

15. Natsionalne statystychnе upravlinnia Hruzii. Zovnishnia torhivlia tovaramy. URL: <https://www.geostat.ge/>.

16. Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki. Vneshnjaja torgovlja. [https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya\\_torgovlya](https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya).

17. Ministerstvo okhorony navkolyshnoho seredovyshcha ta silskoho hospodarstva Hruzii. Analityka. URL: <https://mepa.gov.ge/Ge/Page/Analysis>.

18. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Imports of goods and services. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.IMP.GNFS.CN?locations=RU&view=chart>.

19. Ob'em importa Rossii po stranam i kategorijam. Ob'em importa Rossii po stranam i kategorijam. URL: <https://take-profit.org/statistics/imports/russia/>.

20. UNECE. Valovyj vnutrennij produkt (VVP). URL: <https://w3.unece.org/PXWeb/ru/Table?IndicatorCode=12>.

21. Trade Map. Bilateral trade between Georgia and Russian Federation. URL: <https://www.trademap.org/Bilateral.aspx?nvpm=1%7c268%7c%7c643%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c%7c1%7c1%7c%7c1>.

*Матеріал надійшов до редакції 11.09.2023 р.*

УДК: 338:47:005.932(477)"366"

**Наталія Науменко,**

член-кореспондент АЕНУ, кандидат економічних наук,  
доцент кафедри міжнародних економічних відносин та управління проектами,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки,  
[naumenko.nataliya@vnu.edu.ua](mailto:naumenko.nataliya@vnu.edu.ua)  
ORCID ID: 0000-0002-1327-0398;

**Олександр Засєкін,**

магістрант факультету міжнародних відносин,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки,  
[zasiekin.oleksandr2022@vnu.edu.ua](mailto:zasiekin.oleksandr2022@vnu.edu.ua)  
ORCID ID: 0009-0001-75807-7726  
DOI 10.29038/2524-2679-2023-03-353-381

## **СТРАТЕГІЯ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ: ТРАНЗИТНА СКЛАДОВА**

У статті розглянуто фінансові перспективи відбудови економіки України шляхом запровадження в дію «Плану Маршалла 2.0», відкидаючи минулі

хибні історичні аналогії та акцентуючи увагу на реальних сьогоденних потребах. У дослідженні розкрито можливості реструктуризації транспортної інфраструктури України під потреби євроінтеграції шляхом отримання фінансової допомоги від міжнародних організацій та зарубіжних інвесторів. Отримана допомога, на думку авторів, має бути спрямована винятково на промислове відновлення держави протягом наступних десятиліть, виходячи з національних економічних і безпекових інтересів держави. Дано оцінку перешкодам, із якими країна зіткнеться під час формування та впровадження в дію механізму репарацій, що повинні бути виплачені Україні з боку Російської Федерації по закінченню війни. Проаналізовано транзитну складову частину торговельних відносин України з країнами ЄС під час активної фази військових дій; розглянуто чинники «зернової кризи», що негативно відбилися як на міжнародній економічній діяльності України загалом, так і на пан'європейських транспортних перевезеннях зокрема..

**Ключові слова:** «План Маршала 2.0», російсько-українська війна, транзит під час війни, ЄС-Україна, міжнародні транспортні перевезення, транспортна інфраструктура..

**Natalia Naumenko,**

Lesya Ukrainka Volyn National University,  
ORCID ID: 0000-0002-1327-0398;

**Oleksandr Zasiakin,**

Lesya Ukrainka Volyn National University,  
ORCID ID: 0009-0001-75807-7726

## **STRATEGY FOR THE POST-WAR RESTORATION OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE: TRANSIT COMPONENT**

The article examines the financial prospects of rebuilding Ukraine's economy through the implementation of the Marshall Plan 2.0, rejecting past false historical analogies and focusing on real current needs. The study outlines the possibilities of restructuring Ukraine's transport infrastructure to meet the needs of European integration by obtaining financial assistance from international organizations and foreign investors. The assistance received, according to the authors, should be directed exclusively to the industrial restoration of the state over the next decades based on the national economic and security interests of the state. The author assesses the obstacles that the country will face in the process of forming and implementing the mechanism of reparations to be paid to Ukraine by the Russian Federation after the war. The author analyzes the transit component of

Ukraine's trade relations with the EU countries during the active phase of hostilities, and considers the factors of the «grain crisis» that negatively affected both Ukraine's international economic activity in general and pan-European transport transportation in particular.

**Key words:** «Marshall Plan 2.0», Russian-Ukrainian war, wartime transit, EU-Ukraine, international transportation, transport infrastructure.

## 1. ВСТУП

**Постановка проблеми.** Нині, коли на Півдні та Сході України тривають військові дії, але все частіше використовується словосполучення «План Маршала». Повоєнне відновлення України потребуватиме своєї дорожньої карти, тобто фінансової стратегії, яка повинна забезпечити відновлення економіки нашої держави після війни аналогічно відродженню країн Західної Європи, які були реципієнтами Плану Маршалла в 1948–1951 рр. Улітку 2022 р. набула поширення практика ототожнювання двох проєктів: ухваленого в середині ХХ ст. «Плану Маршалла» та нинішнього урядового проєкту – Національного плану відновлення України. Нинішній «План Маршалла 2.0» щодо України значна частка українців чомусь сприймає, як грошовий потік, що рине в країну. Проте це далеко не так. Незважаючи на те, що жодна країна Європи за 78 років після закінчення Другої Світової війни не понесла таких матеріальних і людських збитків, як Україна, із боку Західного світу є певна пересторога щодо надання коштів на матеріальне відновлення нашої держави. Положення Декларації швейцарського Лугано про «*national ownership*» плану відновлення створює хибне уявлення про те, що коштами на відновлення економіки урядові кола України розпоряджатимуться винятково на власний розсуд, не сильно звітуючись про їх спрямування на конкретні проєктні потреби.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Національний план повоєнного відновлення України викликав неабиякий резонанс у травні минулого року, про нього говорили в ЗМІ, писали на шпальтах інтернет-видань. Відомий український економіст Я. Жаліло [1] згрупував основні вимоги, які опубліковано в низці періодичних видань. Крім того, згадку про «План Маршалла» для реструктуризації ринкової економіки країн Західної Європи ми знаходимо в працях С. Томс [2], В. Сакова і Д. Сотникова [3], Я. Винокурова [4], К. Родак [5] та Б. Данилишина [6]. Водночас тематикою нашого дослідження залишається логістична інфраструктура транспортних перевезень Україною її руйнація під час війни. Саме довоєнного розгляду України стосуються праці Т. А. Репіч і Д. Ю. Великого [7].

Теоретичне підґрунття сучасної логістики обґрунтували В. Фалович [8], Є. В. Краківський, М. Сумець, Т. Ю. Бабенкова [9].

**Мета статті** – проаналізувати перспективи впровадження Національного плану повоєнного відновлення економіки України. Особливу увагу в роботі планується приділити оцінці втрат транспортної інфраструктури України внаслідок російської військової агресії. Розглянуто проблемні питання безпеки через функціонування транзитної складової частини національної економіки, а також практику правових колізій, із якими країна зіткнеться на міжнародному рівні під час формування та впровадження в дію механізму репарацій, які повинні бути виплачені Україні з боку Російської Федерації по закінченню війни. Планується проаналізувати приклади негативної практики окремих адміністративних установ із поширення корупційних схем і їх вплив на результативність отримання міжнародної фінансової допомоги Україною.

**Методика дослідження.** Національна політика відбудови є головним завданням Уряду України. Отже, забезпечення відновлення транспортної інфраструктури держави є головним чинником безпекової політики держави. Усе вищезазначене вимагає комплексного підходу та всебічного структурного аналізу, згідно з наявними потребами національної економіки, під які спрямовується міжнародна грантова допомога та майбутні репараційні виплати.

## 2. РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У 2017 р. Європейська народна партія (ЄНП), найбільша партія Європарламенту, схвалила резолюцію про розробку довгострокового плану підтримки нашої країни, який почали називати «Планом Маршалла для України».

Робота над змістовним наповненням Плану Маршалла для України так і не доведено до логічного завершення. Передусім, у цьому не була остаточно зацікавлена сама Європа.

Україна повинна провести серйозну підготовчу роботу, щоб бути готовою до його реалізації. Потрібно остаточно визначитися з питанням, щодо того, яка модель для відбудови економіки після війни потрібна Україні й чи спроможна держава її реалізувати.

У червні 1947 р., щоб допомогти сильно постраждалій після Другої світової війни Європі, тодішній державний секретар США Джордж К. Маршалл запропонував Програму відновлення Європи (*European Recovery Program (ERP)*), тепер відому всім як «План Маршалла». Він передба-

чав надання США кредитів на відбудову та доставку товарів, сировини й продовольства до Європи. У період із 1948 по 1952 р. понад 12 млрд дол. США надійшли до 16 європейських країн, уключаючи Німеччину, Італію, Францію та Великобританію. Західна Німеччина отримала близько 1,5 млрд дол. США. Фінансова допомога не лише сприяла економічному диву в Європі, але й створила нові ринки збуту для США [2].

