнення діяльності транспортної системи: стрімко скоротились обсяги перевезень, пасажирів і вантажів, в тому числі і міжнародні транзити товарних потоків через територію України у 2022–2023 рр. Через постійні обстріли і ракетні атаки, Україна почала втрачати місце країни-транзиту в Європі, погіршилась логістика, для окремих регіонів транзит товарообміну був взагалі призупинений. Війна зруйнувала плани збільшення обсягів дорожнього будівництва і заморозила багато тих об'єктів транспортної інфраструктури, котрі були побудовані, відновлені та модернізовані за останні довоєнні роки. Тривалий час були заблоковані морські порти України, через які експортувалася більша частина українського продовольства [2; 3–5].

За оцінками експертів RDNA збитки через широкомасштабне вторгнення росії в Україну в транспортній інфраструктурі оцінюються на рівні 33,6 млрд дол. США. Тому, з метою відновлення транспортно-логічної інфраструктури впродовж наступних 10-ти років потрібно буде проінвестувати 73,7 млрд дол. США для відновлення та реконструкції галузі [9].

Проведений аналіз засвідчує, що величина ресурсів, які спрямовуються на відновлення транспортно-логістичної системи

впродовж аналізованого періоду мають мінливий і нестабільний характер. Зокрема, впродовж 2008–2018 рр. їх величина засвідчує тенденцію до зростання аж на 53% (з 32558,4 до 50078,3 млн грн), проте після 2018 р. обсяг капітальних інвестицій суттєво скоротився – аж на 25% у 2021 р. порівняно з 2018 р. Зазначені тенденції в майбутньому вплинули на очікувані економічні вигоди та рівень відновлення галузі. В цілому, до 2015 р. обсяги капітальних інвестицій у транспортній галузі мали тенденцію до зростання, тоді як в наступні періоди спостерігається стрімкий спад. Зокрема, за період 2018–2021 рр. відбулося зниження на 12,3% з 50078,3 до 43945 млн грн.

У період активних військових дій обсяг витрат поступово зростав, що спричинено капітальними ремонтами об'єктів транспортної інфраструктури внаслідок пошкоджень від військових атак. Станом на 2023 рік капітальні витрати склали 53517 млн грн, що на 8% більше аніж на початку повномасштабного вторгнення. Попри тенденції збільшення капіталовкладень фізичний знос і реальна втрата об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури досягла позначки більше 73 млрд грн на повоєнне відновлення галузі.

Фахівці і міжнародні партнери стверджують для відновлення транспортно-логістичної інфраструктури важливо залучати іноземні інвестиції. Це доцільно зробити за рахунок реалізації спільних проєктів, грантових програм, на основі запровадження інвестиційних платформ, програм «інвестиційна няня» тощо. Це потребує переоціни

Таблиця 2

Капітальні інвестиції в галузь Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність України, 2008–2023 рр.

Період	Фактичні обсяги інвестицій, млн грн	У відсотках до загального обсягу по економіці, %:					
		Всього частка галузі, в загальному обсязі ВВП	Наземний та трубопровідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	Поштова та кур'єрська діяльність
2008	32558,4	14,0	5,7	0,01	0,1	3,5	0,1
2009	24555,1	16,2	4,0	0,01	0,1	5,8	0,1
2010	19591,7	10,4	3,6	0,1	0,3	6,3	0,1
2011	25976,6	10,0	3,5	0,1	0,3	6,1	0,1
2012	32807,9	11,2	5,2	0,01	0,3	5,6	0,1
2013	18833,3	7,0	1,7	0,01	0,2	5,0	0,1
2014	15498,2	7,1	1,8	0,1	0,2	4,9	0,1
2015	18704,0	6,8	3,0	0,1	0,2	3,5	0,0
2016	25107,8	7,0	4,4	0,1	0,2	2,3	0,0
2017	37943,5	8,5	5,0	0,0	0,3	3,1	0,1
2018	50078,3	8,7	5,4	0,0	0,3	2,9	0,1
2019	43792,8	7,0	3,9	0,0	0,3	2,8	0,0
2020	34884,6	6,9	4,0	0,0	0,2	2,5	0,1
2021	43945	6,5	4,1	0,03	0,24	1,9	0,2
2022	49533	12,1	6,0	0,02	0,17	5,7	0,2
2023	53517	8,5	6,1	0,04	0,26	2,0	0,1

Примітка: Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності інформації.

