

УДК [656:005.51]:332.14:338.49

JEL Classification: R41, R11, R12, L91, H54

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА У СИСТЕМІ РЕГІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСТВА

БУРЦЕВ Олександр

Одеський національний технологічний університет

<https://orcid.org/0000-0003-0585-6708>

e-mail: burtsevol@gmail.com

У статті досліджено теоретичні засади формування та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури як ключового елемента системи регіональної організації господарства. Обґрунтовано економічну сутність транспортно-логістичної інфраструктури, визначено її функціональне призначення, структурні складові та роль у забезпеченні ефективної взаємодії суб'єктів господарювання на регіональному та міжрегіональному рівнях. Систематизовано основні функції транспортно-логістичної інфраструктури щодо забезпечення безперервності матеріальних, інформаційних та сервісних потоків, підвищення конкурентоспроможності регіонів і формування інтегрованого економічного простору. Визначено сучасні чинники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в умовах цифрової трансформації економіки, європейської інтеграції, розвитку мультимодальних перевезень та післявоєнного відновлення транспортної системи України. Зроблено аналіз концептуальних підходів до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Обґрунтовано необхідність комплексного розвитку транспортної, складської, інформаційно-комунікаційної, інституційної та сервісної інфраструктури як основи підвищення ефективності регіональної організації господарства та забезпечення сталого соціально-економічного розвитку територій.

Ключові слова: транспортно-логістична інфраструктура, регіональна організація господарства, транспортно-логістична система, регіональний розвиток, логістична інфраструктура, міжрегіональна взаємодія, транспортна інфраструктура, мультимодальні перевезення, цифрова трансформація, конкурентоспроможність регіонів.

<https://doi.org/10.31891/mdes/2026-21-30>



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Стаття надійшла до редакції / Received 04.07.2026

Прийнята до друку / Accepted 19.08.2026

Опубліковано / Published 27.08.2026

© БУРЦЕВ Олександр

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Сучасний розвиток регіональної економіки характеризується зростанням ролі транспортно-логістичної інфраструктури як одного з ключових чинників забезпечення ефективного функціонування господарського комплексу територій. Розвиток виробництва, міжрегіонального товарообігу, зовнішньоекономічної діяльності та інтеграції України до європейського транспортного простору зумовлює необхідність формування сучасної транспортно-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити безперервність матеріальних, інформаційних і сервісних потоків. Водночас сучасні трансформаційні процеси, цифровізація економіки, структурні зміни транспортної системи, воєнні виклики та необхідність післявоєнного відновлення істотно підвищують вимоги до рівня інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку. За цих умов транспортно-логістична інфраструктура виступає не лише складовою транспортної системи, а й важливим елементом регіональної організації господарства, який визначає ефективність просторової взаємодії суб'єктів господарювання, конкурентоспроможність регіонів та інвестиційну привабливість територій. Це зумовлює необхідність поглиблення теоретичних засад дослідження її сутності, функцій, структури та місця у системі регіональної організації господарства

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питання розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, функціонування транспортно-логістичних систем та їхнього впливу на регіональний розвиток посідають важливе місце у працях українських і зарубіжних учених. Значний внесок у розвиток сучасних теоретико-методичних підходів зробили Т.А. Ковтун, О.В. Корнієцький, В.В. Лагодієнко, О.Б. Наумов, О.В. Наумова, Н.Л. Панасенко, М.М. Огієнко, І.І. Савенко, І.О. Седікова, Т. М. Смокова, у дослідженнях якої транспортно-логістична інфраструктура розглядається як системоутворюючий компонент транспортно-логістичних систем, що забезпечує ефективне транспортне обслуговування виробників, інтеграцію учасників логістичних процесів, розвиток регіональних логістичних зв'язків і підвищення результативності функціонування транспортної системи. Особливу увагу автор приділяє взаємозв'язку транспортної інфраструктури із розвитком логістичних мереж,

цифровізацією транспортних процесів, модернізацією транспортного забезпечення та формуванням ефективного інституційного середовища функціонування транспортно-логістичних систем. Разом із тим сучасні виклики, пов'язані зі зміною просторової організації економіки, розвитком мультимодальних перевезень, інтеграцією до європейської транспортної мережі та післявоєнною відбудовою інфраструктури, потребують подальшого розвитку наукових підходів до визначення місця транспортно-логістичної інфраструктури в системі регіональної організації господарства.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є поглиблення теоретичних засад дослідження транспортно-логістичної інфраструктури як складової системи регіональної організації господарства, визначення її економічної сутності, функціонального призначення та структурних елементів, а також обґрунтування її ролі у забезпеченні ефективної взаємодії суб'єктів господарювання, розвитку міжрегіональних економічних зв'язків, підвищенні конкурентоспроможності регіонів та формуванні стійких транспортно-логістичних систем в умовах цифрової трансформації, європейської інтеграції та післявоєнного відновлення економіки України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Базисом міжрегіонального співробітництва у сфері транспортної логістики є ефективно функціонуюча та розвинена транспортно-логістична інфраструктура. Інфраструктурний комплекс регіону, важливішою складовою якого є транспортно-логістична інфраструктура, має розвиватися випереджальними темпами для забезпечення населення необхідними благами, здійснення різних видів соціально-економічної діяльності та підвищення рівня життя.