Не слід забувати, що «План Маршалла» мав також політичний підтекст, адже не всі європейські країни змогли претендувати на американську допомогу. США прагнули обмежити вплив Радянського Союзу на Східну Європу, водночас СРСР побоювався західного впливу й категорично заборонив таким країнам, як Угорщина, Чехословаччина та Польща, приєднуватися до «Плану Маршалла», загальмувавши їх економічне зростання в порівнянні із західними країнами щонайменше на десятиріччя. Усе це пізніше відгукнеться цим державами під час розпаду системи РЕВ у 90-х роках минулого століття.

У колективній німецькій і європейській пам'яті «План Маршалла» загалом вважається успіхом. Він справді забезпечив відновлення економіки Європи та розвиток демократичних структур. «План Маршалла» відтоді часто наводять як узірець [3].

Проте плану економічного відновлення європейських країн держсекретаря США Джорджа Маршалла передував план Ганса Моргентау (міністр фінансів США). Цей план розроблено в 1944 р. він і отримав схвалення президента США Франкліна Рузвельта та прем'єр-міністра Великобританії Вінстона Черчілля. План Моргентау був спрямований на Німеччину й передбачав її перетворення на аграрну країну. Ніхто із союзників не бажав бачити в Німеччині індустріального гіганта, якою ця країна була напередодні двох світових війн. Деіндустріалізація Німеччини представлялася їм як гарантія нейтралізації німецького милітаризму, що спричинив дві світові війни ХХ ст.

Після закінчення Другої світової війни план Моргентау почали впроваджувати. Але колишній президент США Герберт Гувер, якому доручено моніторити та аналізувати виконання плану Моргентау, зробив висновок про катастрофічні наслідки втілення в життя запланованих заходів. Деіндустріалізація Німеччини могла відбутися, якби з країни можна було вивезти близько 25 млн осіб населення або фізично знищити таку саму кількість. Наприклад, у 2014 р. в Україні проживало близько 46 млн осіб, на початку лютого 2022 р. в країна нараховувала близько 41 млн осіб, а за дев'ять місяців повномасштабної агресії державу покинуло від 8,4 до 13 млн осіб і це без урахування полеглих на фронті та загиблих на тимчасово окупованих територіях.

Реалізацію плану Моргентау було зупинено. На заміну йому прийшла «Програма відновлення Європи», у реалізації якої брали участь 16 європейських держав.

Згадування плану Моргентау щодо економічної ситуації в Україні викликає негативні асоціації, адже колишній американський амбасадор Джеффри Пастт зважав, що Україна повинна стати аграрною наддержавою. У сучасному світі практично неможливо претендувати на статус наддержави, якщо економіка країни спирається переважно на аграрний сектор.

Вартості відновлення України від знищення російським уторгненням постійно коливаються – 250 млрд дол., або 500 мільярдів доларів або 1 трлн, залежно від припущень про те, скільки всього знищено, яка вартість забезпечення біженців тощо. На середину літа 2022 р. ця сума коливалася в межах 750 млрд дол. США [4].

Неможливо оцінити вартість відновлення, доки залишається невизначеність щодо тривалості війни й того, скільки території контролюватиметься законно владою України. Те, що США були готові протягом чотирьох років забезпечити повоєнну Європу майже 5 % свого ВВП, нічого не говорить про те, чи це є достатнім рівнем підтримки України [5].

Виплата за першим планом Маршалла почалася тоді, коли в Європі ще тривали бойові дії. Так, громадянська війна в Греції тривала до літа 1949 р., Греція отримала допомогу Маршалла в 1948 р. Фактично Греція отримала 300 млн дол. уже в 1947 р. під егідою Американської місії допомоги Греції.

Аналогічно допомога Україні може розпочатися вже зараз, але використовувати її потрібно обережно. Не варто швидко відновлювати те, що може знову бути зруйноване Росією (особливо це стосується транспортної інфраструктури).

Кошти за планом Маршалла видавалися на 90 % як гранти і лише на 10 % – як позики. Нині лунають заклики до західних держав гарантувати нові українські державні облигації. Це, на думку Я. Жаліло, знизить витрати уряду на позики до однозначних цифр і забезпечить кошти на реконструкцію. Але це зробить Україну ще більш заборгованою, коли вона зіткнеться з проблемою реструктуризації свого старого боргу. Гарантії щодо додаткових українських запозичень були б лише способом для західних урядів здешевити допомогу на реконструкцію.

Так, у 40-х роках минулого століття США створили незалежне агентство для управління планом Маршалла. Управління економічного співробітництва (ЕСА), звільнене від бюрократії Державного департамен-

ту та Міністерства фінансів США, швидко запрацювало. Воно змогло використати досвід приватного сектору, починаючи з керівника Пола Хоффмана, президента корпорації *Studebaker*. Це дало змогу уникнути зв'язків з ООН, де членство Радянського Союзу спричинило б проблеми (аналогічні проблеми створюватиме в майбутньому Росія).

Наданням допомоги Україні також повинен керувати автономний орган, підзвітний урядам-донорам. Він може консультувати та координувати свою діяльність із Міжнародним валютним фондом і Світовим банком, проте він повинен зберегти свою незалежність, ураховуючи членство Росії в обох організаціях.

Ще одним кроком повинні стати адміністративні реформи, вони є передумовою допомоги за планом Маршалла, як це було в Греції [4].

Так, у сфері верховенства права потрібно завершити перезапуск антикорупційної системи (Спеціальна антикорупційна прокуратура та Національне антикорупційне бюро), ухвалити законодавство про Вищу кваліфікаційну комісію суддів і Вищу раду правосуддя, скоротити каральні функції СБУ й посилити незалежність Бюро економічної безпеки.

Україні також доведеться попрацювати над антимонопольним законодавством, завершити корпоратизацію держкомпаній та приватизувати некритичні державні підприємства.

Одним із пунктів інституційних реформ повинна стати реформа державної служби, яка включатиме скорочення кількості чиновників, спрощення організаційної структури державних служб і цифровізацію державних послуг.

Для забезпечення прозорості використання коштів Україна мусить провести цифровізацію державних реєстрів та забезпечити обмежений доступ до них.

Кошти на відбудову планують залучати через Міжнародну платформу з реконструкції України, яку запропонувала створити Єврокомісія. Платформа складатиметься з трьох рівнів. На найвищому рівні її представлятимуть лідери держав-партнерів, на середньому – їхні виконавчі органи й міжнародні фінансові організації, на останньому – 24 експертні групи, що напрацьовували план відновлення країни. Платформа матиме офіси у Вашингтоні, Брюсселі та Лондоні. Головний офіс працюватиме в Києві.

План відновлення України складається з 15 національних програм у різних секторах економіки й суспільного життя. Кожна містить низку ключових проєктів, починати реалізовувати які потрібно було ще у 2022 р.

Обсяги фінансування програм різняться, однак сумарно в наступні десять років на них потрібно залучити близько 750 млрд дол. Ця сума не

включає інвестиції в оборону та безпеку держави. Перелік національних програм є таким:

1. **Оборона та безпека** (близько 50 млрд дол.). Програма передбачає переозброєння сил оборони та розвиток оборонно-промислового комплексу. Зокрема, в Україні планують створити Оборонну технологічну агенцію й Оборонний акселератор Diia Tech and Defense для розробки та виробництва сучасних видів озброєння.

2. **Інтеграція з ЄС** (до 1 млрд дол.). Програма передбачає синхронізацію українського та європейського законодавств.

3. **Довкілля та сталий розвиток** (близько 20 млрд дол.). Серед проєктів – відновлення солеварних шахт у селі Солотвино на Закарпатті, скорочення Чорнобильської зони відчуження з 30 км до 15 км, будівництво 142 комплексів із переробки побутових відходів, десяти природних парків, 15 екодуків та десяти центрів реабілітації диких тварин.

4. **Енергетична безпека** (близько 130 млрд дол.). Серед проєктів – будівництво ГЕС і ГАЕС, електростанцій на відновлювальних джерелах енергії потужністю 5-10 ГВт, добудова двох енергоблоків Хмельницької АЕС, модернізація інших АЕС, будівництво інфраструктури для виробництва «зеленого» водню.

5. **Бізнес-середовище** (близько 5 млрд дол.). У межах програми реалізовуватимуться проєкти з дерегуляції та цифровізації взаємодії бізнесу з державою.

6. **Доступ до фінансування** (близько 75 млрд дол.). Ідеться про страхування інвестиційних проєктів від військових ризиків, державні гранти та програми зі зниження відстоїв за кредитами на період війни та після її завершення, підтримку капіталу банків, стимулювання іпотечного кредитування, створення банку розвитку на базі держбанку.

7. **Макрофінансова стабільність** (60–80 млрд дол.). Програма передбачає залучення коштів на покриття дефіциту держбюджету.

8. **Сектори з доданою вартістю** (близько 40–50 млрд дол.). Кошти підуть на розвиток сільського господарства (будівництво систем іригації на 1 млн га, переробка сировини), виробництво меблів (створення кластера на заході країни), машинобудування, металургію та ІТ. Мета – розвиток переробки й відхід від сировинної моделі економіки.

