

DOI: <https://doi.org/10.37000/ebbsl.2026.09.10>

УДК 338.47:339.92

Олена КНЯЗЄВА,

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економічної теорії
і економіки підприємства,

Одеський державний аграрний університет, м. Одеса, Україна

ORCID 0000-0002-9853-0637

email: 7234275@gmail.com

Наталя МАСЛІЙ,

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри світового господарства
та міжнародних економічних відносин,

Одеський національний університет імені І.І. Мечникова, м. Одеса, Україна

ORCID 0000-0002-3472-5646

email: Masliy.natalia@gmail.com

Аркадій ТОПОВ,

кандидат економічних наук,

асистент кафедри менеджменту,

Одеський державний аграрний університет, м. Одеса, Україна

ORCID 0009-0006-5999-2261

email: topovodesa@gmail.com

НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ РОЗБУДОВИ МІЖНАРОДНИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В ГЛОБАЛЬНОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ ПРОСТОРІ

Анотація

Актуальність. Активізація міжнародного співробітництва вимагає, серед іншого, формування науково-методичних основ розбудови міжнародних інфраструктурних проєктів (зокрема, міжнародних транспортних коридорів) задля стимулювання економічного розвитку в умовах глобальних змін.

Метою статті є формування науково-методичного підґрунтя щодо розбудови міжнародних інфраструктурних проєктів в глобальному економічному просторі.

Методи дослідження. Застосовано низку загальнонаукових і спеціальних методів, зокрема, абстрактно-логічний, аналітичний, візуалізації та інші.

Отримані результати. Сформовано науково-методичний підхід до розбудови міжнародних інфраструктурних проєктів в глобальному середовищі.

***Практична цінність** полягає у формуванні підходу щодо розбудови міжнародних інфраструктурних проектів в глобальному економічному просторі, що базується на визначенні економічної ефективності та оптимізації цих процесів, а саме вирішення питання доцільності паралельного чи поступового розгортання суміжних коридорів (енергопостачання, зв'язку, сервісних структур, житлового будівництва тощо).*

***Висновки.** Розвиток міжнародних транспортних коридорів є важливою передумовою та складовою глобальних економічних процесів, впровадження прогресивних технологій як у сфері організації технологічних процесів, так і в управління ними. Наведені науково-методичні основи розбудови міжнародних інфраструктурних проектів сприяють вибору оптимальних, найбільш економічно-ефективних, варіантів в сучасних умовах.*

***Ключові слова:** науково-методичні основи, міжнародні інфраструктурні проекти, глобальний простір.*

UDC 338.47:339.92

Olena KNIAZIEVA,

Doctor of Economics, Professor,
Acting Head of the Department of Economic Theory
and Enterprise Economics,
Odessa State Agrarian University
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-9853-0637>
email: 7234275@gmail.com

Natalia MASLII,

Doctor of Economics, Professor,
Professor of the Department of World Economy
and International Economic Relations,
Odesa I.I. Mechnikov National University
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-3472-5646>
email: Masliy.natalia@gmail.com

Arkadii TOPOV,

PhD in Economics,
Assistant of the Department of Management,
Odessa State Agrarian University
ORCID <https://orcid.org/0009-0006-5999-2261>
email: topovodesa@gmail.com

SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL FOUNDATIONS OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL INFRASTRUCTURE PROJECTS IN THE GLOBAL ECONOMIC SPACE

Abstract

Relevance. *In the current conditions of active development of geopolitical processes and changes, increasing the pace and volume of intercultural cooperation, as well as deepening integration processes in the global economic space, projects aimed at the development of international infrastructure, in particular the creation and improvement of international transport corridors (ITC), are gaining special importance.*

A new task arises regarding the development of international infrastructure projects such as ITC, taking into account the need for simultaneous development of communication infrastructure, service, energy, labor market, etc. All this emphasizes the need to develop scientifically sound methods for the implementation of international infrastructure projects in the global economic space, which determines the relevance of the study.

A scientific and methodological approach to the development of international infrastructure projects in the global economic space is presented, which is based on determining the feasibility of parallel or gradual deployment of adjacent corridors (energy supply, communications, service structures, housing construction, etc.) in order to maximize the economic effect while simultaneously taking into account social, environmental, geopolitical and other aspects and modern technological solutions.