Ефективне функціонування транспортно-логістичної інфраструктури також відіграє важливу роль у зв'язуванні соціально-економічного простору, що сприяє розвитку регіонів і країни загалом.

Досвід свідчить, що регіони, які володіють більш розвинутою транспортно-логістичною та транспортно-дорожньою інфраструктурою, є більш розвиненими, мають кращий доступ до ресурсної бази (матеріально-сировинної, робочої сили та ін.) та ринків збуту продукції і послуг [1].

Саме тому питання стратегічного управління розвитком транспортно-логістичних систем та інфраструктури, а також удосконалення форм і методів їх функціонування мають комплексно вирішуватися на всіх рівнях – національному, регіональному та міжрегіональному.

На національному рівні діє «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», яка є «основним програмним рамковим документом розвитку галузі транспорту», визначає проблеми, встановлює цілі і завдання, визначає очікувані результати та порядок моніторингу реалізації ключових напрямів розвитку транспорту [2]. Незважаючи на виключно важливу роль цього документа, особливо в умовах повномасштабного вторгнення, варто зазначити, що він лише концептуально визначає напрями розвитку транспорту, не конкретизуючи відповідні методи та механізми, а головне – розглядає транспорт у відриві від логістичної складової.

Що стосується регіонального та міжрегіонального транспортно-логістичного співробітництва то тут гостро відчувається брак нормативно-правового забезпечення. Регіональні стратегічні документи не приділяють належної уваги розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, а окремі галузеві стратегії, в принципі, відсутні [3]. У наявних документах у фокусі уваги перебуває покращення стану транспортно-дорожнього комплексу та окремих елементів інфраструктури, а не підвищення соціально-економічної ефективності транспортно-логістичної системи як єдиного формування.

Водночас, в умовах кризових явищ і посилення диспропорцій у територіальному розвитку країни, спричинених внутрішніми та зовнішніми чинниками (військова агресія, глобальні виклики), особливо значущим стає регіональний аспект розвитку транспортної логістики. Мобілізація регіональних ресурсів транспортно-логістичної інфраструктури та реалізація можливостей міжрегіонального співробітництва у сфері транспортної логістики можуть мати мультиплікативний ефект на рівні регіонального та національного господарства.

У цьому зв'язку необхідно переглянути принципові засади планування розвитку транспортно-логістичних систем та їх регіональної галузевої інфраструктури на засадах мультидисциплінарного підходу із використанням множини критеріїв і методів, що дозволить комплексно оцінювати витрати та результати за всіма напрямками – економічним, соціальним, суспільним, екологічним тощо.

Управління розвитком транспортно-логістичних систем на основі активізації міжрегіонального співробітництва відкриває можливості для більш збалансованого розвитку видів транспорту та елементів інфраструктурного забезпечення, розкриття потенціалу їх комбінування в рамках інтегрованих транспортно-логістичних екосистем, що охоплюють не лише сусідні регіони, а й регіони, пов'язані господарськими і соціальними зв'язками, незалежно від географії розташування.

Важливо розуміти, що транспортно-логістична система пов'язана з певною територією саме через інфраструктурну складову. Бізнес-суб'єкти і організації, що реалізують функцію транспортування пасажирів і вантажів є мобільними і часто жорстко не прив'язані до конкретної території чи маршруту [4]. Вони є активною складовою транспортно-логістичної системи, яка представлена, в основному, рухомих складом – транспортними засобами. Водночас підприємства й об'єкти інфраструктури – морські та річкові порти, аеропорти, складські термінали, транспортні хаби тощо – є жорстко прив'язаними до території, на якій вони розташовані. Вони забезпечують зв'язок між перевізниками та територією.

Іншим, безпосередньо прив'язаним до території елементом інфраструктури є транспортна мережа, основу якої складають шляхи сполучення - автодорожнє господарство та залізниця [5]. Ці інфраструктурні елементи, з одного боку, є невід'ємними від земель спеціального призначення, на яких вони розташовуються і статус яких визначений Земельним Кодексом України [6] та Законом України «Про транспорт» [7]. З іншого боку, вони належать одночасно до території різних регіонів, які вони зв'язують, а отже – до території конкретного регіону прив'язані лише певні ділянки доріг і залізниць. Така дуальність часто негативно впливає на розвиток транспортної мережі, коли різні ділянки перебувають у відповідальності центральних та місцевих органів влади, що мають різні, іноді конфліктні пріоритети й інвестиційні можливості. Особливо це стосується автомобільних доріг: нерівномірність інвестування у розвиток автотранспортної мережі та її диференціація за якісними параметрами. Так само, різні можливості регіонів впливають на стан аеропортової інфраструктури [8].

Отже, інфраструктура транспортно-логістичних систем є взаємопов'язаною із соціально-економічними системами регіонів і взаємно доповнює та визначає стан одна одної. Стан та потенціал виробництва, торгівлі, господарських зав'язків та соціальних взаємодій регіону формує вимоги до транспортно-логістичної інфраструктури, а вона, у свою чергу, визначає можливості до всіх складових регіонального розвитку. Отже, збалансований розвиток країни та регіонів вимагає гармонізації потенціалів господарства регіону та транспортно-логістичної інфраструктури не лише в поточному періоді, але й на стратегічну перспективу.

