

## ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ ЯК ОБ'ЄКТ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ В МІНЛИВИХ БЕЗПЕКОВИХ УМОВАХ

©2023 ВЛАСОВА В. П., ЧУМАК А. С.

УДК 330.322.5  
JEL: G31; R42; R49

### Власова В. П., Чумак А. С. Транспортна інфраструктура України як об'єкт інвестиційної привабливості в мінливих безпекових умовах

Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури є надзвичайно важливим завданням. Виходячи з цього метою статті є аналіз стану та ідентифікація проблем інвестицій у діяльність підприємств транспортної інфраструктури в мінливих безпекових умовах. Авторами приділено увагу класифікації транспортної інфраструктури з метою висвітлення її різноманітності та взаємодії, щоб підкреслити необхідність врахування специфіки діяльності підприємств транспортної інфраструктури при визначенні їх інвестиційної привабливості. Визначено системні проблеми транспортної інфраструктури та шляхи їх подолання. Зазначено, що Україна в останньому десятилітті активно працює над розвитком транспортної інфраструктури з фокусом на євроінтеграції. Переваги цього процесу включають стандартизацію, збільшення інвестицій та підвищення конкурентоспроможності. Однак існують і недоліки, такі як фінансові витрати, недостатні структурні зміни та дещо повільна адаптація до нових вимог, що може викликати внутрішні труднощі та суперечки. Акцентовано на нерівномірності інвестицій у дану галузь через специфіку діяльності підприємств транспортної інфраструктури. Визначено, що залучення інвестицій під час війни є складним завданням через невизначеність і ризики для бізнесу. Проте за наявності належної стратегії та правильного використання можливостей інвестиції можуть бути залучені навіть у таких умовах. Зазначено, що необхідно вибрати оптимальну методику для визначення інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури за сучасних умов. Проведено аналіз основних методик визначення інвестиційної привабливості, вказано на їх переваги та недоліки. Визначено групи інвесторів, які мають різні інтереси та очікування від інвестицій. Ідентифіковано основні фактори, які визначають інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури в мінливих безпекових умовах. Найбільше на неї впливає рівень безпеки та стабільності країни чи регіону. Далі йдуть правова стабільність, інфраструктурний потенціал, економічна стійкість, інновації в технологіях, ефективність логістики, екологічні аспекти та геополітична обстановка. З огляду на взаємодію цих факторів, можна надати комплексну оцінку їх привабливості для інвестицій у транспортну інфраструктуру. Усі ці фактори мають враховуватися при формуванні інтегрального показника інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, інвестиційна привабливість, інвестиції, мінливі безпекові умови, підприємства транспортної інфраструктури.

**Рис.:** 1. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 19.

**Власова Валентина Петрівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** [vp067vlasova@gmail.com](mailto:vp067vlasova@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-7480-101X>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57218242609>

**Чумак Андрій Сергійович** – здобувач, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

**E-mail:** [explorer321@ukr.net](mailto:explorer321@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-2345-5369>

UDC 330.322.5  
JEL: G31; R42; R49

### Vlasova V. P., Chumak A. S. Transport Infrastructure of Ukraine as an Object of Investment Attractiveness in Changing Security Conditions

Restoration and development of transport infrastructure is an extremely important task. Considering this, the aim of the article is to analyze the status and identify the problems of investment in the activities of transport infrastructure enterprises in changing security conditions. The authors pay attention to the classification of transport infrastructure in order to highlight its diversity and interaction in order to emphasize the need to take into account the specifics of the activities of transport infrastructure enterprises when determining their investment attractiveness. The systemic problems of transport infrastructure and ways to relieve of them are identified. It is noted that in the last decade Ukraine has been actively working on the development of transport infrastructure with a focus on the European integration. The advantages of this process include standardization, increased investment, and enhanced competitiveness. However, there are also disadvantages, such as financial costs, insufficient structural changes, and somewhat slow adaptation to new requirements, which can cause internal difficulties and disputes. Emphasis is placed on the unevenness of investments in this industry due to the specifics of the activities of transport infrastructure enterprises. It is determined that attracting investment during the war is a difficult task due to uncertainty and risks for business. However, with the right strategy and the right use of opportunities, investments can be attracted even in such conditions. It is indicated that it is necessary to choose the optimal methodology for determining the investment attractiveness of transport infrastructure enterprises under modern conditions. An analysis of the main methods for determining investment attractiveness is carried out, their advantages and disadvantages have been specified. Groups of investors with different interests and expectations from investments are defined. The main factors that determine the investment attractiveness of transport infrastructure in changing security conditions have been identified. Most of all, this infrastructure is affected by the level of security and stability of a country or region. This is followed by legal stability, infrastructure potential, economic sustainability, innovation in technology, logistics efficiency, ecological aspects, and the geopolitical situation. Considering the interaction of these factors, a comprehensive assessment of the attractiveness for investment in transport infrastructure can be provided. All these factors should be taken into account in the formation of an integral indicator of investment attractiveness of transport infrastructure enterprises.

