

УДК 330.338.330.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/32.14>

Сенів Л.А.

кандидат економічних наук, доцент

Національний університет «Львівська політехніка»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3088-6108>

ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР ЯК ОБ'ЄКТ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ІНВЕСТУВАННЯ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

Динамічне функціонування світових логістичних систем засвідчує важливість процесу розвитку логістичних комплексів як об'єктів альтернативного інвестування в умовах створення сприятливого бізнес-клімату, покращення транспортно-логістичних зв'язків та злиття світових економік. Дослідження становлення та розвитку логістичних центрів в Україні протягом кризового періоду (пандемія та російсько-українська війна) показало повільну трансформацію вітчизняної логістично-інфраструктурної мережі, фрагментарне законодавство у сфері транспортної логістики; незадовільний стан ведення бізнесу та наявність інвестиційних ризиків логістичної сфери. Проведення модернізації логістичної інфраструктури урядом України шляхом створення умов для сприятливого бізнес-середовища, страхування державою інвестиційних проєктів та реалізація проєктів логістично-транспортної галузі на засадах державно-приватного партнерства забезпечить залучення альтернативних інвестицій в нерухомість, що зумовить розвиток вітчизняних логістичних центрів.

Ключові слова: логістичний центр, альтернативні інвестиції, нерухомість, кризові умови, транспортно-логістична система.

Постановка проблеми. Розвиток держав у теперішньому динамічному світі передбачає оцінювання наявних ресурсів, визначення власних конкурентних переваг на світових ринках та прагнення до сталого соціально-економічного розвитку. В таких умовах проблеми дослідження становлення та розвитку логістичних центрів як об'єктів альтернативних інвестицій займають очільне місце та потребують сучасних шляхів їх вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Певні аспекти дослідження розвитку логістики України відображені у працях таких вітчизняних вчених, як: Ільченко Н.Б., Кулік А.В., Компанієць В.В., Полякова О.М., Шраменко О.В., Носар А.А., Шульц С.Л., Луцків О.М. та інші.

Дослідники проблем формування логістичних центрів як підприємств надання логістичних послуг деталізували проблеми їх створення (зокрема Винагородов М.А., Довба М.О., Крикавський Є.В., Мельников А.В. та Никифорок О.І.). Вчені Полякова О.М., Цветков Ю.М., Кутах О.П. та Макаренко М.В. досліджували проблеми проєктування та створення логістичних комплексів в Україні.

Однак, не вирішеними залишаються питання щодо вивчення проблем, ризиків та загроз функціонування логістичної мережі України в кризових умовах, а також взаємодії приватно-державного партнерства щодо альтернативного інвестування у вітчизняну логістичну сферу в контексті задоволення економічних потреб держави [1].

Загалом, проблеми становлення та розвитку логістичних центрів як об'єктів альтернативного інвестування вимагають додаткових досліджень, що зумовлено кризовими умовами та специфікою залучення альтернативних інвестицій в сучасному динамічному суспільстві.

Метою дослідження є проблеми становлення та розвитку логістичних центрів як об'єктів альтернатив-

ного інвестування в Україні та аналізування напрямків їх ефективного функціонування в умовах кризового періоду.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах функціонування ринкової економіки особливої актуальності набуває питання формування логістичних центрів як об'єктів альтернативного інвестування. Самі ж центри виступають вектором економічного розвитку, виникнення яких обумовлюється як потребами економіки окремої країни, так і постійними глобалізаційними змінами.

Логістичний центр визначають як спеціалізоване підприємство, що виконує наступні основні функції: обробка та зберігання вантажів, митне оформлення та інформаційні послуги.

До основних видів послуг транспортно-логістичних центрів відносять надання вільних площ для експедиторських та транспортних компаній, наявність стоянок для вантажних автомобілів, можливість технічного обслуговування транспортних засобів, надання митних, брокерських та інших видів послуг.

Ефективна діяльність логістичних центрів забезпечує можливість скорочення ланцюгів поставок, здійснює оптимізацію товарних потоків, та підвищує маневреність поставок. Загалом, метою створення логістичних центрів є вирішення проблеми доставки вантажів від постачальника до споживача з мінімальними термінами та з найнижчими фінансовими витратами. Експерти зазначають, що об'єднання логістичних центрів у логістичні мережі забезпечує оптимальну організацію товарних потоків.