Інфраструктура не просто забезпечує функціонування інших секторів і сфер, а багато в чому визначає їх розташування, структуру й організацію, оскільки вона напряду пов'язана з ресурсною базою території та розвивається одночасно з іншими галузями, а часто й випереджає їх. Так, освоєння нових територій завжди починається із транспортної, житлової, енергетичної та ін. інфраструктури [9].

На наш погляд, інфраструктуру варто розглядати у широкому сенсі, тобто не як сукупність об'єктів та/чи суб'єктів (підприємств і організацій), а як основоположну структуроутворювальну систему, яка визначає умови функціонування всіх інших систем – виробничих, соціальних, політичних тощо, та формує умови для подальшого розвитку держави й регіонів.

Отже, важливість розвитку інфраструктури держави та регіонів підтверджується такими положеннями:

- інвестиції у розвиток інфраструктури є стимулом до розвитку інших секторів, тобто мають мультиплікативний ефект, що робить цей напрямок інвестування привабливим для держаних та приватних інвесторів;
- підвищення якісних параметрів інфраструктури забезпечує скорочення витрат всіх видів ресурсів та підвищення продуктивності не лише у інфраструктурних, але і у пов'язаних , обслуговуваних нею секторах [10]
- інфраструктурні галузі створюють робочі місця для значної частини населення [11].

Отже, інфраструктурний розвиток є запорукою та обов'язковою передумовою розвитку господарства регіону. Водночас, він вимагає значного обсягу капітальних інвестицій. Саме таке завдання – активізація інвестицій у розбудову інфраструктури – постає в теперішній час перед регіонами України, оскільки розгалужені інфраструктурні мережі (транспорт, енергетика, водопостачання) зазнали значних втрат через війну і потребують скорішої відбудови та оновлення. Інвестування бюджетних коштів та коштів західних партнерів у відбудову інфраструктури може

дати значний ефект у господарстві, якій дасть поштовх для розвитку всіх інших сфер і секторів. Водночас інвестиційні можливості країни є обмеженими, а актуальних напрямів витрат багато — перш за все це оборона, агросектор, соціальні проекти, цифрова трансформація тощо [12]. Ці обмеження визначають необхідність пошуку нових шляхів і підходів до управління розвитком інфраструктурного комплексу, зокрема транспортно-логістичного, які дозволять консолідувати потенціал регіонів, залучити приватних інвесторів та створити потужний базис для подальшого економічного зростання країни.

За часи повномасштабного вторгнення суттєво змінилися господарські можливості регіонів, територіальна структура та баланс продуктивних сил. Промислово розвинені регіони Сходу зазнали суттєвих втрат, і їх відбудова займе значний час. Це означає, що в країні формуються нові «полюси зростання економіки» — територіально обмежені центри концентрації бізнесу та інвестицій, які стимулюють розвиток міст і регіонів їх розташування.

Теорія «поліосів зростання» (Growth Pole Theory), заснована Франсуа Перру [13], набуває актуальності в контексті просторової реорганізації господарства країни та необхідності забезпечення економічного зростання і підвищення рівня життя населення. Теорія «поліосів зростання» ґрунтується на ідеї існування ідентифікації та підтримки провідних секторів, які стають локомотивами інноваційного розвитку інших секторів і територій, на яких вони розташовані [14]. Тобто, це певні місця чи території концентрації господарської та інноваційної активності, яка поширюється на інші території, формуючи просторову мережу зростання. Ця концепція набула поширення під час формування стратегічних документів із соціально-економічного розвитку регіонів, зокрема в Україні [15].

При використанні концепції «поліосів зростання» керуються або стратегічно визначеними пріоритетними напрямками, регіонами та секторами розвитку країни, які доцільно модернізувати та оновити шляхом впровадженні інновацій, або орієнтуються на ідентифіковані територіально-виробничі комплекси та науково-дослідні центри, які можуть стати базисом формування полюсу зростання. Останнє характерно для новоосвоєних територій, або територій, де відбулися суттєві структурні зрушення.

Територіальна організація господарства України зазнала суттєвих змін, а це означає, що практично всі регіони країни постали перед питанням «переосвоєння» своїх територій. Тобто для регіонів нашої країни характерний другий варіант — виявлення територіально-виробничих комплексів, які мають стати полюсами зростання в найближчій перспективі. Для регіонів країни, особливо найбільш постраждалих від війни, це мають бути інфраструктурні комплекси, що включають інституційну, соціально-економічну, виробничо-збутову, інженерну та транспортну інфраструктуру.

Вибір конкретного комплексу, який має стати базисом формування «поліосу зростання», визначається множиною внутрішніх і зовнішніх чинників розвитку регіону. На наш погляд, одним з найбільш перспективних комплексів для утворення «поліосів регіонального зростання» є такі складові регіональної інфраструктури як транспортно-логістичні системи, які мають відношення як до господарської, так і до соціальної сфери. Транспортно-логістична інфраструктура є одним із найбільш важливих елементів інфраструктурного комплексу регіону і водночас основним елементом транспортно-логістичних систем (Рис. 1).