Джерело: сформовано на підставі: [15]

транспортної галузі України та відзначення реального потенціалу, що визначатиме обсяги залучення прямих іноземних інвестицій у відновлення та модернізацію транспортно-логістичного сектору, зокрема тих об'єктів та регіонів, що найбільше постраждали через військові дії. Про це наочно демонструють показники інвестування, що свідчать про безперервний процес відбудови транспортно-логістичної інфраструктури, не зважаючи на тривалі бойові дії (табл. 3).

Аналітичні дослідження засвідчують, що обсяги та тенденція вкладання іноземних інвестицій за останні роки мають доволі нестабільний характер і засвідчують суттєве зниження вкладень іноземних інвесторів у вітчизняну логістично-транспортну систему України у період пандемії та війни. Однак, зниження обсягів і частки прямих іноземних інвестицій впродовж 2019–2023 рр. з 2141,4 до 1802,8 млн дол. У цьому контексті важливим є вивчення динаміки приватних іноземних інвестицій (ПІІ) та розподіл інвестицій за інструментами участі у капіталі та борговими зобов'язаннями впродовж 2015–2023 рр. У розрізі структури інвестицій, спостерігаємо, що такі тенденції визначені високою часткою реінвестованих доходів, що обумовлено валютними обмеженнями НБУ задля стабілізації ситуації на валютному ринку впродовж 2022–2023 рр. Звідси, розуміємо високу

частку реінвестованих доходів у загальному обсязі ПІІ – на рівні 67–75%.

Попри війну, в транспортну галузь України не припиняли інвестувати кошти також і зовнішні інвестори. Зокрема, у 2023 році вони інвестували в економіку 2076,5 млрд дол. США. Це навіть більше, ніж у відносно мирні часи 2014–2021 рр. Щоправда, переважна частина цих інвестицій 71,75% від усієї вартості – це реінвестовані доходи іноземних компаній, які давно вже працюють в Україні. Основна причина – вони не можуть виплатити дивіденди материнським структурам. Основними інвесторами галузі впродовж багатьох років виступають європейські країни, а саме: Кіпр (29,1%), Нідерланди (13,4%), Німеччина (13,4%), Швейцарія (3,9%), Велика Британія (11,0%), Франція (3,5%) та Монако (4,3%). Переважно іноземні інвестори та бізнес вкладали у відновлення зруйнованих потужностей транспортної галузі, що постраждали через обстріли, чи окупацію.

Висновки. Загалом, попри війну вітчизняна транспортна галузь зуміла адаптуватися до нових реалій ведення бізнесу тривалого воєнного стану. Щоб наблизити Україну не лише до стандартів ЄС, а забезпечити економічну ефективність галузі необхідно сформувати ряд заходів і активно слідувати європейським тенденціям.

По-перше, стрімкий розвиток транспортно-логістичної системи та інфраструктури країн ЄС,

Таблиця 3

Прямі іноземні інвестиції в транспортну інфраструктуру України, 2008–2023 рр.

Період	Фактичні обсяги прямих інвестицій, млн дол. США	Темпи росту, %	У відсотках до загального підсумку по економіці, %	В т.ч. частка у загальному обсязі прямих інвестицій:	
				Інструменти участі у капіталі, %	Боргові інструменти, %
2008	1567,6	109,55	4,4	–	–
2009	993,0	63,35	2,5	–	–
2010	1027,1	103,43	2,4	–	–
2011	1145,43	111,52	2,3	–	–
2012	1506,26	131,50	2,8	–	–
2013	1535,35	101,93	2,9	–	–
2014	1355,6	88,29	3,5	–	–
2015	1553,2	114,58	3,4	75,14	24,86
2016	1651,7	106,34	3,5	77,17	22,83
2017	1781,7	107,87	3,7	77,51	22,49
2018	1642,5	92,19	3,5	77,37	22,63
2019	2151,4	130,98	4,0	67,36	32,64
2020	1902,86	88,45	3,7	76,38	23,62
2021	2171,7	114,13	3,3	73,58	26,42
2022	1802,8	83,01	3,5	68,60	31,40
2023	2076,5	115,18	3,8	71,75	28,25

Джерело: сформовано на підставі [15; 16]

орієнтований на інноваціях, дає змогу забезпечити частку галузі у сукупному ВВП до рівня 20–30%.

По-друге, результати оптимізації транспортної системи ЄС відбулися внаслідок скорочення на 12–35 % загальнологістичних витрат, 7–20 % – транспортних витрат та на 15–30 % – витрат, що стосуються навантажувально-розвантажувальних робіт та збереження матеріального потоку.