The purpose of the article is to formation of a scientific and methodological basis for the development of international infrastructure projects in the global economic space.

Research methods. *A number of general scientific and special methods were applied, in particular, abstract-logical, analytical, visualization and others.*

Results obtained. *A scientific and methodological approach to the development of international infrastructure projects in a global environment has been formed.*

Practical value of the study in the consists in forming an approach to the development of international infrastructure projects in the global economic space, based on determining the economic efficiency and optimization of these processes, namely, resolving the issue of the feasibility of parallel or gradual deployment of adjacent corridors (energy supply, communications, service structures, housing construction, etc.).

Conclusions. *The development of international transport corridors is an important prerequisite and component of global economic processes, the introduction of advanced technologies both in the field of organization of technological processes and in their management. The presented scientific and methodological foundations of the development of international infrastructure projects contribute to the selection of the optimal, most cost-effective options in modern conditions.*

Keywords: *scientific and methodological foundations, international infrastructure projects, global space.*

Вступ. У сучасних умовах активного розвинення геополітичних процесів та змін, нарощування темпів та обсягів міжкультурної співпраці, а також поглиблення інтеграційних процесів у глобальному економічному просторі, набувають особливого значення проекти, спрямовані на розвиток міжнародної інфраструктури, зокрема створення та вдосконалення міжнародних транспортних

коридорів (МТК). Ці коридори відіграють ключову роль у вирішенні низки логістичних та транскордонних питань, що виникають у процесі забезпечення міжнародних соціальних, економічних та культурних взаємозв'язків. Такі проекти передбачають розвиток транспортної інфраструктури міжнародного рівня зі стандартизованими технічними параметрами, що сприяє спільному застосуванню технологій перевезень і формує підґрунтя для інтеграції національних транспортних, виробничих та інших систем до глобальної логістичної мережі. Активізація міжнародного співробітництва в частині розгортання проектів МТК стимулює не лише розвинення логістичних маршрутів та оптимізації самих перевезень, а й низку соціально-економічних процесів через формування нових та удосконалення існуючих напрямків руху вантажних та пасажироперевезень.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів як універсальних логістичних артерій стає важливою передумовою для впровадження прогресивних технологій як у сфері організації технологічних процесів, так і в управлінні ними. Використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, таких, як широкосмуговий Інтернет, мобільний зв'язок четвертого та п'ятого поколінь (4G та 5G) та інші цифрові інновації відкривають нові перспективи та можливості. Зокрема, цифровізація дозволяє створювати універсальні підходи до розвитку МТК на основі імітаційного моделювання та застосування спеціалізованих прикладних програм. Крім того, такі технології сприяють гнучкому управлінню та адаптації організаційних структур, що є особливо важливим в умовах міждержавної кооперації, пов'язаної з необхідністю врахування соціально-економічних, геополітичних та інших особливостей, а також обсягу попиту і пропозиції у різних регіонах. Інтеграція телекомунікаційних засобів і супутникових даних значно підвищує ефективність контролю за трафіком, сприяючи оптимізації транспортних навантажень у рамках таких коридорів.

За цих умов виникає нове завдання щодо розбудови міжнародних інфраструктурних проектів на кшталт МТК, із врахуванням необхідності одночасної розбудови інфраструктури зв'язку, сервісу, енергетики, ринку робочої сили тощо. Усе це підкреслює необхідність розробки науково обґрунтованих методик для реалізації міжнародних інфраструктурних проектів у глобальному економічному просторі, що визначає актуальність подальших досліджень у цій сфері.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика розвитку міжнародних транспортних коридорів та їх впливу на розвинення глобального міжнародного економічного простору досліджувалася у працях вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі міжнародної економіки, логістики, транспорту та інфраструктурного розвитку. Значний внесок у дослідження даної проблематики зробили такі зарубіжні науковці, як Michael Porter, Paul Krugman, Dani Rodrik, Joseph Stiglitz, які досліджували питання міжнародної торгівлі, конкурентоспроможності та розвитку глобальної економіки. Серед українських

учених вагомий внесок у дослідження розвитку транспортної інфраструктури, логістики та міжнародних транспортних коридорів здійснили В. Геєць, О. Кузьмін, М. Долішній, Я. Олійник та інші відомі дослідники [1, 3-6], в працях яких розглядаються питання розвитку транспортних систем, логістичних мереж, міжнародних перевезень та інтеграції України до світової транспортної інфраструктури.