Рис. 1. Місце транспортно-логістичної інфраструктури у взаємозв'язку з іншими елементами регіонального господарства

Транспортно-логістична інфраструктура є багаторівневим утворенням, яке включає міжнародну складову, як елемент інфраструктури глобального господарства, національну складову та регіональну складову, кожна з яких виконує свої функції на відповідній території. Дослідження показали, що транспортно-логістична інфраструктура на рівні регіональної соціально-економічної системи встановлює господарські й технічні умови та взаємозв'язки й забезпечує виконання транспортно-логістичних функцій у контексті обслуговування бізнесу та населення. Таким чином, транспортно-логістична інфраструктура регіону є повноцінним учасником і необхідною ланкою у процесах виробництва, розподілу, реалізації і споживання благ.

Варто розмежувати зміст, який ми вкладаємо в поняття транспортно-логістичної системи, транспортно-логістичної інфраструктури та транспортно-логістичної екосистеми (Рис. 2).

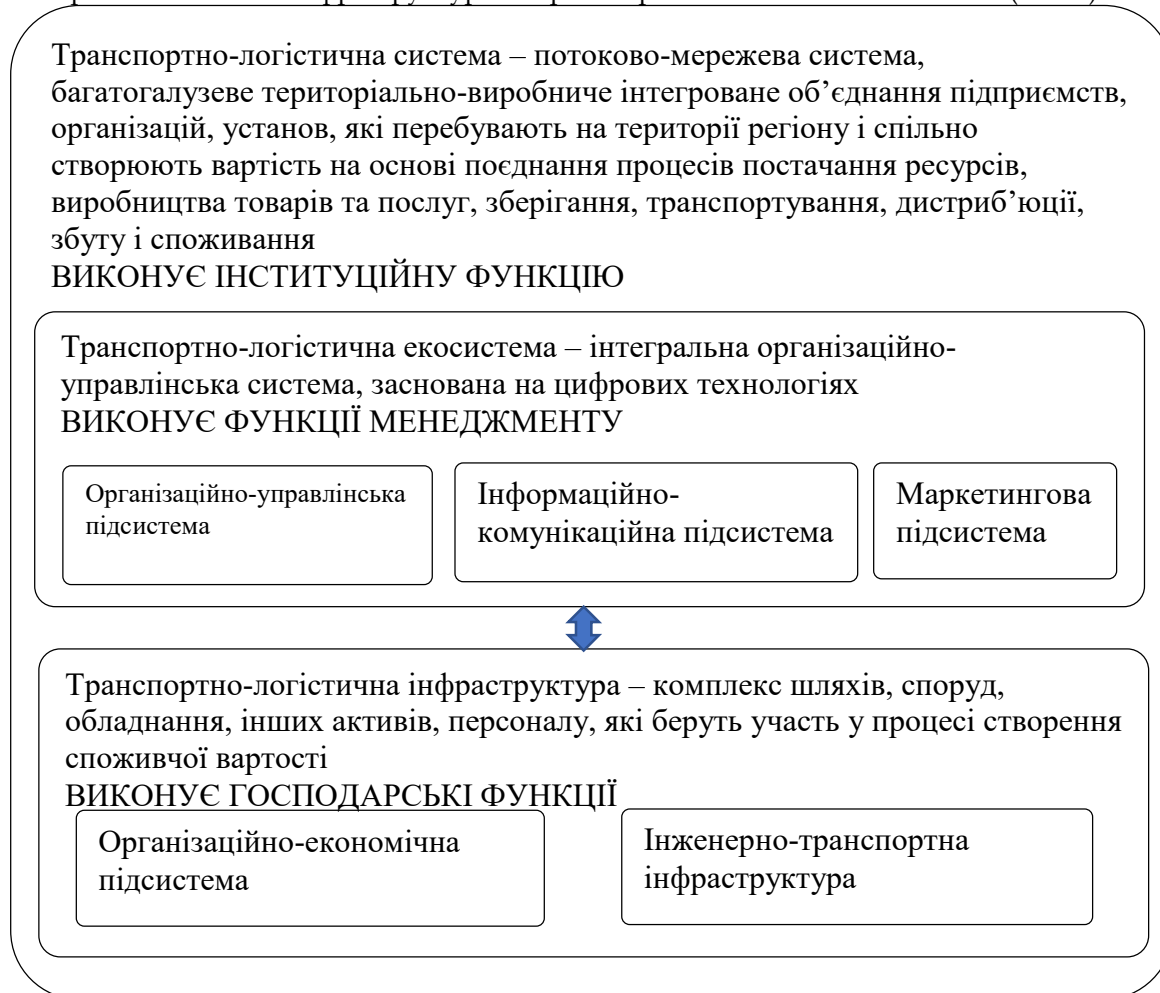


Рис. 2. Структурно-логічний взаємозв'язок підсистем транспортно-логістичної системи

Інфраструктура виконує виробничо-господарську роль у системі транспортної логістики регіону, що доповнюється управлінською надбудовою – транспортно-логістичною екосистемою, які в сукупності формують виробничий та управлінський базис транспортно-логістичної системи регіону. У цілому це формує інституційні умови розвитку соціально-економічної системи регіону та його відносини з іншими територіями, впорядковуючи мережу потокових процесів на всіх рівнях взаємодії.

