

Цікаво, що всього шість відсотків згаданих зв'язків стосуються нафти та газу. ІТ та програмне забезпечення - основний сегмент співпраці Сходу та Заходу (12% зв'язків).

Звичайно, у масштабах американської та європейської економік ланцюжки поставок за участю великих постачальників з України та Росії становлять лише 0,75% усіх торгових зв'язків західних компаній. Однак, якщо взяти до уваги постачальників другого та третього ешелону, цей відсоток вищий. Понад 5000 компаній у США та Європі мають постачальників третього ешелону по обидва боки конфлікту, що становить уже 2,8% та 2,4%.

У США та Європі лише 1 тисяча компаній має постачальників другого ешелону з України та Росії, однак такі постачальники залежать від понад 1,2 тис. постачальників наступного рівня із конфліктуючих країн. Санкції, накладені на Росію, а також зрив постачання з обох країн через війну відріжуть від постачання ці кілька тисяч західних компаній. Аналітики країни агресора безперечно розуміють цю ситуацію і використовують її в пропагандистських цілях.

Таким чином, наслідки війни в Україні принесуть велику перебудову ланцюжків постачання не тільки в нашій країні, а і у всьому світі.

**УДК 625.10:02**

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД**

### **FEATURES OF ATTRACTING INVESTMENT IN RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE IN THE POST-WAR PERIOD**

*док.екон.наук Л.О. Позднякова, канд.екон.наук О.С. Гулай  
Український державний університет залізничного транспорту*

*D. Sc. (Econ.) L.O. Pozdniakova, Ph (Econ.) O.S. Gulai  
Ukrainian State University of Railway Transport*

Надзвичайно актуальною є проблема залучення інвестицій до базових галузей національної економіки України після перемоги держави над агресією Росії. Безумовно, такий підхід є основним і дієвим джерелом відтворення України як процвітаючої європейської країни в рамках посиленого впливу союзників і сусідів. Визначальну роль у цьому процесі має термінове відтворення транспортного комплексу, зокрема залізничних перевезень, які несуть на собі головну роль забезпечення стабільності

перевезень вантажів, евакуації населення із регіонів можливих вражень агресора, транспортування необхідної інфраструктурної складової для потреб Збройних Сил України.

Протягом останніх місяців, на жаль, залізнична галузь відчуває небувалий пресинг внаслідок преднамірного руйнування рухомого складу, об'єктів інфраструктури, станційного господарства, електромережі тощо.

Післявоєнний розвиток України в значній мірі залежить від створення сприятливого та привабливого інвестиційного клімату. Зацікавленість інвесторів має бути гарантованою на фоні прозорості, передбачуваності та відповідальності як в цілому національної економіки, так і транспортної галузі зокрема.

В довоєнний період цьому були присвячені чисельні публікації вчених та наукових установ ВНЗ України, це було темою обговорення на міжнародних науково-практичних конференціях, що знайшло відображення в монографіях у тому числі і за кордоном. Варто зазначити, що більша частина саме цих досліджень та пропозицій залишилась на папері і не була реалізована на практиці. Якщо проаналізувати причини цього з позицій сьогодення, то головним гальмівним фактором була недосконалість, а в деяких випадках і відсутність правової бази та закостенілої системи попередніх керівних структур країни.

Щодо ситуації, що складається нині, то важливо визначити послідовність наукового пошуку вирішення проблеми. Це має бути чітке формулювання мети наукового дослідження, що включає розробку дієвого механізму як державних інвестицій, так і участі зарубіжних гравців у питанні відбудови як національної економіки України, так і залізничної галузі зокрема.

Настав час переглянути попередню систему вкладання коштів в застарілий парк активних і пасивних транспортних одиниць, безперервну підтримку фізично та морально застарілої інфраструктури, невиправдане збільшення кількісної чисельності персоналу на фоні низької продуктивності праці та витратних технологій.

Уважний погляд на реальний стан залізничних перевезень у провідних країнах Європи має бути еталоном відродження залізничних перевезень в Україні. Адже саме це відродження створить найбільш сприятливі передумови для формування залізничних перевезень України з позицій гарантованого транзистора.

Важливо вже сьогодні ретельно переглянути національну транспортну стратегію України до 2030 року, адже попередня її редакція абсолютно не відповідає сьогоденню.

Напрацьований досвід фахівців, а також зарубіжних операторів і компаній-перевізників, що раніше і нині працюють у сфері транспортної логістики, свідчить, що інвестиції в розвиток залізничної інфраструктури, на технічну і технологічну модернізацію виробництва, особливо

довгострокові, сприяють зниженню непродуктивних витрат (перевитрат) виробничих ресурсів, відновленню (нарощенню) виробничого потенціалу, збільшенню обсягів перевезень пасажирів та вантажів, покращенню якості послуг.

Національна стратегія залізничного транспорту на фоні реалізації механізму інвестицій, має також кардинально переглянути передбачувані потоки вантажів та пасажирів від напрямків на північ і схід до напрямків на захід і південь. Це є наслідком позицій України до поведінки країни-агресора, це, безумовно, не очікується в перспективі відновлення транспортно-географічних стосунків.

У зв'язку з необхідністю залучення фінансових ресурсів, не менш актуальною постає ще одна проблема, яка пов'язана з оцінюванням та підвищенням інвестиційної привабливості підприємств, оскільки інвестиційна привабливість виступає як характеристика, що надає можливість сформуванню інвестору уявлення про стан об'єкта вкладання коштів, надійність майбутньої інвестиції, очікувані результати їх використання.

Таким чином, у сучасних складних умовах суттєвим чинником економічного відродження, а у подальшому і зростання економіки України є систематизація та структуризація інвестиційного ринку, як внутрішнього, так і зовнішнього.

**УДК 656.2:18**

**ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА  
УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

**TRANSPORT LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE  
IN THE POWER OF POWER**

*док.екон.наук Л.О. Позднякова, канд.екон.наук В.В.Котик  
Український державний університет залізничного транспорту*

*D. Sc. (Econ.) L.O. Pozdniakova, Ph (Econ.) V.V.Kotik  
Ukrainian State University of Railway Transport*

Як відомо, основною метою функціонування транспортно-логістичних систем є якісне обслуговування споживачів у галузі транспортування та логістики. Зазначене передбачає обов'язкового врахування інтересів, перш за все, саме споживачів. Разом з тим