**Keywords:** transport infrastructure, investment attractiveness, investments, changing security conditions, transport infrastructure enterprises.

**Fig.:** 1. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 19.

**Vlasova Valentyna P.** – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management, Public Management and Administration, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7480-101X>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57218242609>

**Chumak Andrii S.** – Applicant, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: explorer321@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2345-5369>

У контексті поточної економічної ситуації в Україні відзначається необхідність активного відновлення транспортної інфраструктури як ключового елемента економічного розвитку. Важливим кроком є не лише відновлення, але й модернізація транспортної інфраструктури [1; 2]. Це забезпечить ефективний і сталий розвиток. Необхідно впроваджувати новітніх технологій, здійснювати оптимізацію роботи системи, що має привести до підвищення стійкості до зовнішніх впливів.

Незважаючи на складні умови, вітчизняні науковці продовжують досліджувати стан та інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури України. У своїх роботах вони використовують напрацювання минулих років, світовий досвід роботи транспортної інфраструктури у складних умовах та її відбудови в післявоєнний період. Т. Лучникова, І. Тарновська, Є. Воробйов досліджують адаптацію транспортних підприємств України до умов воєнного стану [3]. М. Пусева визначає основні стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України [4]. Транзитній складовій стратегії повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України приділяють значну увагу Н. Науменко та О. Засекін [5]. З'явилися і нові роботи, присвячені інвестиційній привабливості транспортних підприємств.

Мета статті полягає в аналізі стану та ідентифікації проблем у сфері інвестицій у діяльність підприємств транспортної інфраструктури, а також у виявленні чинників, що впливають на інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури в мінливих безпекових умовах.

Один із перших дослідників, який визначав термін «інфраструктура», був А. Хіршман (A. O. Hirschman) [6]. Він описував сутність цієї економічної категорії, розглядаючи транспортну інфраструктуру як складову суспільного капіталу. Його підхід враховував не лише транспорт, але також об'єкти соціального призначення, засоби охорони порядку та інші аспекти.

Щодо самого поняття «транспортна інфраструктура», то будемо її розглядати як сукупність

транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту [7].

Зазначимо, що термін «підприємство транспортної інфраструктури» вказує на організацію чи підприємство, яке займається створенням, управлінням, технічним обслуговуванням чи експлуатацією елементів транспортної системи. Підприємства транспортної інфраструктури можуть бути як державними, так і приватними, залежно від форми власності та управління. Форма власності впливає на те як відбуватиметься пошук інвесторів для інфраструктурних проєктів та як розподілятимуться інвестиційні ризики.

Варто зазначити, що багато підприємств транспортної інфраструктури належать до об'єктів критичної інфраструктури, а це означає, що вони потребують першочергового фінансування їх відновлення та розвитку. Також особливими є умови залучення інвестицій.

Вчені не можуть прийти до єдиної думки про те, як класифікувати транспортну інфраструктуру. Це пов'язано з тим, що вони мають різні погляди на роль транспортної інфраструктури в розвитку суспільства. Крім того, різні науковці вивчають різні аспекти транспортної інфраструктури, тому їх класифікації можуть також бути різними. Пропонуємо узагальнену класифікацію транспортної інфраструктури (табл. 1).

Так, наприклад, О. Ложачевська виділяє такі складові транспортної інфраструктури, як мережа шляхів усіх видів транспорту, вантажні термінали, вантажні станції, склади, матеріально-технічна база для утримання рухомого складу, бази та станції технічного обслуговування, ремонтні підприємства та депо, порти та аеропорти, вокзали, заправні станції тощо [8].

У даній статті значна увага приділена класифікації транспортній інфраструктурі для того, щоб підкреслити її різноманітність і взаємопов'язаність, необхідність урахування специфіки діяльності підприємств транспортної інфраструктури та, відповідно, пошуку інвестиційних джерел їх розвитку та відновлення.

За оцінками Світового банку та Міністерства економіки України, для відновлення України після війни необхідно щонайменше 411 мільярдів доларів

Роботу виконано в межах науково-дослідної роботи: «Управління та адміністрування для забезпечення національної системи стійкості України в мінливих безпекових умовах». Номер державної реєстрації НДР: 0122U201482.