Проте в умовах сучасних геополітичних змін, цифровізації економіки та трансформації логістичних ланцюгів питання розбудови міжнародних інфраструктурних проєктів потребує подальших досліджень та формування відповідної науково-методичного підґрунтя.

Мета статті - формування науково-методичного підґрунтя щодо розбудови міжнародних інфраструктурних проєктів в глобальному економічному просторі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародний транспортний коридор являє собою високотехнологічну систему транспортування, яка об'єднує основні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський, трубопровідний) і телекомунікаційну інфраструктуру. Максимальна ефективність функціонування МТК досягається за умов єдиного митного та економічного простору в межах глобалізованої економіки. Коридори, які використовують кілька видів транспорту одночасно, називаються мультимодальними транспортними коридорами. Вони пропонують не лише розширену транспортну мережу, а й сучасну систему терміналів та складських об'єктів, розвинену інфраструктуру зв'язку, послуг і сервісного обслуговування [1; 2; 4].

Визначимо основні завдання формування та розвитку МТК в глобальному економічному просторі. До них віднесено [2]:

- узгоджене створення та вдосконалення транспортно-логістичної інфраструктури країн-учасниць для забезпечення вільного переміщення пасажирів і вантажів через державні кордони;
- забезпечення ефективної інтеграції різних видів транспорту;
- оптимізація логістичних процесів і підвищення якості послуг у сфері транспорту;
- скорочення частки витрат на транспортно-логістичні послуги у загальній собівартості продукції, що сприятиме зниженню остаточної ціни;
- підвищення мобільності населення через розвиток туристичних потоків, медичного туризму та освітніх обмінів;
- розвиток прикордонного співробітництва, освоєння нових територій і ринків збуту, а також підтримка зміцнення культурних зв'язків тощо.

Одним із ключових аспектів сучасного осмислення міжнародних транспортних коридорів є їх розгляд через призму глобальних ланцюгів доданої вартості. У сучасній економіці ці коридори все частіше сприймаються не просто як засіб транспортування товарів, а як стратегічний елемент побудови виробничих мереж. Вони сприяють не лише фізичному з'єднанню ринків, але й інтеграції

компаній із різних країн у спільні виробничі процеси, що, своєю чергою, підвищує ефективність глобального розподілу праці [3; 6]. З огляду на це, міжнародні транспортні коридори стають інфраструктурною основою для розвитку глобальних виробничих кластерів. Уздовж цих коридорів активно створюються спеціалізовані економічні зони, індустріальні парки і логістичні центри, які виконують функції обробки, зберігання та перерозподілу товарних потоків.

Така трансформація стимулює економіки переходити від моделі, орієнтованої на сировинні ресурси, до моделі з високою доданою вартістю, що є критично важливим для забезпечення сталого економічного розвитку у довгостроковій перспективі. Окрім структурних змін, сучасний розвиток транспортних коридорів характеризується активною цифровою трансформацією. Концепція «цифрового транспортного коридору» передбачає впровадження новітніх технологій на всіх етапах логістики – від планування перевезень до митного оформлення та моніторингу доставки [7]. Завдяки використанню цифрових платформ, електронному документообігу та систем реального часу значно підвищується рівень прозорості та прогнозованості транспортних процесів. Особливу роль сьогодні відіграє також здатність міжнародних транспортних коридорів адаптуватися до змінних умов глобального середовища.

Виклики глобалізації, економічних криз і геополітичної нестабільності вимагають від транспортних мереж гнучкості. Це включає швидке перепланування маршрутів, диверсифікацію потоків вантажів і впровадження інновацій для мінімізації ризиків. Не менш важливим компонентом ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів є їх інституційний вимір. Успіх розвитку цих структур залежить від рівня міжнародної співпраці, узгодженості законодавства та уніфікації стандартів між державами. Особливе значення мають міждержавні угоди, робота міжнародних організацій та інтеграційних об'єднань, які формують правове підґрунтя для належного функціонування транспортних коридорів, що сприяє зміцненню їх стабільності та конкурентоспроможності в сучасному світі.