В умовах глобальних трансформацій, і потрясінь, ці аргументи визначають важливість розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для територіальних утворень будь-якого рівня. Втім, конкретно на регіональному рівні, тобто на рівні адміністративно-територіальних одиниць - областей України, розвиток транспортної інфраструктури відіграє специфічну роль конкурентного чинника. Так, регіони з кращим транспортно-логістичним забезпеченням мають кращу доступність, кращий доступ до ресурсів і ринків і, відповідно, кращі конкурентні позиції та можливості для реалізації свого потенціалу [16]. Саме ці регіони у перспективі стануть полюсами економічного зростання. Це питання є особливо важливим в умовах підвищення самостійності регіонів.

Варто погодитися, що інвестування в розвиток транспортно-логістичної інфраструктури має суттєвий, а іноді – визначальний вплив на соціально-економічний розвиток регіону. Цей зв'язок пояснюється низкою концепцій:

- концепція мультиплікативного ефекту інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру – є класичним теоретичним підходом у рамках «кейнсіанської» теорії, згідно якого вкладення коштів у суспільну сферу веде не лише до покращення соціальних умов (ріст доходів, створення робочих місць), але і до збільшення попиту та росту макроекономічних показників [17];

- неокласична концепція, згідно якої динаміка питомого ВВП (ВРП) залежить від регіональних чинників, зокрема транспортно-логістичної інфраструктури [18.]. Розвиток інфраструктури забезпечує більш ефективне використання наявного виробничого потенціалу та зумовлює зростання потреб населення, що є ключем до розв'язання протиріччя – обмеженості ресурсів за умов необмеженості потреб.

Ця концепція особливо актуальна в умовах нерівномірного розвитку регіонів. Її автори - Дж. Б. Кларк та Ж.Б. Сей – вважали, що інвестування у транспортну інфраструктуру менш розвинених регіонів матиме позитивний ефект для всієї країни через зближення умов соціально-економічного розвитку, поширення технологій та прогресивних форм управління, а зі зменшенням рівня диференціації роль цих інвестицій слабшатиме [19].

- концепція впливу виробничих чинників на зростання економічної активності в регіоні, згідно з якою інфраструктура є рівноцінним чинником економічного зростання поряд із землею, капіталом і працею [20]. Отже, регіони, які більше інвестують у розвиток транспортної інфраструктури, матимуть вищий обсяг вироблених благ. Водночас, точна оцінка внеску інфраструктури в регіональний розвиток утруднена через взаємозаміщення чинників росту.

- концепція доступності інфраструктури регіону, на відміну від попередніх, розглядає транспортно-логістичну інфраструктуру не просто як чинник забезпечення соціально-економічного росту, а як джерело його економічного потенціалу [21].

- концепція міжгалузевого балансу «витрати-випуск» на рівні регіону [22] – вивчає транспортно-логістичні потоки території як чинник витрат у господарстві та відстежує вплив цих витрат на ВВП (ВРП) через ланцюг вартості, що складається з підприємств різних галузей. Ця концепція знайшла практичне застосування під час розроблення масштабних інвестиційних проєктів у деяких країнах Європи [23].

- концепція торговельної інтеграції (trade integration) – розглядає транспорт і логістику з точки зору регіонального ціноутворення у процесі усунення торговельних бар'єрів між регіонами і країнами та посилення виробничої спеціалізації територій. Тобто ця концепція першочергово вивчає міжрегіональний аспект управління транспортно-логістичними потоками, який реалізується у різних організаційних формах – митних та економічних союзах, зонах вільної торгівлі тощо [24]. При цьому ключовим критерієм прийняття рішень є корисність, тобто споживча цінність, яка визначає параметри попиту, витрат і виробництва. Ця концепція використовується країнами ЄС під час оптимізації тарифних бар'єрів у процесі євроінтеграції [25].

Слід зазначити, що наведені концепції не повною мірою відображають реалії, у яких розвивається транспортно-логістична інфраструктура регіонів України в теперішній час, та не враховують умов її функціонування в майбутньому, які формуються наразі.

Перш за все, зазначені концепції, зосереджені на кількісному розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, не враховують якісних змін, що призводять не просто до заміни технологій виконання певних операцій, а до якісних змін самих обслуговуваних потоків, їх змісту, структури та процесів їх обробки. Тут провідна роль належить цифровізації.

По-друге, більшість зазначених концепцій (окрім концепції trade integration) не враховують поточних параметрів просторового охоплення транспортно-логістичних систем, які у своїй структурі поєднують елементи транспортно-логістичної інфраструктури різних регіонів і країн. Отже варто говорити вже не просто про розвиток транспортно-логістичної інфраструктури регіону, а про міжрегіональний вимір цього процесу, як основний пріоритет.