## Узагальнена класифікація транспортної інфраструктури

Класифікаційна ознака	Вид транспортної інфраструктури
За рівнем доступності для користувачів	загального користування; незагального користування
За просторовим критерієм	міжнародна; національна; регіональна; локальна
За ступенем розвитку	розвинена; така, що розвивається; нерозвинена.
За формою власності на об'єкти транспортної інфраструктури	державна; приватна; комунальна
За сферою сфера обслуговування	загальноринкова транспортна інфраструктура універсального характеру; обслуговування окремих регіональних ринків
Залежно від ролі в забезпеченні економічного розвитку країни	базисна; стратегічна
За ступенем відкритості (інтегрованості)	дезінтегрована; інтероперабельна
За рівнем оригінальності	унікальна; стандартизована
За функціональним призначенням	транспортні засоби; об'єкти транспортної інфраструктури; транспортні шляхи; об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та в засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів; транспортні послуги; транспортні маршрути; засоби інформації
За функціональною ознакою	вантажні та пасажирські транспортні підприємства; дорожньо-експлуатаційні підприємства; логістичні компанії; транспортно-експедиторські компанії; транспортні термінали; підприємства сервісного обслуговування; організація дорожнього сервісу

Джерело: систематизовано авторами за [7–10].

США. Найбільше від конфлікту постраждали інфраструктура, яка зазнала збитків у розмірі 35,5 млрд дол. США, та промисловість, збитки якої склали 13 млрд дол. США [11]. Уряд визначив пріоритетом відновлення критично важливої інфраструктури, житла та основних соціальних і транспортних об'єктів [3; 12].

Навіть у довоєнний період інвестиції в транспортну інфраструктуру залишалися недостатніми для задоволення потреб суспільства та економіки. Інвестиційні потреби постійно перевищують фактично залучені кошти.

У процесі дослідження виділено хронічні проблеми, пов'язані з інвестуванням підприємств транспортної інфраструктури, та класичні шляхи їх вирішення (табл. 2).

Залучення інвестицій під час війни є складним завданням через створену непевність і ризик для бізнесу. Проте за належної стратегії та правильного використання можливостей інвестиції можуть бути залучені навіть за таких умов. Залучення та освоєння інвестицій підприємствами транспортної інфраструктури відбувається по-різному та нерівномірно. Це зумовлено специфікою діяльності таких підприємств.

Останніми десятиліттями в Україні сформувалися пріоритети розвитку транспортної інфраструктури. Головним із них є євроінтеграція. Зазначимо, що у процесі євроінтеграції є як переваги, так і недоліки, які важливо вже зараз враховувати.

Основні *переваги* євроінтеграції транспортної інфраструктури для України:

## Основні інвестиційні проблеми підприємств транспортної інфраструктури та шляхи їх вирішення

Основні проблеми підприємств транспортної інфраструктури	Шляхи розв'язання проблем підприємств транспортної інфраструктури
Недостатність фінансових ресурсів для реалізації масштабних проєктів, що обмежує розвиток транспортної інфраструктури	Запровадження податкових пільг та інших фінансових стимулів для інвесторів у транспортну інфраструктуру
Складний і затягнутий процес отримання дозволів та затверджень відтермінує початок інфраструктурних проєктів та впливає на їхню ефективність	Реформування бюрократичних процедур і швидше надання дозволів для прискорення виконання інфраструктурних проєктів
Швидкий технологічний розвиток вимагає постійних інвестицій у модернізацію інфраструктурних об'єктів	Залучення приватних інвестицій та укладання партнерських угод для спільного розвитку проєкту
Відсутність чіткої стратегії та планування національного рівня призводить до розпорощення інвестицій та неефективного використання ресурсів	Розроблення чіткої та стійкої стратегії для транспортної інфраструктури національного рівня

Джерело: узагальнено авторами.

1. *Стандартизація та сумісність.* Впровадження європейських стандартів дозволяє уніфікувати інфраструктурні рішення, забезпечуючи сумісність з системами інших країн та полегшуючи міжнародний обмін товарами та послугами.
2. *Збільшення міжнародних інвестицій.* Євроінтеграція створює можливості для отримання фінансування від міжнародних фондів та організацій, що сприяє модернізації та розвитку транспортної інфраструктури.
3. *Підвищення конкурентоспроможності.* Згідно з європейськими стандартами українська транспортна інфраструктура може стати більш привабливою для міжнародних партнерів та інвесторів, що сприятиме розвитку торгівлі та іншого економічного співробітництва.