Слід зазначити, що на розвиток МТК, окрім соціально-економічних, останнім часом активно впливають також геополітичні чинники. Геополітична нестабільність, локальні та глобальні конфлікти проявляється через низку ключових впливів. До цих впливів можна віднести:

1. Модифікація існуючих транзитних маршрутів задля скорочення ризиків, пов'язаних із військовими діями та їх наслідками. Санкції, повітряна та наземна небезпека пересування деякими коридорами змушує як керівництво кранами, так і конкретних перевізників відмовлятися або мінімізувати користування традиційними маршрутами, які так чи інакше знаходяться в зоні конфлікту.

2. Використання існуючих МТК як інструменту політичного впливу (на кшталт Зернового коридору у Чорному морі або проекту «Один пояс, один

шлях»)). Такі впливи можуть носити різний характер - від забезпечення стратегічного партнерства між країнами до політичного тиску.

3. Наявність економічного чи політичного протекціонізму, в межах якого країни намагаються використовувати власний транзитний потенціал як механізм геополітичного впливу через квоти, додаткові митні збори, певні технічні чи логістичні обмеження, що вимушує перевізників вдаватися до диверсифікації логістики.

Для України геополітичний чинник на сьогодні є вкрай актуальним з різних точок зору. Це і геополітична та військова ситуація, і необхідність адаптації та технічної модернізації залізниць і автошляхів по стандартах ЄС, і уніфікація нормативно-правового підґрунтя та стандартів.

Роль МТК виходить далеко за межі логістики. Вони формують новий ландшафт міжнародних відносин в глобальному економічному просторі, а саме:

- стимулюють міжнародну діяльність та експортний потенціал шляхом скорочення часу доставки вантажів, що безпосередньо впливає на ліквідність товарів на світових ринках. Оптимізація інфраструктури коридорів дозволяє країнам, що розвиваються, інтегруватися в глобальні ринки, підвищуючи їх експортний потенціал на 15–20% завдяки зниженню «транспортної націнки» у вартості продукції [6; 7; 9];

- формують регіональні «полюси росту» та залучення інвестицій завдяки створенню навколо себе потужних економічних кластерів, наприклад, логістичних хабів, сухих портів, індустріальних парків та вільних економічних зон [7], що у підсумку створює синергетичний ефект для регіональної економіки;

- сприяють екологізації та переходу до «блакитної» та «зеленої» економіки, оскільки стають базисом для впровадження нових екологічних стандартів та «зелених коридорів», що передбачає використання відновлювальної енергетики, розвиток екологічно чистих потужностей та мінімізацію шкідливих викидів, що у підсумку покращує екологічну та біобезпеку;

- підтримують заходи щодо геополітичної стабільності та стратегічного партнерства завдяки формуванню взаємозалежних та спільних транспортних коридорів, що скорочує ризики розгортання чи тривалого затягування геополітичних конфліктів, тобто виступають в ролі певних гарантів стабільності та постачання критично важливих ресурсів.

Трансформація глобальної логістичної інфраструктури відбувається під впливом низки стратегічних факторів, які узагальнено у таблиці 1.

Таблиця 1

**Стратегічні фактори, що впливають на розгортання
глобальної логістичної інфраструктури**

Стратегічний фактор	Змістовне наповнення	Вплив на розгортання глобальної логістичної інфраструктури
Цифрові трансформації	IoT, Big Data, AI, блокчейн	Підвищує швидкість обігу документів, прикордонного контролю, управління ланцюгами постачання. Скорочує накладні витрати
Декарбонізація	Альтернативне паливо, зниження CO ²	Сприяє модернізації інфраструктури, підвищенню екологічності та розвиненню зеленої економіки
Запровадження концепції сталого розвитку	Диверсифікація та оптимізація маршрутів, мульти-модальність	Зміна географії потоків, знаходження оптимальних маршрутів та комбінацій видів транспорту, екологізація та скорочення витрат, гнучкість та адаптивність
Світові геополітичні зміни	Проекти одночасного чи окремого розгортання взаємопов'язаної інфраструктури	Знаходження оптимальних варіантів розгортання проекту з врахуванням не лише економічних, а й кліматичних, геополітичних та безпекових чинників

Джерело: сформовано авторами на базі аналізу [7-9].