9. **Логістика та сполучення** (120–160 млрд дол.). Мета – диверсифікувати шляхи експорту, відновити зруйновану інфраструктуру. Ідеться про будівництво 200 км залізничної колії європейського зразка (ширина – 1,435 м, стандарт в Україні – 1,52 м), транскордонних агро-сховищ і терміналів, трьох нових автомобільних пунктів пропуску з ЄС.



Планується оновити 5,8 тис вагонів, 190 локомотивів, відремонтувати 25 тис. км доріг, п'ять-сім пошкоджених аеропортів.

**10. Модернізація регіонів та житлового будівництва** (150–250 млрд дол.). У межах програми планується реалізувати проєкт підвищення енергоефективності житлових будинків, збудувати нові та відремонтувати пошкоджені будинки.

Будуть модернізовані системи водопостачання, водовідведення й опалення. Відбудеться локалізація виробництва скла, вікон та термоізоляційних матеріалів.

**11. Сучасна соціальна інфраструктура** (30–35 млрд дол.). Кошти підуть на модернізацію соціальних об'єктів, відповідно до принципів енергоефективності та безбар'єрності, відновлення зруйнованих об'єктів, зведення індустріальних парків.

**12. Освіта** (до 5 млрд дол.). Ідеться про оновлення ІТ-програм для п'яти провідних університетів, реформу «Нова українська школа», інвестиції у створення дослідницьких центрів в університетах.

**13. Охорона здоров'я** (до 5 млрд дол.). Передбачає запуск національної програми підтримки психічного здоров'я людей, які постраждали від війни, розвиток мережі спеціалізованих закладів охорони здоров'я, створення цифрових сервісів.

**14. Культура та спорт** (15–20 млрд дол.). Проєкти з відновлення зруйнованих закладів культури, музеїв, меморіалів, культурних центрів і ДЮСШ, розвиток цифрової культури та кіно.

**15. Соціальна підтримка та міграційна політика** (до 7 млрд дол.). Передбачає запровадження другого рівня пенсійної системи, програми інтеграції ветеранів, програми забезпечення доступу до житла.

План відновлення України розрахований на десять років і має три етапи. Перший почнеться найближчим часом. У 2022 р. в межах українського «Плану Маршалла» потрібно залучити 60–65 млрд дол. США й ще 15–20 млрд дол. – на безпеку та оборону.

Серед пріоритетних проєктів на 2022 р. – розмінування 5 % території країни, підготовка енергосистеми до зимового періоду й накопичення газу, страхування інвестицій від воєнних ризиків, початок будівництва вантажного коридору до литовської Клайпеди через Польщу, ремонт 20 тис. і будівництво 100 тис. будинків.

Другий етап реалізації «Плану Маршалла» – відбудова. Він почнеться у 2023 р. й триватиме до кінця 2025 р. Тут ітиметься не про підтримку термінових потреб держави, а про відновлення зруйнованої інфраструктури та будівництво нової відповідно до європейських стандартів. На цьому

етапі передбачено реалізувати більшість проєктів – 580 із 850. Для такої амбітної мети потрібно залучити чималі кошти. За розрахунками авторів плану, ідеться про 300 млрд дол. за цінами 2022 р.

Третій етап – модернізація – триватиме у 2026–2032 рр. За цей час Україна планує реалізувати 270 проєктів. Потреба у фінансуванні перевищить 400 млрд дол. Значну частину з них розраховують отримати від приватних інвесторів. Кошти на відбудову України мають одержати з різних джерел. Пріоритетними повинні стати російські репарації й заморожені активи країни-агресора та її олігархів. А це 415 млрд дол. резервів російського Центробанку, заморожених на рахунках західних фінансових установ у перші місяці війни [3].

«План Маршалла для України» з боку самої України повинен уключати таке:

1. Розв’язання управлінської проблеми для відбудови й відродження української економіки. Це означає мінімізацію (виключення) ситуацій, коли конструктивні рішення керівництва органів влади не виконуються на рівні пересічних виконавців або саботуються «на місцях». Компетентність і позитивна селекція повинні допомогти забезпечити найбільш професійним, цілеспрямованим, відповідальним та ефективним державним управлінням «соціальний ліфт» угору.

2. Відновлення й налагодження зв’язків між провідними галузями промисловості, а також усередині галузей – для відновлення промислової кооперації та інтеграції підприємств-суміжників. У рамках Зони вільної торгівлі з ЄС та іншими країнами, потрібно забезпечити максимум просування українського експорту, передусім продукцію з високою часткою доданої вартості. За участю експортерів і їхніх партнерів в інших країнах забезпечувати переробку сировини, яка спрямована на експорт. Створити сприятливі умови для розвитку нових переробних потужностей, а також розміщення складальницьких виробництв, що виводяться з інших країн (наприклад компаній, що вийшли з російського й білоруського ринків через економічні санкції).

3. Відновлення внутрішнього попиту в населення шляхом збільшення мінімальної заробітної плати повинен зробити певний внесок у цей процес. Збільшення внутрішнього споживання, нарощування роздрібного товарообігу надасть імпульс активізації економіки. Важливо в цьому напрямі відновлення кредитування, яке практично заморожене з початку війни.

4. Кошти, які можуть бути залучені, потрібно інвестувати в капіталовкладення з метою заміни матеріально та морально застарілих

основних фондів українських підприємств. Окремі галузі й виробництва фактично знищені. Потрібно визначитися, чи доцільно їх відбудувати або формувати зовсім нову структуру виробництва, яка буде більш конкурентною в нових економічних умовах (як приклад, підприємства «Метінвест» – «Азовсталь» і ММК імені Ілліча). Це можливо за умови реалізації «Плану Маршалла» для України, остання не буде обмежена тими зобов'язаннями, якими пов'язана під час отримання кредитів від МВФ — спрямовувати позикові кошти на збільшення міжнародних резервів, що, звісно, також є важливим.

5. Потрібно створити умови максимального сприяння внутрішніх інвестицій. Динаміка внутрішніх інвестицій сприятиме залученню коштів іноземними інвесторами. Паралельно з тим відбуватиметься синергія іноземних і внутрішніх інвестицій.

6. Зняти всі обмеження для залучення іноземних інвестицій та окремих виробництв, які можуть бути розміщені в Україні. Створити території пріоритетного розвитку й технопарки зі звільненням від окремих видів оподаткування для підприємств та організацій, що переносять свою виробничу діяльність з інших країн, передусім із Росії, на територію України [6].

Урахувавши все вищезазначене, мусимо пам'ятати, що країна без сучасної індустрії ризикує перебувати під постійною загрозою зниження ефективності сільськогосподарського виробництва, а це ніщо інше, як гірша варіація «голландської хвороби», ознаки якої українська економіка набула ще в 90-ті минулого століття.

Пріоритетом у «Плані Маршалла» було відновлення експортного потенціалу. Це мало відновлювальний вплив міжнародної конкуренції та політичні переваги європейської інтеграції. Виходячи з реалій сьогодення, Україну очікує тривалий шлях вступу до ЄС. Проте його прискорення можливе, якщо західна допомога буде структурована таким чином, щоб синхронізувати українські інституції й політику з політикою ЄС.

**«План Маршалла 2.0» повинен розроблятися спільно Україною та Європейським Союзом, проте під егідою останнього й за безпосередньої участі основних стейкхолдерів із боку ЄС, а ухвалюватися – у правових механізмах ЄС. «План Маршалла 2.0» для України також має передбачати залучення до виконання завдань широкого кола європейських стейкхолдерів [1].**

Відповідно, ПМ 2.0 повинен:

1) артикулювати в конкретних напрямках і заходах взаємовигідність його реалізації для України і європейських партнерів;

2) гарантувати формування стабільного передбачуваного простору та ефективних партнерів для роботи європейських партнерів на українському ринку, зокрема їх участі в реалізації проєктів відновлення;

3) передбачати формування якісних фінансових механізмів для каналізації ресурсів міжнародної фінансової допомоги Україні на відновлення;

4) формулювати бачення перспективного місця України в євроспільноті, зокрема щодо розв'язання пан'європейських проблем – безпеки, демографії, змін клімату, цифрової революції тощо;

5) визначати шляхи імплементації в Україні спільної європейської політики, зокрема тієї, що стосується аграрної, транспортної, екологічної, енергетичної регіональної сфер, конкуренції тощо;

6) окреслювати конкретні сфери співпраці України та ЄС у рамках цілей відновлення;

7) визначати напрями зміцнення логістичних зв'язків між Україною і ЄС;

8) установлювати пріоритети технічної допомоги органам державної влади та місцевого самоврядування у впровадженні європейських практик;

9) утверджувати співпрацю у формуванні інституційних механізмів взаємодії України та ЄС.

Економічна й соціальна модернізація України в рамках багатонаціонального плану відновлення повинна перезавантажити та зміцнити рушії економічного розвитку всього Європейського континенту, також компенсувати збитки від втрати російських ринків і поставань. Цей процес повинен створювати нові конкурентні переваги для європейських компаній, запроваджувати нові комунікації між партнерами з ЄС та України, посилювати інвестиційну привабливість України, що зберігатиметься й після завершення основного періоду відновлення.