*Недоліки* євроінтеграції транспортної інфраструктури для України:

1. *Фінансові витрати.* Упровадження європейських стандартів і вироблення інфраструктурних змін може вимагати значних фінансових витрат, що може створити труднощі для бюджету України.
2. *Необхідність структурних змін.* Деякі аспекти євроінтеграції можуть вимагати структурних змін в організації та управлінні транспортною системою, що може бути складним і тривалим процесом.
3. *Адаптація до нових вимог.* Успішна євроінтеграція вимагає від України адаптації до нових європейських вимог і стандартів, що може бути викликом для ряду секторів.
4. *Явні та приховані (потенційні) розбіжності з іншими інтересами.* Заходи, спрямовані на євроінтеграцію, можуть породжувати проблеми для традиційних галузей і ринків, що викличе опір і невдоволення від окремих сег-

ментів економіки або громадськості. Розподіл бюджетних коштів на такі проєкти може викликати суперечки між секторами економіки або регіонами, які вважають, що їхні потреби в інших напрямках важливіші. Реформи транспортної інфраструктури, спрямовані на євроінтеграцію, можуть стати об'єктом політичних суперечок.

Розуміння пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, звісно, не гарантує швидке надходження інвестицій, але певною мірою підвищує інвестиційну привабливість галузі.

Аналізуючи ситуацію, яка склалася з транспортною інфраструктурою України, ми дійшли висновку, що до системних проблем її розвитку додалися випробування війною. Інвестиції в підприємства транспортної інфраструктури, як і будь-які інші інвестиції, стали дуже ризикованими. Наведемо статистику капіталовкладень у транспортну галузь за період 2012–2021 рр. Незважаючи на те, що вже є певні статистичні дані у відкритих джерелах щодо діяльності транспорту за період 2022–2023 рр., ці нові дані потребують уточнень і коригування, тому обмежимося лише довоєнним періодом (рис. 1).

Як видно з даних, обсяг капітальних інвестицій у транспортну галузь України у 2021 р. зріс порівняно з 2020 р. Це зростання було пов'язано з відновленням економіки України після пандемії COVID-19. Проте порівняно з докризовим 2019 р. обсяг капітальних інвестицій у транспортну галузь України у 2021 р. усе ще залишався нижчим.

У довоєнний період залізничний транспорт зберігав тривалий час лідерські позиції серед залучення капітальних інвестицій у транспортному секторі. Це пов'язано з необхідністю модернізації та розвитку залізничної інфраструктури, яка відіграє ключову роль в економіці України.



Млн грн

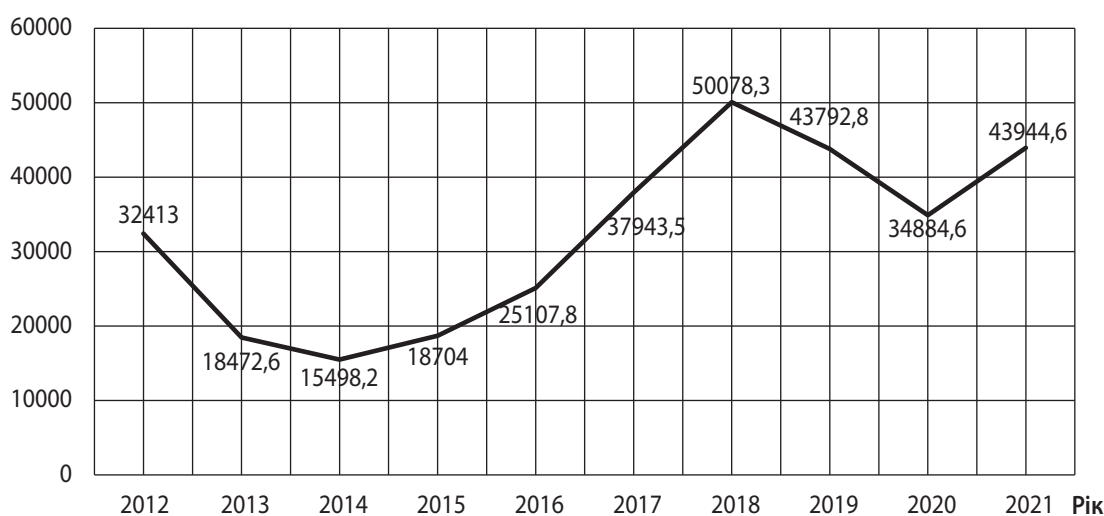


Рис. 1. Структура (2021 р.) і динаміка капітальних інвестицій в транспортний сектор України, 2012–2021 рр., млн грн

Джерело: розраховано авторами за [13].

Автомобільний транспорт також є значним отримувачем капітальних інвестицій, що пов'язано зі зростаючими обсягами вантажних і пасажирських перевезень та необхідністю розвитку автомобільних доріг.

Порівняно із залізничним та автомобільним транспортом водний транспорт отримує менше інвестицій. Це зумовлено нерозвиненістю річкової мережі та переважно транзитним характером морських перевезень в Україні.

Порівняно з іншими видами транспорту в авіаційний транспорт інвестується менше капіталу через його обмежену доступність для населення України.