Таким чином, сучасна проблематика розгортання інфраструктурних проектів вже виходить за межі суто економічної ефективності і мінімізації витрат та рухається у бік різноспрямованого розвитку, ув'язаного із концепцією сталого розвитку. Така еволюція обумовлена необхідністю реагувати на глобальні ризики та гарантувати безперервність функціонування ланцюгів постачання [5].

Одним з прикладів такого підходу є формування проектів одночасного розгортання взаємозалежних коридорів задля оптимізації глобальної логістичної інфраструктури і забезпечення її гнучкості, стійкості, інноваційності та екологічності. Це досягається завдяки поєднанню у часі та просторі розгортання взаємопов'язаних інфраструктур, що сприяє як економії ресурсів, так і технічній взаємопідтримці проектних, будівельних та інших робіт.

Науково-методичні основи розбудови міжнародних інфраструктурних проектів в глобальному економічному просторі мають базуватися на визначенні економічної ефективності та оптимізації цих процесів, а саме вирішення питання доцільності паралельного чи поступового розгортання суміжних коридорів

(енергопостачання, зв'язку, сервісних структур, житлового будівництва тощо). Задля вирішення питання пропонується наступний алгоритм, завдяки функціонуванню якого стає можливим визначення соціально-економічної доцільності розгортання інфраструктурного проекту через визначення оптимального технологічного рішення щодо паралельного чи послідовного розгортання суміжних інфраструктур в межах одного МТК. Алгоритм полягає у такому:

1. Формування бази даних про територію розгортання проекту, яка складається з даних про:

– міжнародні транспортно-логістичні вантажні та пасажирські потоки, що проходять по лінії МТК з урахуванням необхідності технічних та/або санітарних зупинок, перевантаження, посадки-висадки, за яких необхідно залучення додаткових сервісів (транспортних, готельно-ресторанних, торгових, послуг зв'язку тощо);

– населені пункти, що знаходяться вздовж потенційної лінії розгортання інфраструктури МТК, їх площі та чисельності платоспроможного населення з урахуванням складу споживчого кошика;

– рівень розвитку альтернативних послуг та сервісів з урахуванням специфіки регіону (регіональні виробничі та аграрні підприємства, туристичні потоки, соціально-економічні та геополітичні аспекти, динаміка платоспроможного попиту тощо);

– дані про особливості рельєфу, наявність заповідників, близькість до кордонів та інші аспекти, які потенційно впливають на можливості розгортання МТК;

– інші дані, яких вимагає специфіка МТК та регіону.

2. Визначення населених пунктів, у яких доцільно розміщувати ключові об'єкти МТК та сервісної інфраструктури з погляду наявності необхідної кількості кваліфікованого персоналу як для розгортання, так подальшого обслуговування МТК та поєднаних сервісів. Тут важливого значення набуває наявність сформованої транспортної та соціально-побутової інфраструктури, а також зв'язку та інших важливих аспектів. Пріоритет у розміщенні у цьому населеному пункті ключових об'єктів МТК надається тим, у яких є найбільша кількість вищезначених об'єктів.

3. Визначення потенційних активних користувачів МТК і супутніх сервісів з урахуванням наявності регулярного попиту з боку місцевого населення та бізнес-структур, для чого необхідно провести їх аналіз по всіх населених пунктах, що знаходяться вздовж МТК і визначити потенційний постійний попит з боку місцевого населення (з урахуванням можливості збільшення чи зменшення попиту внаслідок міграції чи інших соціально-економічних та/чи геополітичних тенденцій), що є вирішальним при прийнятті рішення про одночасне розгортання різних інфраструктур.

4. Визначення витрат на розгортання МТК окремо (послідовно за кожним видом) або паралельно (одночасно за усіма видами). В останньому випадку економія ресурсів може виникнути за рахунок економії часу, витрат на переміщення робочої сили та матеріальних ресурсів, накладних витрат тощо, а збільшення дохідності – за рахунок наявності критичної маси споживачів різних послуг (зв'язку, сервісу тощо).