По-третє, треба визнати, що прагнення до згладжування диспропорцій соціально-економічного розвитку регіонів України, якому було приділено багато уваги в дослідженнях [26, 27], у поточних умовах втратило актуальність. Основними причинами цього стали:

1. Війна проти України, розпочата у 2014 р., та повномасштабне вторгнення 2022 р., що призвело до загострення диспропорцій регіонального розвитку через переміщення трудових ресурсів і виробничих потужностей, втрати частини економічного потенціалу та переорієнтацію транспортної логістики певних регіонів на оборонні та зовнішньоторговельні цілі.

2. Курс державної регіональної політики на децентралізацію і підвищення самостійності регіонів. Реформа децентралізації, розпочата у 2014 р. стосується, перш за все, реорганізації територіальної адміністративної структури (адмінреформи) та підвищення бюджетної самостійності громад [28]. Децентралізація є процесом, який, дозволяє регіонами використати свої сильні сторони для розвитку. Водночас відмінність у стартових позиціях, наявному природно-ресурсному, господарському та соціокультурному потенціалі регіонів спричиняє розрив у рівнях їх розвитку.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Інфраструктура виконує виробничо-господарську роль у системі транспортної логістики регіону, що доповнюється управлінською надбудовою – транспортно-логістичною екосистемою, які в сукупності формують виробничий та управлінський базис транспортно-логістичної системи регіону. У цілому це формує інституційні умови розвитку соціально-економічної системи регіону та його відносини з іншими територіями, впорядковуючи мережу потокових процесів на всіх рівнях взаємодії.

З точки зору транспортно-логістичної інфраструктури розрив у розвитку регіонів визначається диспропорціями в розвитку різних видів транспорту на території регіонів, зумовленими як природно-географічними умовами, так і структурою регіонального господарства, представленими галузями, а також кількістю населення та системою розселення.

Дослідження концептуальних підходів до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури свідчить, що вона багато в чому визначає якість життя населення та ефективність господарства регіонів. Водночас різні елементи транспортно-логістичної інфраструктури по-різному впливають на розвиток регіону через відмінності в географічному розташуванні, природно-ресурсному та виробничому потенціалі територій. У зв'язку з цим важливе врахування особливостей і специфіки господарства регіонів України під час управління міжрегіональною транспортно-логістичною взаємодією.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Харченко М. В. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. Економічний простір. 2020. № 153. С. 83–88. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/153-15>
2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550-2024-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p#Text>
3. Ще три регіони оновили стратегії розвитку до 2027 року / Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/news/shche-try-rehiony-onovyly-stratehii-rozvytku-do-2027-roku>
4. Ковтун Т., Смокова Т., Ковтун Д. Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія: Транспортні системи і технології. 2020. № 35. С. 156–168. DOI: <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-35-16>
5. Панасенко Н. Л., Іваник В. Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Економічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.
6. Земельний кодекс України : Закон України від 25.10.2001 № 2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
7. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr#Text>
8. Наумов О. Б., Наумова О. В. Інституційні механізми стратегічного розвитку авіаційного транспорту та аеропортової інфраструктури України. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2026. № 1. С. 281–284. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2026-1-52>
9. Іванова Н. В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці. Ефективна економіка. 2010. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=392>
10. Божидарнік Т. В., Божидарнік Н. В. Світовий досвід створення інноваційної інфраструктури. Економічний форум. 2011. № 2. С. 54–61.

11. Інфраструктурні проєкти розвитку територій: стратегічні пріоритети та інноваційні рішення : колективна монографія / за ред. В. Омеляненка, О. Омеляненко. Київ ; Суми, 2025. 230 с.
12. Атамас О. Інвестиційна діяльність в Україні: реалії сьогодення. Економіка та суспільство. 2023. Вип. 54. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-42>
13. Калашнікова Т. М. Надбання французької школи просторової економіки у контексті людського розвитку. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. № 4. С. 3–9.
14. Parr J. B. Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View: Part 1. Origins and Advocacy. Urban Studies. 1999. Vol. 36, No. 7. P. 1195–1215. URL: <http://usj.sagepub.com/content/36/7/1195.full.pdf+html>
15. Полюси зростання: шлях до економічного відновлення та євроінтеграції України / UMAEF. 2024. URL: <https://umaef.org/wp-content/uploads/2024/12/polyusi-zrostantnya-shlyah-do-ekonomichnogo-vidnovlennya-ta-evrointegraczii-ukraini.pdf>
16. Криворучко О. П. Сутність транспортної інфраструктури України на сучасному етапі. Вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». 2019. Вип. 33. С. 25–28.
17. Friedman M. John Maynard Keynes. Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly. 1997. Vol. 83, No. 2. P. 1–23.
18. Куцик П. О., Ковтун О. І., Башнянин Г. І. Національна економіка: засади становлення, функціонування, регулювання та розвитку : монографія. Львів : Растр-7, 2016. Ч. 1. 460 с.
19. Кравченко В. Н. Трансформаційні процеси та концепції економічного зростання. Моделювання та інформатизація соціально-економічного розвитку. URL: <http://www.modeling.at.ua/publ/8-1-0-29>
20. Бочарова Ю. Г. Інфраструктура як чинник розвитку та конкурентоспроможності країн в умовах глобалізації. Економіка та суспільство. 2016. Вип. 7. С. 14–18.
21. Кізляр О. Цифрова трансформація регіонів України як передумова імплементації концепції розумного міста. Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences. 2024. Вип. 332 (4). С. 457–464. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-332-69>
22. Загальна характеристика таблиць "витрати-випуск" (міжгалузевого балансу) як економіко-математичної моделі економіки / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b0e5c176-f2c4-4b47-9478-ad73f5d48915&title=ZagalnaKharakteristikaTablitsvitrati-vipusk-mizhgaluzevogoBalansuYakEkonomiko-matematichnoiModeliEkonomiki>
23. Developing harmonised European approaches for transport costing and project assessment. Deliverable 1: Current practice in project appraisal in Europe / European Commission EC-DG TREN. 2005. URL: <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf>
24. Priority formats of trade integration of countries / Т. Tsygankova et al. Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. 2020. Т. 3, № 34. С. 460–469. DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v3i34.215598>
25. Wegener M. SASI Model Description. Dortmund : Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research, 2008. 49 p.
26. Шевченко О. В. Диспропорції соціально-економічного розвитку регіонів України: сутність, оцінка, стратегічне регулювання : монографія. Київ : НУОУ, 2020. 300 с.
27. Sustainable Development and Export-Oriented Marketing of Value-Added Agricultural Products as a Driver of Ukraine's Economic Recovery During and After the War / V. Lagodiienko et al. European Journal of Sustainable Development. 2026. Vol. 15, No. 1. P. 259. DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2026.v15n1p259>
28. Децентралізація : портал. URL: <https://www.decentralization.ua>