Трубопровідний транспорт також отримує менші капітальні інвестиції, ніж інші види транспорту. Це обумовлено тим, що він є відносно дешевим і надійним видом транспорту.

Зазначимо, що обсяги інвестицій різняться не лише за видами транспорту, а й у регіональному

розрізі. На жаль, багато інвестицій через війну та окупацію деяких територій вже не зможуть окупилися. Тому потенційні інвестори очікують стабілізації політичної ситуації в Україні, щоб визначитися із об'єктами та обсягами інвестицій.

Перед сучасними науковцями, власниками підприємств транспортної інфраструктури та органами державного управління сьогодні стоїть завдання створити передумови для поліпшення інвестиційної привабливості транспортної галузі загалом і за видами транспорту та транспортної інфраструктури зокрема.

Отже, почнемо з аналізу чинних методик визначення інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури.

У даній роботі під терміном «інвестиційна привабливість підприємства транспортної інфраструктури» будемо розуміти комплексну оцінку основних

параметрів його виробничого та фінансово-економічного стану, що дозволяє потенційному інвестору прийняти управлінське рішення про доцільність вкладення коштів у розвиток підприємства з мінімальним ризиком втратити ці кошти або не отримати очікуваного розміру інвестиційного прибутку.

Сьогодні є низка методів визначення інвестиційної привабливості підприємства. Науковцями було проведено їх систематизацію та навіть визначено переваги та недоліки кожного з цих методів. Тому перед сучасними дослідниками стоїть завдання використати наявні напрацювання, адаптуючи їх до сучасних умов. Для оцінки інвестиційної привабливості існують різні підходи та методи, але всі їх можна поділити на три основні групи (табл. 3).

Інвестиційна привабливість підприємства може визначатися за допомогою:

- ✦ низки показників фінансово-економічного стану підприємства;
- ✦ методів оцінки інвестиційних проектів;
- ✦ вартісного методу.

Важливо зазначити, що на сьогодні існує низка авторських методик і підходів до визначення інвестиційної привабливості підприємства. Наявність різних авторських методик обумовлена тим, що існує велика різноманітність факторів і критеріїв, які можуть впливати на оцінку інвестиційної привабливості підприємства. Різні дослідники та експерти виходять з різних теоретичних підстав, методологій і практичного досвіду, що приводить до виникнення різноманітних авторських підходів.

Одні дослідники можуть наголошувати на фінансових показниках, таких як рентабельність, ліквідність і фінансова стійкість, вважаючи їх ключовими для інвесторів. Інші можуть зосереджуватися на стратегічних аспектах, таких як ринкова позиція, конкурентоспроможність та інноваційність підприємства.

Крім того, визначення інвестиційної привабливості може варіюватися залежно від галузі, регіону або типу підприємства. Наприклад, в індустріальному секторі може бути акцент на технічні показники та обладнання, тоді як у секторі послуг важливо вра-

Таблиця 3

**Основні підходи та методи оцінки інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури**

Підходи та методи	Сутність	Основні переваги	Основні недоліки
Статистичний підхід	Ґрунтується на аналізі статистичних даних про надходження інвестицій у національну економіку. Базується на припущенні, що хороші статистичні показники є основою високої інвестиційної привабливості	Легкий у використанні. Застосування достовірних показників під час аналізу	Неможливість урахування всіх факторів, на які звертають увагу інвестори
Метод експертних оцінок	Експерт надає власну оцінку важливості показників, тобто обирає найважливіші з них, після чого показники аналізуються в динаміці та робляться висновки щодо інвестиційної привабливості регіону	Можливість адаптації досліджуваних показників і факторів до потреб конкретних інвесторів, можливість проведення поглибленого аналізу привабливості окремих секторів економіки	Суб'єктивність оцінки та залежність висновків від позиції експерта
Рейтинговий підхід	Виділяють два типи підходів: аналітичні класифікаційні підходи та підходи, що базуються на дослідженнях. Найбільш поширеним є аналітичний класифікаційний підхід, який передбачає аналіз наявних індикаторів інвестиційної привабливості, їх групування та формування інтегрального показника. Рейтинговий підхід на основі опитувань ґрунтується на опитуванні експертів регіону, у результаті якого формується загальний рейтинг. Цей підхід часто використовують провідні консалтингові та аналітичні агенції світу	Є простим у використанні, зручним для інтерпретації результатів дослідження та ефективним для аналізу інвестиційної привабливості на макрорівні	Складний вибір правильної методики розрахунку показників, які мають враховуватися під час аналізу

Джерело: узагальнено авторами за [12; 14–16].