5. Прийняття рішення щодо оптимального варіанту з врахуванням потенційного попиту на усі результати діяльності МТК. Розрахунок економічної ефективності розгортання проекту з урахуванням потенційного попиту на всі види інфраструктури може здійснюватися за загальновідомими методами (зокрема, розрахунок чистого грошового потоку (NPV) та індексу швидкості питомого приросту вартості (IS) та інших показників).

6. Вибір того проекту, який, за результатами розрахунків, має найкращі показники економічної ефективності та найбільш оптимальне технологічне рішення з погляду співвідношення обсягів інвестування та очікуваних дохідності від існуючих та потенційних споживачів і, як наслідок, прибутку.

7. Визначення потенційних партнерів, які зацікавлені у розгортанні проекту. Це можуть бути як міжнародні, так і національні бізнес-структури, органи державного управління, інші структури, зацікавлені у функціонуванні МТК. Зокрема, виробничі структури, які зацікавлені у функціонуванні проекту для реалізації власних господарчих, торгівельно-логістичних та інших цілей, торгівельні холдинги, безпосередньо логістичні компанії та підприємства-сотеліти, дрібний та середній бізнес на протязі МТК задля надання власних послуг, місцеві ринки праці тощо. Також до потенційних партнерів можуть відноситися митно-логістичні та транспортні компанії, які зацікавлені у скороченні термінів доставки та проходження митних процедур, покращення сервісу та цифровізації. До партнерів можна також віднести фінансово-інвестиційні компанії, що здійснюють портфельні чи інші інвестиції, фінансово-промислові групи тощо.

Прикладом реалізації такого підходу є проекти по розгортанню глобальної інфраструктури торгових шляхів через об'єднання МТК «Економічний пояс шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях ХХІ століття». «Економічного поясу Шовкового шляху» передбачає маршрути з Китаю через Центральну Азію до Балтійського моря), з Китаю через Центральну Азію та Західну Азію до Перської затоки та Середземного моря; з Китаю до Південно-Східної Азії, Південної Азії, до Індійського океану. Основні напрями «Морського Шовкового шляху ХХІ століття» - це маршрути із морських портів Китаю через Південно-Китайське море до Індійського океану та далі до Європи, а також з китайських портів через Південно-Китайське море в південній акваторії Тихого океану. В межах цих проєктів на різних ділянках маршрутів запропоновано різні підходи до

розгортання різних інфраструктур в залежності від географічних, соціальних, політичних та інших чинників.

Таким чином, перспективи розгортання міжнародних транспортних коридорів визначаються необхідністю забезпечення балансу між безпекою, ефективністю та економічною доцільністю перевезень. Для України ключовим завданням є формування гнучкої транспортно-логістичної системи, здатної адаптуватися до змін зовнішнього середовища та забезпечувати стабільний розвиток у довгостроковій перспективі з врахуванням глобальних геополітичних змін.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження встановило, що міжнародні транспортні коридори як глобальні інфраструктурні проекти на сьогодні формують основу глобальної логістичної архітектури, виконуючи не лише транспортну, а й стратегічну, геополітичну функцію, виступаючи інструментом розвитку міжнародної торгівлі, розвинення соціально-економічної взаємодії та поглиблення інтеграційних процесів в міжнародній економіці.

Наведено науково-методичний підхід до розбудови міжнародних інфраструктурних проектів в глобальному економічному просторі, який базується на визначенні доцільності паралельного чи поступового розгортання суміжних коридорів (енергопостачання, зв'язку, сервісних структур, житлового будівництва тощо) задля максимізації економічного ефекту при одночасному врахування соціальних, екологічних, геополітичних та інших аспектів та сучасних технологічних рішень.

У подальших дослідженнях планується удосконалити наведені науково-методичні основи шляхом обґрунтування впливу цифровізації та необхідності розвитку зеленої та блакитної економіки в регіонах розгортання інфраструктурних проектів. Це дозволить поглибити врахування екологічного чинника на глобальні інфраструктурні проекти задля досягнення цілей сталого розвитку.

Список використаної літератури

1. Ачкасова Л. М. Особливості цифрової трансформації транспортно-логістичної системи підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2024. № 43. DOI: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2024.43.211>
2. Бойко М. Д. Міжнародні транспортні коридори в системі міжнародної логістики. *Економіка та держава*. 2019. № 5. С. 45–49.
3. Кушнір Л.В., Гречанюк Р.Ю., Сербул-Великий І.С. Перспективи використання та розвитку міжнародних транспортних коридорів як елемент підвищення логістичної привабливості України. *Економіка та суспільство*. 2022. № 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79>.