REFERENCES:

1. Kharchenko, M. V. (2020). Transportno-lohistychna infrastruktura ta yii mistse v sotsialno-ekonomichnii systemi pidpriemstv Ukrainy [Transport and logistics infrastructure and its place in the socio-economic system of enterprises of Ukraine]. Economic Scope, (153), 83–88. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/153-15>
2. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024). Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 and approval of the operational action plan for its implementation in 2025-2027] (Resolution No. 1550-2024-p of December 27, 2024). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p#Text>

3. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. (2024). Shche try rehiony onovyly stratehii rozvytku do 2027 roku [Three more regions updated their development strategies until 2027]. <https://mindev.gov.ua/news/shche-try-rehiony-onovyly-stratehii-rozvytku-do-2027-roku>
4. Kovtun, T., Smokova, T., & Kovtun, D. (2020). Stvorennia merezhi transportno-lohistychnykh tsentriv – perspektyvnyi shliakh rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy [Creation of a network of transport and logistics centers – a promising way of developing the transport and logistics system of Ukraine]. Collection of Scientific Works of the State University of Infrastructure and Technologies. Series "Transport Systems and Technologies", (35), 156–168. <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-35-16>
5. Panasenko, N. L., & Ivanyk, V. B. (2014). Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini [Comprehensive assessment of the transport system and its subsystems in Ukraine]. Economic Scope, (84), 89–97.
6. Verkhovna Rada of Ukraine. (2001). Zemelnyi kodeks Ukrainy [Land Code of Ukraine] (Code No. 2768-III of October 25, 2001). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
7. Verkhovna Rada of Ukraine. (1994). Pro transport [On transport] (Law No. 232/94-VR of November 10, 1994). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-bp#Text>
8. Naumov, O. B., & Naumova, O. V. (2026). Instytutysiini mekhanizmy stratehichnoho rozvytku aviatsiinoho transportu ta aeroportovoi infrastruktury Ukrainy [Institutional mechanisms for strategic development of air transport and airport infrastructure of Ukraine]. Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology, (1), 281–284. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2026-1-52>
9. Ivanova, N. V. (2010). Henezys ekonomichnoi katehorii «infrastruktura» ta yii rol u suspilnomu podili pratsi [Genesis of economic category "infrastructure" and its role in the social division of labour]. Efficient Economy, (11). <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=392>
10. Bozhydarnik, T. V., & Bozhydarnik, N. V. (2011). Svitovyi dosvid stvorennia innovatsiinoi infrastruktury [World experience in creating innovative infrastructure]. Economic Forum, (2), 54–61.
11. Omelyanenko, V., & Omelyanenko, O. (Eds.). (2025). Infrastrukturni proiekty rozvytku terytorii: stratehichni prioriteti ta innovatsiini rishennia [Infrastructure projects for territorial development: Strategic priorities and innovative solutions]. Institute of Industrial Economics of NAS of Ukraine.
12. Atamas, O. (2023). Investytsiina diialnist v Ukraini: realii sohodennia [Investment activity in Ukraine: Present realities]. Economy and Society, (54). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-42>
13. Kalashnikova, T. M. (2015). Nadbannia frantsuzkoi shkoly prostorovoi ekonomiky u konteksti liudskoho rozvytku [Heritage of the French school of spatial economics in the context of human development]. Global and National Problems of Economy, (4), 3–9.
14. Parr, J. B. (1999). Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View: Part 1. Origins and Advocacy. Urban Studies, 36(7), 1195–1215. <http://usj.sagepub.com/content/36/7/1195.full.pdf+html>
15. Ukraine-Moldova American Enterprise Fund. (2024). Poliusy zrostannia: shliakh do ekonomichnoho vidnovlennia ta yevrointehratsii Ukrainy [Growth poles: The path to economic recovery and European integration of Ukraine]. <https://umaef.org/wp-content/uploads/2024/12/polyusi-zrostannya-shlyah-do-ekonomichnogo-vidnovlennya-ta-evrointegraczi-ukraini.pdf>
16. Kryvoruchko, O. P. (2019). Sutnist transportnoi infrastruktury Ukrainy na suchasnomu etapi [The essence of transport infrastructure of Ukraine at the present stage]. Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences, (33), 25–28.
17. Friedman, M. (1997). John Maynard Keynes. Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly, 83(2), 1–23.
18. Kutsyk, P. O., Kovtun, O. I., & Bashnyanyn, H. I. (2016). Natsionalna ekonomika: zasady stanovlennia, funktsionuvannia, rehuliuвання ta rozvytku [National economy: Principles of formation, functioning, regulation and development] (Pt. 1). Rastr-7.
19. Kravchenko, V. N. (2010). Transformatsiini protsesy ta kontseptsii ekonomichnoho zrostannia [Transformation processes and concepts of economic growth]. Modeling and Informatization of Socio-Economic Development. <http://www.modeling.at.ua/publ/8-1-0-29>