ховувати якість обслуговування та клієнтські відгуки. Для підприємств транспортної інфраструктури виділяють такий специфічний показник, як коефіцієнт логістичної привабливості [17].

Отже, різноманіття авторських методик визначення інвестиційної привабливості свідчить про складність і багатоаспектність цього поняття, а також про необхідність узгодження підходів для забезпечення об'єктивності та адаптованості до конкретних умов.

Розуміючи специфіку підприємств транспортної інфраструктури, а також проаналізувавши фактори зовнішнього впливу на його розвиток, можна визначити інвестиційну привабливість.

**П**ід час оцінювання інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури враховуються інтереси різних груп інвесторів. Ці групи включають міжнародних операторів терміналів; компанії, що займаються морськими перевезеннями; операторів терміналів на регіональному рівні; вантажні компанії, що займаються розвантаженням і навантаженням суден; вантажні транспортні компанії; будівельні компанії; виробників устаткування для транспортної інфраструктури; девелоперів нерухомості; промислові конгломерати; фінансові інститути та органи державної влади [18]. Усі ці групи мають свої інтереси та очікування від інвестицій у дане підприємство. Під час оцінювання інвестиційної привабливості необхідно враховувати різні фактори та знаходити компроміс між інтересами підприємства та всіх зацікавлених сторін.

Аналізуючи інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури підприємства, інвестори звертають увагу на зовнішні чинники, інвестиційну привабливість країни загалом та галузі зокрема. В Україні з 2008 р. застосовується Індекс інвестиційної привабливості, заснований на методології European Business Association (EBA). Індекс формується шляхом опитування представників бізнес-середовища, які оцінюють інвестиційні перспективи. Оцінка проводиться за шкалою, де 1 бал відповідає поганим перспективам, 3 бали – нейтральній оцінці, 5 балів – хорошим перспективам [19]. Такий підхід забезпечує об'єктивну оцінку інвестиційної привабливості України та допомагає інвесторам ухвалювати обґрунтовані рішення. Слід зазначити, що загальний індекс інвестиційної привабливості України у 2023 р. дещо знизився і становить 2,44 з 5 можливих балів (порівняно з 2,48 бала у другій половині 2022 р.) [19]. Повномасштабна воєнна агресія росії проти України продовжує очолювати перелік чинників негативно впливу на інвестиційний клімат, на другому місці опинились атаки на українську енергосистему, а на третьому – корупція.

Традиційно джерелами інвестування в транспортну інфраструктуру залишаються державні ко-

шти, приватні інвестиції, міжнародні кредити та гранти.

У процесі дослідження було виявлено основні чинники, які впливають на інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури в мінливих безпекових умовах.

1. *Безпека та стабільність.* Рівень безпеки та стабільності країни чи регіону впливає на інвестиційні рішення. Високий рівень безпеки підвищує привабливість для інвесторів.
2. *Правова стабільність.* Наявна правова система та стабільність законодавства є важливим фактором для інвесторів, оскільки гарантує прозорість і захист їхніх прав.
3. *Інфраструктурний потенціал.* Розвинена інфраструктура, така як порти, дороги, залізниці, сприяє ефективному транспортуванню вантажів і знижує витрати.
4. *Економічна стійкість.* Стабільність економіки та фінансового управління сприяє довгостроковим інвестиціям.
5. *Інновації та технологічний розвиток.* Наявність інновацій та використання новітніх технологій у транспортній інфраструктурі підвищують привабливість для інвесторів.
6. *Ефективність логістики.* Швидкість та ефективність логістичних процесів впливають на транспортні витрати та конкурентоспроможність регіону.
7. *Екологічні аспекти.* Посилення уваги до стійких рішень та екологічної відповідальності може вплинути на рішення інвесторів.
8. *Геополітична обстановка.* Стабільність і передбачуваність геополітичної обстановки впливають на ризик інвестицій у транспортну інфраструктуру.

Взаємодія цих факторів дає комплексну оцінку привабливості транспортної інфраструктури для інвестицій за мінливих умов безпеки.

## ВИСНОВКИ

Розглядаючи стан транспортної інфраструктури України, можна зробити висновок, що системні проблеми її розвитку загострилися в умовах воєнного лихоліття. Інвестування в компанії транспортної інфраструктури, як і в будь-який інший сектор, стало вкрай ризикованим. Індекс інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури України у 2023 р. знизився через воєнну агресію росії та проблему корупції, що негативно впливає на інвестиційну привабливість підприємств транспортної інфраструктури. Проте необхідно шукати всі шляхи підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури загалом та окремих підприємств зокрема.