**Спираючись на аналіз чинних європейських стратегічних документів, Я. Жаліло виокремлює перспективні пріоритети кооперації України та ЄС. Це, як-от:**

1) дифузія цифрових технологій до традиційних секторів економіки;

2) залучення малого бізнесу до проєктів відбудови (інклюзивність відбудови);

3) розширення транскордонної кооперації та міжмуніципальної співпраці;

4) забезпечення продовольчої безпеки континенту й участь у глобальній продовольчій безпеці;

- 5) адаптація до зміни клімату та супутніх ризиків, насамперед в агросекторі, запобігання природним лихам;
- 6) розв'язання проблеми енергетичної безпеки через диверсифікацію джерел енергії, використання місцевих відновлюваних джерел енергії;
- 7) поєднання відбудови з упровадженням «зелених» технологій;
- 8) цифровізація в публічному управлінні, наданні адміністративних послуг, упровадження «розумних» міст і громад;
- 9) здійснення енергетичної реновації та впровадження принципів енергоефективності в нове будівництво житлових і громадських будівель;
- 10) поводження з відходами та перероблення побутових відходів.

Однією з перспективних програм, яка може бути використана для стартового початку співпраці України та ЄС, є EU Recovery and Resilience Facility (RRF), ухвалена 2021 р. й доповнена 2022 р. Загальна вартість Програми – 672,5 млрд євро, із них 312,5 млрд євро – у вигляді грантів. Європейська підтримка надається розробленим кожною з країн ЄС національним планам відновлення та стійкості.

#### **Можливі формати співпраці в рамках реалізації RRF для України:**

- 1) залучення українських суб'єктів як субпідрядників до виконання проєктів національних планів країн – членів ЄС;
- 2) запровадження пілотних проєктів із реалізації певних рішень щодо пріоритетів RRF (у сферах енергетичної стійкості, цифровізації та ін.) у рамках відновлення й відбудови України;
- 3) використання (масштабування) напрацьованих європейськими компаніями технологічних та організаційних рішень у сферах, важливих для відбудови України й зміцнення її стійкості.

У свій час «План Маршалла» дав змогу Європі технологічно перескочити покоління. Європа після другої світової на десятиліття відставала від США у використанні технологій «високошвидкісної пропускну здатності», на яких ґрунтувалося «золоте століття» післявоєнного економічного зростання. Із самого початку США вирішили не реконструювати європейську промисловість за довоєнними стандартами, вони намагалися залучити найсучасніші американські технології виробництва. Європейські чиновники (передусім із ФРН, Франції та Італії), керівники заводів і члени профспілок поїхали до США в рамках фінансованих «Планом Маршалла» місій із підвищення продуктивності, щоб дізнатися про ці методи, та повернулися з новими знаннями, що дало відчутні переваги для зростання економіки.

Україна має шанси перескочити через покоління технологій – від неї вимагається зробити свою енергетичну систему більш «зеленою» (що, на

думку авторів, може спричинити знищення окремих секторів української економіки, адже країна не готова до цього кроку, особливо через утрату важкої промисловості через війну), модернізувати транспортну й комунікаційну інфраструктуру та оновити містобудування. Це передусім завдання для українців на найближчі тридцять років. Але Захід має змогу й повинен допомогти.

Пункт 9 «Плану Маршалла» – це логістика та сполучення. Саме логістична інфраструктура України понесла найбільші збитки під час війни. Від початку військової агресії Росії проти України логістична інфраструктура нашої держави зазнала великих пошкоджень. Згідно з даними на травень 2022 р., уже пошкоджено 6300 км залізничних шляхів, зруйновано 41 залізничний міст, припинив функціонувати 21 залізничний вокзал, зруйновано понад ніж 23 тис. км автодоріг, 300 автомобільних мостів, окуповано чотири морські порти. Через те, що війна все ще триває, установити остаточну кількість руйнувань неможливо [9, с. 6].

Щодо авіаційної сфери, то з 19 цивільних аеропортів зруйновано 12. Збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання становлять орієнтовно 200 млрд грн. Через бойові дії на території України, запроваджений воєнний стан і закритий повітряний простір діяльність авіакомпаній, як українських, так і закордонних, не здійснюється [10, с. 29].

Починаючи з 24 лютого 2022 р. відбувається блокада українських морських портів ворогом, який перекриває проходження суден до морських портів України військовими кораблями. За підрахунками, Україна втрачає 170 млн дол. США щодня через блокування портів, ще близько 622 млн дол. США становлять збитки, завдані інфраструктурі водного транспорту, котрі також не можуть бути пораховані до кінця, оскільки війна триває [11, с. 54]. Понад рік Україна в межах «зернової ініціативи» протистоїть штучно створюваним Росією перешкодам із вивезенням власного агроекспорту в Африканські й Азійські країни. У наступному році глобальна проблема голоду посилиться, адже обсяги цьогорічного врожаю зернових зменшаться в порівнянні з двома попередніми роками.

Основну логістичну проблему України, що виникла через блокування Росією українських портів, плануємо розв'язати прокладанням нових залізничних шляхів. А це близько 500 км до кордону з ЄС і Дунаю та ще 293 км реконструкції, також є потреба будівництва сортувальних станцій, терміналів і транскордонних сховищ. На кордоні з Європейським Союзом планується зведення трьох нових пропускних пунктів [12].

Українська інфраструктура змогла впоратись із значним вантажопотоком, який припав на перші дні війни. У цей період у напрямку

західного кордону рухались автомобілі, залізничний рухомий склад, заповнюючи собою дороги.

У перші місяці війни ДП «Укрзалізниця» перенаправила в напрямку західних кордонів рухомий склад, ущент заповнений продукцією аграрного й металургійного комплексу. Це те, що Україна мала змогу експортувати за попередньо укладеними угодами. Ураховуючи, що одночасно наша держава втратила виходи до морських портів через окупацію чи збройне блокування. Агресор увесь 2022 р. масово привласнює й вивозить через окуповані порти залишки металургійної та аграрної продукції, а також мінеральних добрив. Усе те, що вже багато років Україна експортує на міжнародні ринки

Експорт зернових в Україні територіально здійснювався через морські порти. Це завжди вигідно як географічно, так і економічно. Проте, починаючи з літа 2022 р., як тільки розпочато «зернову ініціативу», стало зрозуміло, що державі створюватимуть, передусім, збройні, а потім і економічні перешкоди на шляху експорту аграрної продукції. Із липня по грудень 2022 р. Україна експортувала близько 1 млн т збіжжя, хоча в січні ця цифра була в межах 36 т на місяць. Сировинний експорт України на той момент містив зерно й продукти помелу, залізну та марганцеву руди, чорні метали. Історично Україна своїми залізничними коліями замкнена між трьома державами – двома державами-агресорками й сірою зоною молдовського Придністров'я [13]. Практично Україна прискореними темпами відновлювала залізничні колії для пасажирських і вантажних перевезень, закинуті понад тридцять років тому. Залізнична ділянка Березине–Басарабська, що сягає 22 км, на кордоні з **Молдовою** стала альтернативним шляхом до Дунайських портів, через які вивозилось українське збіжжя [14]. Росіяни робили неодноразові спроби знищити залізничний міст через Дніпровський лиман, тим самим скорочуючи можливості щодо експорту аграрної продукції під час підписання чергового етапу «зернової ініціативи», вимагаючи поновлення експорту російського аміаку через порт Іллічівська в обмін на вільний прохід українських суден із неокупованих портів Чорноморського узбережжя.

На кордоні з **Польщею** було відновлення руху вузькою колією дільниці «Ковель – Ягодин – кордон» протяжністю 64,4 км, що дало змогу збільшити вантажні перевезення. Ця колія не використовувалася повною мірою дуже нетривалий час [15]. Адже за тридцять років незалежності Україна в гонитві за доходами від експорту в РФ так і не спромоглася перешити залізничні колії під Європейський стандарт по всій території країни та посилити використання вузьких колій, які колись були невід'ємною

часткою транзиту в напрямку Речі Посполитої й Австро-Угорської імперії, а по закінченні Другої світової розбиралися чи прискорено перешивалися під стандарт, запроваджений для Російської імперії ще Миколою I у позаминулому столітті. Ще у 2020 р. цей проєкт оцінювали в 54 млн дол., а отже, він є рентабельним.

У 2023 р. польська та українська залізниці домовилися відновити вузькоколійне сполучення з Рави-Руської, що дасть змогу запуснути додаткові пасажирські потяги до Варшави. Перше тестування цього сполучення відбулось у квітні нинішнього року.

Водночас реконструйовано «Лінію 102» – дві залізничні ділянки, які сполучають Хирів із Перемишлем. Завдяки цьому інфраструктурному проєкту Україна отримає два додаткові переходи з Польщею, які сприятимуть нарощенню вітчизняного експорту [16].

Українська залізниця відкрила сполучення з Румунією. Відновлено дві ділянки на державному кордоні: Рахів–Берлебаш та Тересва. Обидві не працювали понад десять років.