4. Міжнародні транспортні коридори, що проходять через Україну. URL: https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodiat_ukrayinu
5. Пономарьова Ю.В. Транспортна логістика підприємств. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2020. 268 с.
6. Ткаченко Т.І., Козловський Є.В. Особливості встановлення договірних відносин туристичного оператора з постачальниками послуг, агентами та партнерами. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 85-88.
7. Штельмашук, М. Цифровізація та автоматизація логістичних процесів: сучасний стан та перспективи. *Економіка та суспільство*, 2024. № 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-193>.
8. Kaptur V. A., Kniazieva O. A. Methodology for determining the most effective scenario for deploying a transport corridor. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2022. № 28. С. 4-19. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.28.4>.
9. On the Road to Recovery: Addressing Ukraine's Transport Labor Shortages. *World Bank Group*. 2025. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099121325144510117/pdf/P170406-0c448adc-f66e-47e7-bfb9-8371347eb0d4.pdf>

References

1. Achkasova, L. (2024). Features of the digital transformation of the enterprise's transport and logistics system. *Economics of transport complex*, (43), URL: <https://doi.org/10.30977/ETK.2225-2304.2024.43.211>. [in Ukrainian].
2. Boyko, M. (2019). International transport corridors in the system of international logistics. *Economy and State*, (5), 45–49. [in Ukrainian].
3. Kushnir, L., Hrechaniuk, R., Serbul-Velykyi, I. (2022). Prospects for the use and development of international transport corridors as an element of increasing the logistical attractiveness of Ukraine. *Economy and society*, (45). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-79>. [in Ukrainian].
4. International transport corridors passing through Ukraine. URL: https://pidru4niki.com/92893/ekologiya/mizhnarodni_transportni_koridori_prohodiat_ukrayinu. [in Ukrainian].
5. Ponomareva, Y. (2020). Transport logistics of enterprises. Kharkiv: KHNEU named after S. Kuznets, 2020. 268 p [in Ukrainian].
6. Tkachenko, A., Kyrychenko, O. (2024). Modern trends in the development of transport and logistics infrastructure in the context of globalization. *Economics and Management*, (2), 110–117. [in Ukrainian].
7. Tsymbalyuk, O. (2023). Digitalization of logistics. *Business Inform*, (11), 130–135. [in Ukrainian].

8. Kaptur, V., Kniazieva, O. (2022). Methodology for determining the most effective scenario for deploying a transport corridor. *Problems and prospects for the development of entrepreneurship*, (1 (28)), 4-19. [in English].

9. On the Road to Recovery: Addressing Ukraine's Transport Labor Shortages. *World Bank Group*. 2025. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099121325144510117/pdf/P170406-0c448adc-f66e-47e7-bfb9-8371347eb0d4.pdf>. [in English].

Надходження рукопису до журналу: 30.04.2026

Прийнято до друку рукопис після рецензування: 02.06.2026

Дата публікації: 30.06.2026

DOI: <https://doi.org/10.37000/ebbsl.2026.09.11>

УДК 339.138:658.8:004.738.5

Ірина НАЙДА,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри менеджменту

Одеського державного аграрного університету, м. Одеса, Україна

ORCID 0000-0002-9706-7724

email: irochka.lobankina@gmail.com

Ольга ЄВТУШОК,

кандидат економічних наук, доцент

доцент кафедри менеджменту

Одеського державного аграрного університету, м. Одеса, Україна

ORCID 0000-0002-6027-7330

email: olya.evtushok1974@gmail.com

Тетяна ГРЕКОВА,

асистент кафедри менеджменту

Одеського державного аграрного університету, м. Одеса, Україна

ORCID 0009-0000-4868-1480

email: grekovataniya.656@gmail.com

Аліна ТРЕТЯК,

здобувачка другого (магістерського) рівня вищої освіти

Одеського державного аграрного університету, м. Одеса, Україна

ORCID 0009-0005-2964-4568

email: tretak.alina.268@gmail.com