У подальших роботах буде приділено особливу увагу розробці інтегрального показника визначення інвестиційної привабливості підприємств транспортної інфраструктури в мінливих безпекових умовах. ■

## БІБЛІОГРАФІЯ

1. Інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну / ЕВА. 30.11.2022. URL: <https://eba.com.ua/investuvaty-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popry-vijnu/>
2. Тимошенко А. Приватні інвестиції в інфраструктуру під час повоєнної відбудови. За яких умов їх матиме Україна. URL: <https://kpmg.com/ua/uk/home/media/press-releases/2023/07/privatni-investytsiyi-v-infrastrukturu-pid-chas-povoyennoi-vidbudovy.html>
3. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>
4. Пусева М. В. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 49. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>
5. Науменко Н., Засекін О. Стратегія повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України: транзитна складова. *Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії*. 2023. № 3. С. 353–381. DOI: <https://doi.org/10.29038/2524-2679-2023-03-353-381>
6. Hirschman A. O. *Strategy of Economic Development*. Yale University Press, 1958. 230 p.
7. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 1. С. 52–63. DOI: <http://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2020.24.0.52>
8. Ложачевська О. М. Управління функціонування та розвитком транспортного комплексу регіону : монографія. Київ : НАУ, 2002. 248 с.
9. Новікова В. І. Інфраструктура: сутність поняття, види, застосування у рекреаційній сфері. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Серія «Географія»*. 2016. Вип. 1. С. 18–22. DOI: <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.64.3>
10. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*. 2019. № 11. С. 187–194. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-11-187-194>
11. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/03/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment>
12. Власова В., Чумак А. Особливості формування інвестиційної привабливості транспортних підприємств в сучасних умовах // Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці : матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 22 листопада 2023 року). Київ, 2023. С. 153–156. URL: [https://files.duit.edu.ua/uploads/Сайт/3\\_НАУКА/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/hybrid-threats-23-11-2023.pdf](https://files.duit.edu.ua/uploads/Сайт/3_НАУКА/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/hybrid-threats-23-11-2023.pdf)
13. Капітальні інвестиції / Державна служба статистики України. URL: [https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ibd/kin/kin\\_r/arh\\_kin\\_r\\_20u.htm](https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ibd/kin/kin_r/arh_kin_r_20u.htm)
14. Методика інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій : затв. наказом Агентства з питань запобігання банкрутству № 22 від 23.02.1998 р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0214-98>
15. Короткова О. В. Інвестиційна привабливість підприємства та методики її оцінювання. *Ефективна економіка*. 2013. № 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2132>
16. Bose S., Roy K. S., Tiwari A. K. Measuring customer-based place brand equity (CBPBE): an investment attractiveness perspective. *Journal of Strategic Marketing*. 2016. Vol. 24. Iss. 7. P. 617–634. DOI: <https://doi.org/10.1080/0965254X.2016.1148766>
17. Бабина О. Є., Власова В. П. Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проектів ДПП у морських торговельних портах України. *Бізнес Інформ*. 2015. № 2. С. 162–168. URL: [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2015-2\\_0-pages-162\\_168.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-2_0-pages-162_168.pdf)
18. Карпенко О. О., Власова В. П. Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах. *Бізнес Інформ*. 2015. № 6. С. 43–47. URL: [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2015-6\\_0-pages-43\\_47.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-6_0-pages-43_47.pdf)
19. Індекс інвестиційної привабливості України відносився до «ковідного» значення / ЕВА. 15.12.2022. URL: <https://eba.com.ua/indeks-investytsijnoi-pryvablyvosti-ukrayiny-vidnovyvsya-do-kovidnogo-znachennya/>

## REFERENCES

- Babyna, O. Ye., and Vlasova, V. P. "Ekonomicnyi mekhanizm vyznachennia kotsesiiinykh platezhiv pry realizatsii proektiv DPP u morskykh torhovelynykh portakh Ukrainy" [Economic Mechanism for Determining Concession Fees while Implementing the PPP-Projects for the Commercial Sea Ports of Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 2 (2015): 162-168. [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2015-2\\_0-pages-162\\_168.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-2_0-pages-162_168.pdf)
- Bose, S., Roy, K. S., and Tiwari, A. K. "Measuring customer-based place brand equity (CBPBE): an investment attractiveness perspective". *Journal of Strategic Marketing*, vol. 24, no. 7 (2016): 617-634. DOI: <https://doi.org/10.1080/0965254X.2016.1148766>
- Dmytriieva, O. I. "Transportna infrastruktura yak ob'iekt derzhavnoho rehuliuвання" [Transport Infrastructure as an Object of State Regulation]. *Problemy i perspektivy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 1 (2020): 52-63. DOI: <http://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2020.24.0.52>
- Hirschman, A. O. *Strategy of Economic Development*. Yale University Press, 1958.
- "Indeks investytsiinoi pryvablyvosti Ukrainy vidnovyvsia do «kovidnoho» znachennia" [The Investment Attractiveness Index of Ukraine Has Recovered to the "Covid" Value]. *EBA*. December 15, 2022. <https://eba.com.ua/indeks-investytsijnoi-pryvablyvosti-ukrayiny-vidnovyvsya-do-kovidnogo-znachennya/>
- "Investuvaty v transportnu infrastrukturu varto navit popry viinu" [It Is Worth Investing in Transport Infra-