Коли румуни відновлять залізницю зі свого боку, то ці ділянки стануть третім і четвертим стилями за завантаженістю на кордоні з Румунією. Це дасть змогу відправляти додаткові 3,5 млн т вантажів щороку.

Роботи з реконструкції під час війни є доволі затратними. Українська залізниця завершила рік зі збитком 10 млрд грн. Поки міжнародні організації допомагали з фінансуванням операційної роботи, компанія інвестувала в капітальне будівництво 3,7 млрд грн, із яких 1,1 млрд грн витратила на капітальний ремонт будівель і споруд.

За рахунок падіння обсягів перевезення експорту під час війни українська залізниця не має проблем із нестачею вагонів.

Кордони країни здатні пропускати 3422 вагони на добу, але пропускають лише 1614 вагонів, тож ресурсів для збільшення перевезень у ЄС достатньо, за умови, що Європа остаточно скасує заборону на експорт українських зернових.

Що стосується автомобільних пунктів пропуску, то вони стали виходом для пасажирів та експортерів. Обсяги експортних перевезень суходелом виросли майже у двадцять разів.

Це вдалося зробити завдяки відкриттю нових і розширенню наявних пропускних пунктів, відокремленню черг для пасажирів та вантажівок, запуску електронної черги через систему «Дія». Так, новий пропускний пункт Красноільськ на кордоні з Румунією запрацював у листопаді 2022 р., він нині працює паралельно з пунктом пропуску Порубне–Сірет [17]. Це дало змогу скоротити 20–25 км черги від самого обласного центру



до кордону. Під час війни добудовано пасажирський пункт переходу з Румунією Дяківці.

За умов аграрного та транспортного колапсу вперше на кордоні з ЄС запроваджено тимчасовий пункт пропуску для порожніх вантажівок Нижанковичі–Мальховіце, який має на меті розвантажити пропускну спроможність сусідніх пунктів пропуску. Відкриття цього пункту пропуску відбувається в обхід європейського законодавства, але цей вимушений крок нині вкрай необхідний Україні, яка шукає будь-які шляхи для вивезення харчової продукції в напрямку ЄС [18].

Отже, українська влада під час війни змушена реалізовувати прискореними темпами проєкти, до яких, у прямому сенсі, не «доходили руки» чи просто вважалися малоцікавими та затратними в мирний час. Тобто те вдосконалення інфраструктури, яке можна було розтягнути в часі без будь-якої фінансової й суспільної напруги, сьогодні часто реалізується з останніх фінансових і людських зусиль.

Уже рік Міністерство юстиції України активно працює над механізмом покарання Росії за її військові злочини. Готується трибунал для військово-політичного керівництва країни-агресорки, конфіскація активів найзаможніших росіян за кордоном і механізм репарацій за нанесені збитки від геноциду під час війни. Із 1940 р. світ не стикався з настільки зухвалим випадком порушення принципів міжнародного права, із такою великою кількістю воєнних злочинів, із таким брутальним порушенням прав людини, міжнародного гуманітарного права й таким очевидним нехтуванням, установленим правовим порядком із боку однієї держави проти іншої [19].

Система притягнення Росії до відповідальності має бути комплексною, усеосяжною та включати такі основні складники: перша – розслідування воєнних злочинів Росії українською системою кримінальної юстиції, а також правоохоронними органами іноземних держав. Цей процес відбуватиметься шляхом розслідувань воєнних злочинів Міжнародним кримінальним судом, а також притягнення Росії до відповідальності в судах; друга компонента – створення спеціального трибуналу з розслідування злочину агресії проти України задля притягнення до відповідальності вищого військового й політичного керівництва Росії; третя – важлива компонента всеохопної системи відповідальності – це стягнення репарацій за агресію, уключаючи створення міжнародного механізму компенсацій. Посилення санкцій і конфіскація державних активів Росії та підсанкційних осіб [19].

Для економістів, безперечно, цікавою залишається третя компонента, а саме: компенсації або репарації, якими займається Міністерство юстиції.

Країна-агресорка повинна заплатити за війну в Україні й зробити це своїми активами, особливо тими, що нині «заморожені» на рахунках міжнародних фінансових установ. Сама країна не лише не визнає факту агресії та не планує платити. Головна агітаційна політика нападаючої сторони, як і сторіччя тому, зводиться до гасла: «СВО до переможного кінця». А якщо перемовини про мир і відбудуться, то він повинен бути лише «без анексій і контрибуцій». Заможна частина населення Російської Федерації, що проживає в обох столицях і регіональних центрах, абсолютно не бажає розплачуватися погіршенням умов власного комфорту за невдалу зовнішню політику російського уряду. Думку населення в найбільш вразливих регіонах узагалі ніхто не враховує [20].

Проте більшість країн визнає факт агресії Росії, і ці країни готові розглядати створення компенсаційного механізму, джерелом виплат якого будуть у тому числі заморожені активи Росії в їхніх юрисдикціях. І це справедливо. Справедливо використати заморожені активи РФ для компенсації всім постраждалим.

Отже, цей шлях розпочався 14 листопада 2022 р., коли Генеральна асамблея ООН проголосувала за резолюцію щодо створення компенсаційного механізму. Також створення компенсаційного механізму підтримали ПАРЄ, НАТО, Європарламент, Комітет Ради Європи. Резолюція ООН пропонує партнерам на рівні урядів країн розпочати обговорення питання створення компенсаційного механізму, компенсаційної комісії. На першому етапі побудови цього механізму резолюція закликає створити Міжнародний реєстр збитків.

Уже 17 лютого 2023 р. уряд Нідерландів надав згоду на пропозицію України про створення в Гаазі міжнародної організації реєстру збитків, завданих Україні військовою агресією РФ. Реєстр міститиме інформацію про шкоду, завдану війною українцям, бізнесу, державі. Реєстр повинен стати першим компонентом всеохопного механізму репарацій, який покликаний забезпечити виплату державою-агресором Україні повних репарацій за завдану шкоду, відповідно до міжнародного права.

Реєстр включатиме орган, який розглядатиме індивідуальні та групові заяви про компенсації Росією збитків від агресії. Інформацію в реєстр зможуть надавати громадяни, фізичні особи, юридичні особи, приватні та державні компанії, муніципалітети й сама держава.

Також має бути створений компенсаційний фонд, який накопичуватиме гроші для виплат за рішенням компенсаційної комісії й робитиме це за рахунок російських конфіскованих активів.

Наступний напрям роботи Мінюсту – це санкції та конфіскації. За нього відповідає Міністерство юстиції. За рік повномасштабної агресії

відбулося вилучення на користь держави активів зрадників України, громадян держави-агресора, які опинилися під санкціями РНБО й підтримують війну. Цей процес отримав назву «цивільна конфіскація». Серед головних рішень потрібно відзначити повернення активів В. Януковича. За рік удалося конфіскувати активи 13 найбагатших росіян, які із самого початку війни намагався переоформити свої українські активи на третіх осіб. Також конфіскації в ректорів російських університетів, депутатів Державної думи РФ, членів Ради Федерації РФ. При цьому йдеться як про конфіскацію великих підприємств, так і про вилучення нерухомого майна, транспортних засобів, предметів розкоші. 27 лютого 2023 р. Мін'юстом отримано рішення Вищого антикорупційного суду щодо конфіскації або вилучення акцій Першого інвестиційного банку (ПІБ).

Дуже часто структура власності таких осіб є багатошаровою, а отже, довести, що саме ці особи є власниками надзвичайно тяжко, особливо, якщо майно оформлено на третіх осіб, юридично жодним чином не пов'язаних із ними. Інформація про таких осіб є закритою, доказова база неповною. Отже, Мін'юст звертається до міжнародних партнерів за допомогою у формуванні доказової бази.

Саме на цей крок міжнародні партнери йдуть неохоче, адже інститут прав власності формувався не одне століття. Фінансові юрисдикції й інституції при них не зацікавлені в розповсюдженні подібної інформації. Так було й після закінчення Другої світової війни (прикладом може слугувати політика збереження особистих вкладів, на якій не одне століття ґрунтується прибуткова діяльність фінансових установ Швейцарії, Швеції, Австрії та Ватикану. Із кінця 70-х років ХХ ст. до них додалася низка острівних офшорів, часто із британською або американською юрисдикцією), так буде й після нинішньої російсько-української.

Україні повинна готуватися до низки відмов, передусім із боку Європейського Союзу, щодо переведення в її власність зарубіжних активів Російської Федерації. Причин тут декілька. Розглянемо деякі. Конфіскація російських активів за кордоном надзвичайно врегульована юридичними нормами як національного законодавства кожної країни, так і нормами міжнародного права. Так, суверенні активи РФ захищені суверенним імунітетом. Маючи легітимне рішення судової інстанції, Україні звертатися до суду тієї юрисдикції, де містяться кошти Центробанку Росії, немає жодного сенсу. Суд не відкриє провадження для виконання рішення як міжнародного арбітражу, так і іноземної судової інстанції через те, що Росія як країна, відповідно до норм міжнародного права, користується імунітетом. Особливо нині, коли держава-агресорка ніколи не дасть згоди на

обмеження цього імунітету, як це передбачено, наприклад, у двосторонніх договорах про захист інвестицій. Водночас можна було подавати позови приватним інвесторам до Росії щодо втрачених активів у Криму, тому що існує двостороння угода, у якій Росія добровільно дала згоду на зняття імунітету. Нині не існує жодного міжнародного механізму, який би забезпечив повну виплату компенсацій за втрати й шкоду, завдані війною. Отже, має бути створений міжнародно-правовий механізм, який дасть змогу за акт агресії, за грубі порушення прав людини, норм міжнародного гуманітарного права передбачити міжнародно-правовим інструментом підстави для обмеження імунітету.