20. Bocharova, Yu. H. (2016). Infrastruktura yak chynnyk rozvytku ta konkurentospromozhnosti krain v umovakh hlobalizatsii [Infrastructure as a factor of development and competitiveness of countries in the context of globalization]. Economy and Society, (7), 14–18.
21. Kizlyar, O. (2024). Tsyfrova transformatsiia rehioniv Ukrainy yak peredumova implementatsii kontseptsii rozumnoho mista [Digital transformation of Ukrainian regions as a prerequisite for implementing the smart city concept]. Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences, 332(4), 457–464. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-332-69>
22. Ministry of Economy of Ukraine. (2021). Zahalna kharakterystyka tablyts "vytraty-vypusk" (mizhhaluzevoho balansu) yak ekonomiko-matematychnoi modeli ekonomiky [General characteristics of "input-output" tables (input-output balance) as an economic and mathematical model of economy]. <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b0e5c176-f2c4-4b47-9478-ad73f5d48915&title=ZagalnaKharakteristikaTablytsvitrati-vipusk-mizhgaluzevogoBalansuYakEkonomiko-matematichnoiModeliEkonomiki>
23. European Commission. (2005). Developing harmonised European approaches for transport costing and project assessment: Deliverable 1. Current practice in project appraisal in Europe. EC-DG TREN. <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf>
24. Tsygankova, T., Obolenska, T., Yatsenko, O., & et al. (2020). Priority formats of trade integration of countries. Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice, 3(34), 460–469. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v3i34.215598>
25. Wegener, M. (2008). SASI Model Description. Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research.
26. Shevchenko, O. V. (2020). Dysproportsii sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv Ukrainy: sutnist, otsinka, stratehichne rehuliuвання [Disproportions of socio-economic development of regions of Ukraine: Essence, assessment, strategic regulation]. NUOU.
27. Lagodiienko, V., Sokoliuk, K., Dybchuk, L., Malchyk, M., Tanasiichuk, A., Bondarenko, L., & Basiurkina, N. (2026). Sustainable Development and Export-Oriented Marketing of Value-Added Agricultural Products as a Driver of Ukraine's Economic Recovery During and After the War. European Journal of Sustainable Development, 15(1), 259. <https://doi.org/10.14207/ejsd.2026.v15n1p259>

TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE REGIONAL ECONOMY ORGANIZATION SYSTEM

BURTSEV Oleksandr
Odesa National University of Technology

The article explores the theoretical and methodological principles, as well as the practical aspects, of developing a mechanism for managing the competitiveness of agri-food products under the conditions of dynamic transformation of the market environment, military risks, and deepening European integration processes. The feasibility of distinguishing between the concepts of managing the competitiveness of an enterprise and its products is substantiated, with the key object of managerial influence being the parameters governing the formation of consumer value and the product's quality characteristics.

The economic essence of the mechanism for managing the competitiveness of agri-food products is specified as an open, structurally ordered, integrated, and adaptive system of interconnected subjects, goals, principles, functions, methods, levers, tools, and resource support. The structural components of the mechanism are systematized and characterized as follows: target, subject-object, methodological, functional, resource, organizational, instrumental, information-analytical, and result-evaluation.

A structural and functional model of the mechanism has been developed, reflecting the interaction of the controlling and controlled subsystems, information support, the transformation of resource potential into tangible market advantages, as well as the action of cyclic feedback for timely monitoring and adjustment of management decisions.

A conceptual approach to building a mechanism has been proposed, based on combining a relatively stable basic structural and functional core with a variable contour of modern components (digital, innovative, environmental, logistical, institutional, resilient, inclusive, integrative, and social). It has been proven that such an approach enables the prompt integration of the latest drivers in the market environment without compromising the system's basic architecture.

The practical significance of the results lies in the ability to flexibly adjust the proposed mechanism to the specifics of different agricultural products, production scales, value chains, and target market conditions.

Keywords: transport and logistics infrastructure, regional organization of the economy, transport and logistics system, regional development, logistics infrastructure, interregional interaction, transport infrastructure, multimodal transportation, digital transformation, competitiveness of regions.