По-третє, прогрес досягнуто за рахунок прискорення швидкості обігу матеріальних ресурсів аж на 20–40 % та скорочення їх запасів на 50–200 %. Міжнародними фахівцями з управління транспортно-логістичною галуззю відзначено, що загалом скорочення на 1% логістичних

витрат еквівалентно майже 10% збільшення обсягів продажу суб'єкта господарювання.

Отже, низький рівень інвестиційної активності пов'язано перш за все із великими військовими ризиками, що знижують їх реальну продуктивність та можливість ефективно використовувати потенціал транспортно-логістичної галузі. Саме тому, експерти у сфері управління транспортною галуззю продовжують наголошувати про необхідність залучення інвестицій у національну транспортно-логістичну галузь, використовуючи при цьому механізми міжнародної співпраці. Зазначене виступатиме предметом подальших наукових досліджень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 14.02.2025)
2. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (дата звернення: 14.02.2025)
3. Батирова О. О., Опалько В. В. Особливості транспортно-логістичної інфраструктури України. *Актуальні проблеми природничих і гуманітарних наук у дослідженнях молодих учених «Родзинка – 2021»* : XXIII Всеукраїнська наукова конференція молодих учених / редкол. : О. В. Черевко (голова) [та ін.]. 2021. С. 232–234.
4. Україна на шляху до ЄС: Реалії і перспективи. *Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова*. 2022. № 1–2 (187–188). С. 29–32. URL: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf. (дата звернення: 10.02.2025)
5. Розвиток інфраструктури та євроінтеграція. URL: <https://mtu.gov.ua/content/rozwitok-infrastrukturi-ta-evrointegraciya.html> (дата звернення: 3.02.2025)
6. Відбудова України: принципи та політика. Паризький звіт 1; за ред. Юрія Городніченко, Берклі Ілона Сологуб, Беатріс Ведер ді Мауро. CEP PR 507 с.
7. Гмирін А. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. *Економічна правда*. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (дата звернення: 5.02.2025)

8. Транспортна інфраструктура: схвалено всі подані Україною проекти у рамках програми «Механізм «Сполучення Європи». Міністерство транспортної інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html> (дата звернення: 15.02.2025)
9. Скрипаль А. Інвестиції у транспортну галузь: проблеми та пріоритети. TRANS.INFO. 2024. URL: <https://trans.info.ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-prioritety-389952> (дата звернення: 15.02.2025)
10. Вінокуров Я. Війна – не перешкода. Інвестиції в Україну зростають, але для відновлення замало. Що треба зробити владі? Економічна правда. 2024. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2024/04/25/712862/> (дата звернення: 5.02.2025)
11. 67% транспортних компаній інвестуватимуть у розвиток бізнесу у 2025. URL: <https://eba.com.ua/67-transportnyh-kompanij-investuvatyut-u-rozvytok-biznesu-u-2025/> (дата звернення: 25.02.2025)
12. Смирнов І. Г., Шум І. В. Інтеграція у європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (Геопросторовий аспект). *Український географічний журнал*. 2005. № 3. С. 32–37.
13. Кубраков О. План-факт 2021 року: оновлено 5098 км державних доріг та 250 штучних споруд. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33343.html> (дата звернення: 5.02.2025).
14. Судаков М., Лісотор Л. Ринок праці України 2022–2023: стан, тенденції та перспективи: звіт. Державна служба зайнятості України, Федерація роботодавців України, Міністерство освіти і науки України, Європейський банк реконструкції та розвитку, Фонд міжнародної солідарності (Solidarity Fund PL), 2023. 170 с. URL: [: ebrd_ukraine-lm-1.pdf](https://ebrd_ukraine-lm-1.pdf) (дата звернення: 5.02.2025).
15. Державна служба статистики. Транспорт України: Статистичний збірник. 2023. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 5.02.2025).
16. Державна служба статистики. Прямі інвестиції в Україну: залишки за інструментами. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external/#5> (дата звернення: 5.02.2025)

REFERENCES:

1. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine “National Transport Strategy of Ukraine until 2030”]. Cabinet of Ministers of Ukraine, 2018, Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (accessed 14 February 2025).
2. Novi ta stari vyklyky. Yak trymayet'sya ukrayins'ka infrastruktura pid chas viyny [New and old challenges. How the Ukrainian infrastructure holds up during the war]. Available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (accessed 14 February 2025)
3. Batyrova O. O., Opal'ko V. V. (2021). Osoblyvosti transportno-lohistychnoyi infrastruktury Ukrayiny [Peculiarities of the transport and logistics infrastructure of Ukraine]. *Actual problems of natural and humanitarian sciences in the research of young scientists "Rainbow – 2021"*: XXIII All-Ukrainian Scientific Conference of Young Scientists / editor. : O. V. Cherevko (head) [etc.]. P. 232–234.
4. Ukraina na shliakhu do YeS: Realii i perspektyvy [Ukraine on the way to the EU: Realities and Prospects]. *Oleksandr Razumkov Ukrainian Center for Economic and Political Studies*, 2022, no. 1–2 (187–188), pp. 29–32. Available at: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf (accessed 10 February 2025)
5. Rozvytok infrastruktury ta yevrointehratsiia [Infrastructure Development and European Integration]. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/rozvitok-infrastruktury-ta-evrointegraciya.html> (accessed 3 February 2025)
6. Vidbudova Ukrayiny: pryntsyipy ta polityka [Reconstruction of Ukraine: principles and policy] (2022). *Paris Report 1*; under the editorship Yuriy Horodnichenko, Berkley Ilona Sologub, Beatrice Veder di Mauro. SEPR PR. 507 p. (in Ukrainian)
7. Hmyrin A. (2022). Rozvytok transportnoyi infrastruktury Ukrayiny vymahaye novykh pidkhodiv [The development of Ukraine's transport infrastructure requires new approaches]. *Economic truth*. Available at: <https://epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (accessed 5 February 2025)
8. Транспортна інфраструктура: схвалено всі подані Україною проекти у рамках програми “Механізм “Сполучення Європи” [Transport Infrastructure: All Projects Submitted by Ukraine under the Connecting Europe Facility Program Approved]. *Ministry of Transport Infrastructure of Ukraine*. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html> (accessed 15 February 2025)
9. Skryp'al, A. (2024) Investytsii u transportnu haluz: problemy ta priorytety [Investments in the Transport Industry: Problems and Priorities]. TRANS.INFO. Available at: <https://trans.info.ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-prioritety-389952> (accessed 15 February 2025)
10. Vinokurov Ya. (2024) Viina – ne pereshkoda. Investytsii v Ukrainu zrostaiut, ale dlia vidnovlennia zamalo. Shcho treba zrobyty vladi? [War is not an obstacle. Investments in Ukraine are growing, but not enough for recovery. What should the authorities do?] *Economic Truth*. Available at: <https://epravda.com.ua/publications/2024/04/25/712862/> (accessed 5 February 2025)
11. 67% transportnykh kompanii investuvatyut u rozvytok biznesu u 2025 [67% of transport companies will invest in business development in 2025]. Available at: <https://eba.com.ua/67-transportnyh-kompanij-investuvatyut-u-rozvytok-biznesu-u-2025/> (accessed 25 February 2025)

12. Smirnov I.G., Shum I.V. (2005). Intehratsiya u yevropeys'ku transportno-lohistychnu systemu – stratehichnyy vybir Ukrainy (Heoprostorovyy aspekt) [Integration into the European transport and logistics system – strategic choice of Ukraine (Geospatial aspect)]. *Ukrainian Geographical Journal*. No 3. P. 32–37.
13. Kubrakov O. (2022). Plan-fakt 2021 roku: onovleno 5098 km derzhavnykh dorih ta 250 shtuchnykh sporud [Plan-fact for 2021: 5,098 km of state roads and 250 artificial structures have been updated]. *Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine*. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/33343.html> (accessed 5 March 2025)
14. Sudakov M., Lisohor L. (2023) Rynok pratsi Ukrainy 2022–2023: stan, tendentsii ta perspektyvy: zvituv [Labor Market of Ukraine 2022–2023: Status, Trends and Prospects: Report.]. *State Employment Service of Ukraine, Federation of Employers of Ukraine, Ministry of Education and Science of Ukraine, European Bank for Reconstruction and Development, Solidarity Fund PL.*, 2023. 170 c. Available at: ebrd_ukraine-lm-1.pdf (accessed 5 March 2025)
15. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2023). Transport Ukrainy: Statystychnyi zbirnyk [Transport of Ukraine: Statistical Collection]. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 5 March 2025)
16. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2023). Priami investytsii v Ukrainu: zalyshky za instrumentamy [Direct Investments in Ukraine: Balances by Instruments]. Available at: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external#5> (accessed 5 March 2025)