- structure Even in the Face of War]. *EBA*. November 30, 2022. <https://eba.com.ua/investuvaty-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popry-vijnu/>
- "Kapitalni investytsii" [Capital Investments]. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy*. [https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ibd/kin/kin\\_r/arh\\_kin\\_r\\_20u.htm](https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ibd/kin/kin_r/arh_kin_r_20u.htm)
- Karpenko, O. O., and Vlasova, V. P. "Analiz ievropeiskoho dosvidu vprovadzhennia kontsesiinoi formy derzhavno-pryvatnoho partnerstva u morskykh portakh" [Analysis of the European Experience as to Implementation of Concession Form of the Public-Private Partnerships in Seaports]. *Biznes Inform*, no. 6 (2015): 43-47. [https://www.business-inform.net/export\\_pdf/business-inform-2015-6\\_0-pages-43\\_47.pdf](https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-6_0-pages-43_47.pdf)
- Korotkova, O. V. "Investytsiina pryvablyvist pidpriemstva ta metodyky yii otsiniuvannia" [Investment Attractiveness of the Enterprise and Its Evaluation Methods]. *Efektivna ekonomika*, no. 6 (2013). <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2132>
- [Legal Act of Ukraine] (1998). <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0214-98>
- Lozhachevska, O. M. *Upravlinnia funktsionuvanniam ta rozvytkom transportnoho kompleksu rehionu* [Management of the Operation and Development of the Transport Complex of the Region]. Kyiv: NAU, 2002.
- Luchnykova, T. P., Tarnovska, I. V., and Vorobiov, Ye. V. "Adaptatsiia transportnykh pidpriemstv Ukrainy do umov voiennoho stanu" [Adapting the Transport Enterprises of Ukraine to the Conditions of Martial Law]. *Biznes Inform*, no. 1 (2023): 116-122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>
- Naumenko, N., and Zasiakin, O. "Stratehiia povoiennoho vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy: tranzynna skladova" [Strategy for the Post-War Restoration of Ukraine's Transport Infrastructure: Transit Component]. *Mizhnarodni vidnosyny, suspilni komunikatsii ta rehionalni studii*, no. 3 (2023): 353-381. DOI: <https://doi.org/10.29038/2524-2679-2023-03-353-381>
- Novikova, V. I. "Infrastruktura: sutnist poniattia, vydy, zas-tosuvannia u rekreatsiinii sferi" [Infrastructure: The Essence of the Concept, Its Types and Application in the Recreation Sphere]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka. Seriia «Heohrafiia»*, no. 1 (2016): 18-22. DOI: <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.64.3>
- Pusieva, M. V. "Stratehichni napriamy vidnovlennia ta rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy" [Strategic Directions of Restore and Development of the Transport Infrastructure of Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 49 (2023). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>
- Stepanenko, V. O. "Morska transportna infrastruktura: sutnist, klasyfikatsiia ta perevahy" [The Maritime Transport Infrastructure: Essence, Classification and Advantages]. *Biznes Inform*, no. 11 (2019): 187-194. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-11-187-194>
- Tymoshenko, A. "Pryvatni investytsii v infrastrukturu pid chas povoiennoi vidbudovy. Za yakykh umov yikh matyme Ukraina" [Private Investment in Infrastructure During Post-war Reconstruction. Under What Conditions Will Ukraine Have Them]. <https://kpmg.com/ua/uk/home/media/press-releases/2023/07/pryvatni-investytsiyi-v-infrastrukturu-pid-chas-povoyennoyi-vidbudovy.html>
- "Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment". <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/03/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment>
- Vlasova, V., and Chumak, A. "Osoblyvosti formuvannia investytsiinoi pryvablyvosti transportnykh pidpriemstv v suchasnykh umovakh" [Peculiarities of the Formation of Investment Attractiveness of Transport Enterprises in Modern Conditions]. *Upravlinnia ta administruvannia v umovakh protydii hibrydnym zahrozam natsionalnii bezpetsi* (2023): 153-156. [https://files.duit.edu.ua/uploads/Сайт/3\\_НАУКА/conferences/international-scientific-and-practical-](https://files.duit.edu.ua/uploads/Сайт/3_НАУКА/conferences/international-scientific-and-practical-)