Ще складніше питання стосується приватних активів, адже ідеться про право приватної власності, яке гарантовано статтею 1 (протоколом 1) Конвенції про захист прав людини. До Європейського суду з прав людини громадяни й приватні компанії можуть звертатися для відстоювання майнових прав. Механізм виконання рішень цього судового органу проти Росії не є дієвим, ця країна позбулася членства в Раді Європи або просто ігнорує виконання рішень, яких ще донедавна зобов'язана була дотримуватися. Водночас присуджена сатисфакції щодо порушення права власності стосовно втраченого майна відповідно до практики ЄСПЛ не є суттєвою. Тому не лише Україні, а й цивілізованому міжнародному співтовариству вкрай потрібно мати функціонуючий міжнародно-правовий інструмент.

Право приватної власності відсуджується шляхом експропріації. Європейська нормативна база щодо конфіскації активів у кримінальних провадженнях дуже потужна. Щодо особи, котра вчинила кримінальні порушення, набула майно злочинним шляхом чи через відмивання коштів, ухиляється від сплати податків або дотримання режиму санкцій – передбачається конфіскація. Україна в травні 2022 р. зробила конфіскацію майна приватних осіб у відповідь на агресію Росії проти себе, Іншим державам потрібно зробити це у відповідь на агресію не проти них, а проти третьої країни. Теоретично це можливо, але виключно теоретично, адже це порушення Статуту ООН, норм міжнародного права. Для цього, передусім, потрібна політична воля керівництва цих країн. Цьому крокові передуватиме визнання Росії країною-терористкою. За всю історію ХХ ст. США офіційно визнали терористичними дії урядів Ірану й Лівії, заморозивши їхні фінансові активи на рахунках національних фінансових установ. Повернути ці кошти в країну практично неможливо. Безрезультатні спроби у свій час робили Ірак, Сирія, Афганістан, Судан тощо. Якщо низка країн ЄС уже пішла на визнання Росії країною-терористом, то

США, побоюючись ескалації і ядерного шантажу, ніколи не погодяться на це. Потрібно ще зазначити, що залишається значна кількість країн, які підтримують прямим чи опосередкованим чином військову агресію Росії щодо України. Російська Федерація проводить із цими державами активну міжнародну економічну діяльність, незважаючи на активну санкційну політику США і Європи. До таких країн треба віднести Китай, Індію, Туреччину, Північну Корею, Бразилію, Афганістан, Гондурас, ПАР, низку Центрально-Африканських країн та практично всі Центрально-Азійські. І нехай це країни не першого економічного ешелону, але на цих «симпатиків» припадає близько 44 % світового ВВП. А отже, значні фінансові активи Росії розміщені в банківських установах саме цих країн, прикладом може бути той же самий Китай. Так, незважаючи на те, що Індія перетворилася на нафтовий хаб із перекачування російської нафти для всіх охочих її придбати в обхід санкційних обмежень. Вона завдає значних збитків від скорочення економічної складової частини двосторонніх відносин щодо експорту алмазів, а це є доволі болючими для місцевого діамантового бізнесу [21]. Ці країни ніколи не вдадуться до «заморожування» російських коштів із подальшою передачею на відбудову їх Україні. Найімовірніше, той самий Китай, після закінчення війни пропонуватиме Україні інвестиції виключно у відновлення й будівництво «брудних» виробництв, які, виходячи із загальноєвропейського «зеленого курсу», не може розмістити на своїй території.

Останнє на пряму суперечить зовнішнім економічним інтересам України, адже країни Заходу, якщо й інвестуватимуть у відновлення національної промисловості, то лише керуючись статтями Кіотського протоколу та будівництвом систем відновлювальної енергетики. Безперечно, якщо Україна, прагне бачити себе невід'ємною часткою «європейської родини», вона буде змушена погодитися на вимоги зарубіжних інвесторів. Але автори дослідження вважають, що по справжньому індустріальну країну неможливо побудувати на фундаменті «зеленого курсу» – ним можна лише слідувати, маючи у своєму розпорядженні потужну промислово базу [22].

Ще однією моральною складовою частиною для України на шляху відновлення транспортної інфраструктури залишається корупційний компонент українських політичних керманів. Ще до війни за українськими можновладцями тягнувся шлейф корупційних скандалів, проте під час війни вони найбільше б'ють по вірі українців у свій Уряд. Українці в прямому сенсі, на собі відчули всю безперспективність національної програми з відновлення дорожнього полотна, що так активно пропагувалася Офісом Президента та реалізовувалася Мінінфраструктури

України. Величезні бюджетні витрати, кредити, відкати, власні фірми-прокладки, тобто вкрадені з бюджету кошти. Окрім грошей, дороги і великі інфраструктурні проекти давали також владі й важіль у політиці. Укртрансбезпека практично не контролювала вагові норми вантажівок, щоб дороги не руйнувалися. На відміну від європейської дорожньої інфраструктури, українські автошляхи зношувались у рази швидше, а отже, і ремонтувалися частіше й це лише тому, що перевізники відкупалися під час перевезення великогабаритних вантажів [23].

Укрзалізницю ще у 2021 р. накрила низка адміністративних скандалів, які стосувалися тендерів, ремонтів транспортних об'єктів, електроенергії, закупівлі палива, обліку вантажів тощо. Структура Укрзалізниці нараховує 1402 залізничні станції. Однією зі статей скорочення витрат стало закриття близько 70 із них, саме тих, які не функціонують понад п'ять років. Замість частини станцій, планується побудувати вантажні хаби [24]. Перевізник планує створити окремий підрозділ – «Термінальний оператор». Планується облаштувати 21 термінал в Україні – зробити мережу в усіх обласних центрах [25].

Безперечно, на думку авторів дослідження, це повинно підвищити ефективність регіональних транспортних перевезень, але не лише тому, що серед функціонуючих станцій були ті, якими місцеве населення користувалося для пересування до місця роботи, адже часто залізниця є єдиним доступним видом транспорту для мешканців райцентрів і сіл України.

Не треба забувати про порти. Під час війни Міністерством інфраструктурної політики та Фондом держмайна здійснено спробу продати два порти. Продали лише один порт. При стартовій ціні в 60 млн грн – на виході отримали 200 млн грн. Пасивність вітчизняних інвесторів пояснюється постійними корупційними схемами в управлінні береговою транспортною інфраструктурою.

Безперечно, війна – це порушення логістики, окупація територій, замороження проектів, пріоритет військових витрат, закриті кордони всіх типів сполучення тощо. Але після перемоги Україна сподівається, що їх відбудовуватимуть за кошти всього світу, перетворюючи її на взірць посттоталітарної країни, у якій перемогла західна демократія. Тобто Україна повинна пройти шлях відновлення, який колись подолали ФРН і Південна Корея, але в жодній із зазначених країн не було такого рівня корумпованості урядових кіл.

### **3. ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

Відбудова країни притягне космічні суми грошей. За реалізацію проєктів відбудови боротимуться не лише українські, але й зарубіжні компанії. Нинішня корупція вже сьогодні доводить іноземним інвесторам той факт, що Уряду України, жодним чином не можна передавати на пряму кошти. Для цього треба створювати спеціальні наглядові органи з розподілу коштів. Європейські партнери вже нині перестраховуються в наданні коштів на окремі інфраструктурні проєкти. Американські інвестиційні кола вже сьогодні ладні призначити спеціальних «інспекторів», які б слідкували за розподілом коштів, що надходять іззовні в Мінінфраструктури України. Серед найперспективніших проєктів перше місце посідає відновлення транспортної структури.

Україна історично розміщена на перетині торговельних шляхів, транзит крізь неї – це постійне джерело поповнення державного бюджету. Світ і Європа зокрема дуже потерпають через порушення логістичних ланцюгів із Південно-Східної Азії. Той самий Китай, експортуючи товари в Європу, був змушений шукати нові шляхи обходу територій, на який розгортаються бойові дії. Так, у транспортну транзитну канву вдало влились Іран, Азербайджан та Грузія. Тобто вони зайняли ту нішу, яку активно ще донедавна займали та використовували в транспортному постачанні, нині ворогуючи між собою країни.

Адже реінкарнація «шовкового шляху» через відомий азійський проєкт «один пояс – один шлях» саме й була розрахована на доєднання до нього Росії, України та Білорусі. Усі три країни історично брали участь у транспортному проєкті «із варяг у греки». Україні ще прийдеться відстоювати своє місце в проєкті Міжмор'я, який територіально об'єднує її, Польщу та країни Балтії.