Логістика та транспортування є одним з ключових секторів діяльності, що забезпечує роботу більшості економічних галузей, прямо впливає на розвиток держави та конкурентну спроможність національних виробників, стимулює експортну діяльність. Сфера логістики є надважливою для розвитку держави, забезпечення надходжень в бюджет та виведення національ-

них товарів на міжнародні ринки. Сьогодні світовий ринок логістичних послуг динамічно змінюється та задає нові тренди, адаптуючись до умов сьогодення.

Станом на липень 2024 року законодавче регулювання транспортно-логістичної системи в Україні потребує розширення та оновлення.

До нормативно-правових актів, що стосуються даного питання належать наступні: Господарський кодекс України [2]; Митний кодекс України [3]; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [4]; Закон України «Про транспорт» [5]; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [6]; Закон України «Про транзит вантажів» [7]; Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [8] та ін. Отже, про детальну регламентацію транспортно-логістичної діяльності мови не може бути, оскільки дані акти лише побічно, фрагментарно або поверхнево регулюють транспортну логістику.

Вдосконалення чинної нормативно-правової бази у сфері транспортно-логістичних перевезень передбачає внесення змін до вітчизняних нормативно-правових актів, зокрема зміни в податковій та митній системі, в трудовому законодавстві та ін.

Загалом, законодавство у сфері транспортно-логістичної діяльності передбачає, що логістичні центри надають повний комплекс логістичних послуг на рівні світових стандартів з метою збільшення вантажопотоків та покращення якості логістичного обслуговування. Довгий час в Україні логістичні центри не виокремлювали як об'єкт логістичної інфраструктури та ототожнювали з розподільчим центром, професійними складськими площами, універсальними терміналами, що породжувало неповноту набору тих функцій, які б мали надаватися даними структурами. В умовах сьогодення логістичний центр є і об'єктом альтернативного інвестування, оскільки це об'єкти з високими технічними стандартами, власною інфраструктурою, розташовані у вигідних локаціях та забезпечують стабільний прибуток без залучення інвестора в операційну діяльність (роботу виконує управляюча компанія).

Недостатня забезпеченість будь-якої країни логістичними центрами призводить до неефективного управління перебігом логістичних потоків. Це впливає на якість та вчасність процесу постачання; швидкість перетворення матеріального потоку; якісні характеристики логістичних операцій; швидкість товарообігу усередині країни; знижує ступінь вигод, які отримує споживач у вигляді послуг доданої вартості; спричиняє високі транспортні витрати та витрати, пов'язані зі збереженням матеріальних ресурсів.

Аналізуючи розвиток та функціонування логістичних центрів протягом 2019-2023 рр. зазначимо, що даний період характеризується кризовими умовами, що спричинені світовою пандемією коронавірусу та повномасштабною війною в Україні.

Логістичні перевезення під час коронавірусу зазнали значних змін, зокрема тарифи на доставку морським транспортом зросли в середньому на \$150-200/TEU через поширення спалаху вірусу. Сплеск цін відбувся в березні 2020 року, коли Китай почав відновлювати виробничі операції, а попит на вантажні перевезення зріс, відбулись певні затримки в процедурах

оформлення вантажів у портах через дотримання правил санітарно-гігієнічної безпеки.

Тарифи на товари, що ввозяться автомобільним транспортом, зросли в середньому на 40-50% в 2020 році, що було пов'язано з відсутністю транспортних засобів у Європі, а також підвищенням попитом – адже одержувачі намагались поповнити свої запаси. Транспортний дефіцит почав збільшуватись через зупинки на прикордонних переходах, зріс час очікування вантажного транспорту через пункти пропуску [9].

Загалом, до проблем логістики, яка зіткнулася з коронавірусом та війною в Україні, відносять:

1. Відсутність стратегій стійкості та планів на випадок непередбачених ситуацій. Через кризові умови понад 50% логістичних компаній втратили діючі ланцюги поставок, що негативно відобразилось на економіці загалом та споживачах зокрема.

2. Закриття кордонів. Країни почали закривати свої кордони для в'їзду, намагаючись запобігти передачі вірусу на своїй території. Виробники, які доставляли сировину з країн, що вважались гарячими точками поширення вірусу, були змушені припинити свій бізнес. Навіть до пандемії компроміси з постачальниками з таких країн, як Китай, балансували на межі. Тому більшість логістичних компаній розірвали зв'язки із зазначеними країнами та закрили їхні кордони для торгівлі. Зважаючи на це, більшість країн між торговими шляхами більше не могли отримати вигоду від партнерства.