Допоки що Україна ціною життя власних громадян захищає демократичні свободи і європейські цінності. Саме під це Україні щомісячно й надають військову та фінансову допомогу. Саме ці кошти не дають остаточно інфлювати вітчизняній грошовій одиниці. Проте так не триватиме вічно. Адже зарубіжний інвестор звик до прозорості у фінансових відносинах із тими країнами, куди надходять його кошти. Світ поступово починає втомлюватися від регіональної війни. Україні якнайшвидше потрібна перемога. Країна-агресорка має сильне західне лоббі своїх економічних інтересів, яке робить усе для того, щоб виштовхнути Україну з продовольчого ринку та ринку транзитних перевезень. Це при тому, що металургійна, галузь в Україні практично знищена, наша держава навряд

чи зможе повернутися на світовий ринок металопродукції. Для відновлення його довоєнних обсягів пройдуть навіть не роки, а десятиліття. За цей час з'являться нові технології виробництва й, відповідно, більш дешева конкурентоспроможна продукція з того самого Китаю.

Отже, перше, що має відновити Україна у власній транспортній інфраструктурі після деокупації Півдня, – це відновлення мережі морських портів. Окремо вважаємо за необхідне зазначити те, що Україна буде змушена після повної деокупації Херсонської й Запорізької областей приступити до відбудови зруйнованої вщент Каховської ГЕС. Ідеться не лише про втрату родючих земель унаслідок російського екоциду й подальшого опустелювання. На цих територіях останні вісімдесят років, завдяки розгалуженій системі меліорації, збиралися найбільші врожаї різноманітних баштанних культур, формуючи продовольчу безпеку держави. Головним є те, що з підняттям рівня дніпровських вод унаслідок будівництва Каховської ГЕС запрацювали система водопостачання питної води для промислових полісів і транспортна система «річка–море», завдяки якій із півдня України товари могли транспортуватися в столицю та центральні регіони України. Потрібно пам'ятати, що річкові та морські перевезення залишаються найдешевшими у світі. Відповідно, заклики, щодо відновлення історичної пам'яті, безперечно, існують. Але майбутній індустріальний вектор економіки України формуватиме пропускна система водних промислових шлюзів і природних водостоків, а не пам'ять про «великій степ», ідею «консервації» якого активно розкручують національні ЗМІ.

Наступним кроком має стати відновлення роботи міжнародних аеропортів із подальшою обов'язковою розробкою та втіленням у життя проєктів із розвитку регіонального авіасполучення. Адже в Україні ще до війни була низка обласних центрів, які не мали власних пасажирських аеропортів. Нинішня Європа надзвичайно ємна у сфері надання транспортних пасажирських послуг. Якщо Україна надалі прагне відновлювати внутрішній туризм без налагодження місцевого внутрішнього авіасполучення, доєднання до європейської транзитної системи неможливе. Інфраструктурним узірцем для України по західному прикордонню з ЄС повинні стати авіаційні транспортні хаби в Люблінському й Підкарпатському воєводствах Республіки Польща.

Третім політично та географічно виваженим кроком має стати якнайшвидша «перешивка» залізничних транспортних колій України під європейський стандарт. Тобто держава повинна зробити те, чого вона не бажала робити під тиском проросійського політичного «лоббі» усі сорок



років незалежності й що залишається вже маже рік ключовою загрозою її економічній та продовольчій безпеці. Неврахування вищезначених загроз протягом тривалого часу стало наслідком надшвидкої окупації Півдня та Півночі країни в перші дні війни.

Останнім кроком повинно бути відновлення автошляхів України. Це вимагатиме не лише глобальних фінансових укладень, адже процес розтягнеться на роки, але й значних людських витрат. Тобто це посилить мобільність трудових ресурсів, призведе до зростання затребуваності у виробничих будівельних спеціальностях на національному ринку праці.

Отже, усі ці кроки можливі лише після остаточної перемоги України, виходу української армії до кордонів 1991 р. й остаточного затвердження цього факту на міжнародному рівні.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жаліло, Я. (2023). «План Маршалла» для України: хибні історичні аналогії та реальні потреби України Офіційний сайт, *НІСД*, 22.05. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/plan-marshalla-dlya-ukrayiny-khybni-istorychni-analohiyi-ta-realni-potreby>
2. Томс, С. (2022). «План Маршалла» для України – яким він може бути? 25.10., *DW*, URL: <https://www.dw.com/uk/plan-marshalla-dlia-ukrainy-iakym-vin-maie-buty/a-62274383>
3. Сааков, В., Сотников, Д. (2022). Зеленський розповів про «План Маршалла» для України, *DW*, 06.05. URL: <https://www.dw.com/uk/zelenskyi-rozpoviv-pro-pidhotovku-planu-marshalla-dlia-ukrainy/a-61702282>
4. Вінокуров, Я. (2022). План Маршалла з полів Луганю: як будуть відбудовувати Україну за 750 мільярдів доларів, 05.07. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/07/5/688861/>
5. Родак, К. Як працюватиме план Маршалла для України. Пояснює американський економіст, *ZAHID.NET*. URL: [https://zaxid.net/plan\\_marshalla\\_dlya\\_ukrayini\\_yak\\_prat-syuvatime\\_royasnennya\\_n1542705](https://zaxid.net/plan_marshalla_dlya_ukrayini_yak_prat-syuvatime_royasnennya_n1542705)
6. Данилишин, Б. (2022). Про «План Маршалла для України» і не тільки. Який курс для післявоєнної відбудови економіки краще обрати Україні? 01.04.2022 р. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/04/1/685066/>
7. Репіч, Т. А., Великий, Д. Ю. (2017). Оптимізіція логістичної інфраструктури міжнародних вантажних перевезень, *Ефективна економіка*, № 1.
8. Фалович, В. А. (2017). Використання засобів логістичної інфраструктури в ланцюгу поставок, *Економіка і суспільство*, № 10, с. 389–395.
9. Офіційний сайт *Кабінету Міністрів України*. «Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Діджиталізація», липень 2022 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> Ст. 6.

10. Офіційний сайт Кабінету Міністрів України. «Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Діджиталізація», липень 2022 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> Ст. 29.

11. Офіційний сайт Кабінету Міністрів України. «Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Діджиталізація», липень 2022 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> Ст. 54.

12. Шевчук, С. (2022). Україна презентувала власний «План Маршалла» на сотні сторінок та \$750 млрд. Яку країну хочуть побудувати до 2032 року. 04.07.2022 р., *FORBES*. URL: <https://forbes.ua/inside/ukraine-prezentovala-vlasniy-plan-marshala-na-sotni-storinok-ta-750-mlrd-yaku-krainu-khochut-pobuduvati-do-2032-roku-04072022-6964>

13. Гордійчук, Д. (2023). Розбудова кордону йде повним ходом. Як Україна нарощує експорт суходромом. *Економічна правда*, 18.05. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/05/18/700258>.

14. Чому залізнична гілка «Березине – Басарабська», яку було офіційно відкрито ще півтора місяці тому, досі не запрацювала, *Бессарабія. Інформ*, 06.10.2022 р. URL: <https://bessarabiainform.com/2022/10/chomu-zaliznichna-gilka-berezine-basarabyaska-yaku-bulo-ofitsiyno-vidkrito-sche-pivtora-misyatsi-tomu-dosi-ne-zapratsyovala/>.

15. Залізниця Ковель-Хелм (1520/1435), *Wikipedia*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізниця\\_Ковель\\_—\\_Холм\\_\(1520/1435\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізниця_Ковель_—_Холм_(1520/1435)).

16. УЗ завершила реконструкцію лінії «102» для майбутнього транзитного маршруту Польської залізниці через Україну, *INTERFAX*, 18.02.2023 р. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/892212.html>.

17. Запрацював новий пункт пропуску «Красноільськ» на кордоні з Румунією, *Європейська правда*, 14.05.2023 р. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/11/10/7150379>.

18. Шутка, Н. Пункт пропуску «Нижанковичі-Мальховіце» відкриють для вантажівок, *ZAXID.NET. Новини*. URL: <https://zaxid.net/news>.

19. Шипуля, В. (2023). Мудра Ірина: Росія заплатить за війну в Україні. Справа часу та закону, *Кореспондент*, 08.03.2023 р. URL: <https://ua.korrespondent.net/interview/4568999-iryna-mudra-rosiia-zaplatyt-za-viinu-v-ukraini-sprava-chasu-ta-zakonu>

20. Навіть деякі читачі «Медузи» виправдовують вторгнення в Україну. Ми попросили їх пояснити чому. Ось що з цього вийшло, *МЕДУЗА, Історії*, 03.06.2023. URL: <https://meduza.io/feature/2023/06/03/dazhe-nekotorye-chitateli-meduzy-opravdyvayut-vtorzhenie-v-ukrainu-my-poprosili-ih-ob-yasnit-pochemu-vot-cto-iz-etogo-vyshlo>.

21. Захід хоче позбавити Росію прибутку від експорту діамантів в Індії (там обробляють каміння) бояться, що санкції нашкодять світовому ювелірному ринку – а сотні тисяч людей втратять роботу, *МЕДУЗА, Історії*, 14.05.2023 р. URL: <https://meduza.io/feature/2023/05/14/zapad-hochet-lishit-rossiyu-dohoda-ot-eksporta-almazov>

22. Науменко, Н. С., Красуля, Н. В. (2022). Біогаз як світова альтернатива «Російській трубі». «Європейська інтеграція і транскордонне співробітництво»: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Луцьк, 14 жовт. 2022 р.) / за ред. А. О. Бояра; Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, ф-т міжнар. відносин, каф. міжнар. екон. відносин та упр. проектами, Центр студій Європейського Союзу. Луцьк: Вежа-Друк, 2022. 92 с. 1 електрон. опт. диск (CD-ROM). Об'єм даних 2,50 Мб, с. 74–76. URL: [https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/21435/1/zbr\\_conf-2022\\_Lutsk.pdf/](https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/21435/1/zbr_conf-2022_Lutsk.pdf/).

23. Хмурий, І. (2023). Корупція, через яку можна програти і війну, і мир. *Кореспондент*, 19.06. URL: <https://blogs.korrespondent.net/blog/politics/4599497/>
24. Коваленко, О. (2023). «Укрзалізниця» закриє близько 70 станцій: в чому причина, *УНІАН, Інформаційне агентство*, 26.06.2023 р. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/ukrzaliznitsya-zakriye-chastinu-zaliznichnih-stanciy-12308262.html>.
25. Гордійчук, І. (2023). «Укрзалізниця» хоче закрити близько 70 станцій: що буде натомість, *ГЛАВКОМ*, 26.06.2023 р. URL: <https://glavcom.ua/country/society/ukrzaliznitsja-khoche-zakriti-blizko-70-stantsij-shcho-bude-natomist-937465.html>

## REFERENCE

1. Zhalilo, Y. (2023). «Marshall Plan» for Ukraine: false historical analogies and real needs of Ukraine Official website, *NISS*, 22.05.2023 р. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/plan-marshalla-dlya-ukrayiny-khybni-istorychni-analohiyi-ta-realni-potreby> (in Ukraine).
2. Toms, S. (2022). «Marshall Plan» for Ukraine – what can it be? 25.10.2022, *DW*, URL: <https://www.dw.com/uk/plan-marshalla-dlia-ukrainy-iakym-vin-maie-buty/a-62274383> (in English).
3. Saakov, V., Sotnikov, D. (2022). Zelensky spoke about the «Marshall Plan» for Ukraine, *DW*, 06.05.2022. URL: <https://www.dw.com/uk/zelenskyi-rozpoviv-pro-pidhotovku-planu-marshalla-dlia-ukrainy/a-61702282> (in English)
4. Vinokurov, Y. (2022). Marshall Plan from the fields of Lugano: how Ukraine will be rebuilt for 750 billion dollars, 05.07.2022, *Ekonomichna Pravda*, URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/07/5/688861/> (in Ukraine).
5. Rodak, K. How the Marshall Plan will work for Ukraine. An American economist explains. *ZAHID.NET*. URL: [https://zaxid.net/plan\\_marshalla\\_dlya\\_ukrayini\\_yak\\_pratsyuvatime\\_poyasnennya\\_n1542705](https://zaxid.net/plan_marshalla_dlya_ukrayini_yak_pratsyuvatime_poyasnennya_n1542705) (in Ukraine).
6. Danylyshyn, B. (2022). About the «Marshall Plan for Ukraine» and not only. What course for post-war economic recovery should Ukraine choose? 01.04.2022, *Ekonomichna Pravda*, URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/04/1/685066/> (in Ukraine).
7. Optimization of the logistics infrastructure of international freight transportation. *Effective economics*, №1, 2017 (in Ukraine).
8. The use of logistics infrastructure in the supply chain. *Economics and society*, № 10, 2017, с. 389–395 (in Ukraine).
9. Official website of the Cabinet of Ministers of Ukraine. «Draft Recovery Plan for Ukraine. *Materials of the working group “Digitalization”*», July 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> Art. 6. (in Ukraine).
10. Official website of the Cabinet of Ministers of Ukraine. «Draft Recovery Plan for Ukraine. *Materials of the working group “Digitalization”*», July 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> Art. 29 (in Ukraine).
11. Official website of the Cabinet of Ministers of Ukraine. "Draft Recovery Plan for Ukraine. *Materials of the working group "Digitalization"*. July 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/digitization.pdf> P. 54 (in Ukraine).

12. Ukraine presented its own «Marshall Plan» with hundreds of pages and \$750 billion. What kind of country they want to build by 2032, 04.07.2022, *FORBES*. URL: <https://forbes.ua/inside/ukraina-prezentovala-vlasniy-plan-marshala-na-sotni-storinok-ta-750-mlrd-yaku-krainu-khochut-pobuduvati-do-2032-roku-04072022-6964> (in Ukraine).

13. Hordiichuk, D. (2023). Border development is in full swing. How Ukraine is increasing exports by land, *Ekonomichna Pravda*, 18.05.2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/05/18/700258> (in Ukraine).

14. Why has the Berezyno-Basarabeasca railway line, which was officially opened a month and a half ago, not yet started working? *Bessarabia. Inform*, 06.10.2022. URL: <https://bessarabiainform.com/2022/10/chomu-zaliznichna-gilka-berezine-basarabyaska-yaku-bulo-ofitsiyno-vidkrito-sche-pivtora-misyatsi-tomu-dosi-ne-zapratsyuvala/> (in Ukraine).

15. The Kovel-Helm railroad (1520/1435), *Wikipedia*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізниця\\_Ковель\\_-\\_Холм\\_\(1520/1435\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізниця_Ковель_-_Холм_(1520/1435)) (in Ukraine).

16. UZ has completed the reconstruction of line 102 for the future transit route of Polish Railways through Ukraine, *INTERFAX*, 18.02.2023 p. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/892212.html> (in Ukraine).

17. A new checkpoint «Krasnoilsk» on the border with Romania has been opened, *Yevropeiska pravda*, 14.05.2023 p. URL: <https://www.euointegration.com.ua/news/2022/11/10/7150379>. (in Ukraine)

18. Shutka, N. (2023). Nyzhankovychi-Malkhovytsia checkpoint will be opened for trucks, *ZAXID.NET.NEWS*. URL: <https://zaxid.net/news> (in Ukraine).

19. Shipulya, V. (2023). Iryna Mudra: Russia will pay for the war in Ukraine. A matter of time and law, *Korrespondent*, 08.03.2023 p. URL: <https://ua.korrespondent.net/interview/4568999-iryna-mudra-rosiia-zaplatyt-za-viinu-v-ukraini-sprava-chasu-ta-zakonu> (in Ukraine).

20. Even some readers of Medusa justify the invasion of Ukraine. We asked them to explain why. Here's what they had to say, *MEDUSA, Stories*, 03.06.2023. URL: <https://meduza.io/feature/2023/06/03/dazhe-nekotorye-chitateli-meduzy-opravdyvayut-vtorzhenie-v-ukrainu-my-poprosili-ih-ob-yasnit-pochemu-vot-cto-iz-etogo-vyshlo> (in English).

21. The West wants to deprive Russia of profits from diamond exports to India (stones are processed there), fearing that sanctions will harm the global jewelry market – and hundreds of thousands of people will lose their jobs, *MEDUSA, Stories*, 14.05.2023. URL: <https://meduza.io/feature/2023/05/14/zapad-hochet-lishit-rossiyu-dohoda-ot-eksporta-almazov> (in English).

22. Biogas as a global alternative to the Russian Pipe. *European integration and cross-border cooperation. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference* (Lutsk, October 14, 2022) / edited by A. O. Boyar; Lesya Ukrainka Volyn National University, Faculty of International Relations, Department of International Economic Relations and Project Management, Center for European Union Studies. Lutsk: Vezha-Druk, 2022, 92 p. 1 electronic wholesale disk (CD-ROM). Data size 2.50 MB. pp. 74–76. URL: [https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/21435/1/zbr\\_conf-2022\\_Lutsk.pdf/](https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/21435/1/zbr_conf-2022_Lutsk.pdf/) (in Ukraine).

23. Khmuryi, I. (2023). Corruption, because of which you can lose both war and peace, *Correspondent*, 19.06.2023. URL: <https://blogs.korrespondent.net/blog/politics/4599497/> (in Ukraine).

24. Kovalenko, O. «Ukrzaliznytsia» will close about 70 stations: what is the reason, *UNIAN, News Agency*, 26.06.2023. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/ukrzaliznytsya-zakriye-chastinu-zalozhnych-stanciy-12308262.html> (in Ukraine).

25. Gordiychuk, I. (2023). Ukrzaliznytsia wants to close about 70 stations: what will happen instead, *GLAVKOM*, 26.06.2023. URL: <https://glavcom.ua/country/society/ukrzaliznytsja-khoche-zakriti-blizko-70-stantsij-shcho-bude-natomist-937465.html> (in Ukraine).

*Матеріал надійшов до редакції 06.09.2023 р.*