3. Дефіцит робочої сили. Для покриття власних операційних витрат значна кількість компаній звільнила вагому частку своїх працівників, що спричинило тиск на транспортно-логістичну систему.

4. Обмеження на повітряні та морські перевезення вантажів. Закриття портів, зупинка значної частки рейсів, детальні перевірки вантажів зумовили значні логістичні проблеми.

5. Втрата переваг наземного транспорту, що пов'язано із підвищеним попитом на місцеву продукцію, навантаженням на водіїв та перевіряками товарів на кордонах.

6. Складність авіаперевезень вантажів по країнах. Поточна ситуація в нашій країні ускладнює ринок вантажних авіаперевезень. Повітряний простір над Україною було закрито ще в перший день війни президентом, і відтоді проги Росії були введені значні санкції. Потужність авіаційних вантажних перевезень впала на 1/10, при цьому показники різко зросли через збільшення попиту та зменшення місткості пасажирських літаків. Із закриттям російського та українського повітряного простору та санкціями щодо повітряного простору, накладеними на літаки, що належать Росії, потужність повітряного транспорту різко зменшилась, а тарифи зросли. Також причиною зростання тарифів стала невизначеності ситуації та зростання вартості палива. Ціни на авіаквитки залишаються високими, що впливає на швидку доставку продуктів харчування.

7. Залежність міжнародних ринків від основних сільськогосподарських товарів України та росії. За даними Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН, на Україну та росію та припадає понад 25% світової торгівлі пшеницею, 60% світового експорту

соняшникової олії та 30% світового експорту ячменю. Росія також є великим світовим експортером добрив, а це означає, що будь-який дефіцит постачання або обмежений доступ можуть вплинути на врожайність сільськогосподарських культур у всьому світі.

8. Заблоковані порти для морських вантажів. Усі плавучі вантажі, які першими були завезені в Україну, перенаправлені до сусідніх портів, зокрема Румунії, Лівану чи Греції. Кілька великих перевізників, таких як CMA CGM, Maersk, Hapag Lloyd і MSC, на цей час припинили всі операції з росією. Крім того, очікується значне зростання надбавок до VAF через ескалацію цін на нафту. До війни 75 % зовнішньої торгівлі України припадало на морські порти. З 24 лютого 2022 року всі вони заблоковані. Проте це не був вирок. Навпаки, ми бачимо, що компанії почали шукати альтернативні шляхи створення логістичних ланцюгів.

9. Пільгові операції в автоперевізників. У 2020 році росія поглинула значну частину автомобільного імпорту та експорту з ЄС. Основні автоперевізники припинили співпрацю з двома країнами, але низка менших операторів продовжує працювати, але не зобов'язується щодо термінів доставки. Альтернативні маршрути автомобільного транспорту, такі як через Туреччину та Південний Кавказ, ймовірно, виграють від триваючих збоїв через їх гнучкий характер. Трудові ризики зберігаються, оскільки водії не можуть працювати в регіоні війни. Усі кордони до та з України залишаються закритими, з деякими винятками виключно для оборони та урядових пересувань. Хоча російські кордони залишаються відкритими, перетин є складним, і багато перевізників вирішили припинити операції до та з росії.

10. Проблеми залізничних перевезень. Що стосується залізничних вантажних перевезень між Китаєм і Європою, близько 4% залізничних вантажів Китай-Європа складала транзитом через росію (Транссибірський шлях) і 2% через Україну. У той час як маршрути через Україну призупинені, інші маршрути (зокрема через росію та Білорусь) продовжують працювати, але зі зростаючим ризиком майбутніх блокувань.

Отже, виклики, з якими стикаються логістичні компанії через пандемію COVID-19, є лише однією з перешкод, яку необхідно подолати. Однак їхній успіх залежатиме від планування на випадок непередбачених ситуацій та їхньої гнучкості щодо змін. Деякі виклики, пов'язані з пандемією, включають додаткові витрати на логістику та транспорт, зниження попиту на пасажирські перевезення та високий попит на технологічні інновації. Крім того, російсько-українська війна має сильний вплив на світову торгівлю. Серед негативних результатів варто відзначити зростання витрат на транспортування та логістику, порушення ланцюга постачання, підвищення цін на газ та електроенергію тощо [10].

Загалом, після 24 лютого 2022 року діяльність українських логістичних центрів набула нового значення в соціально-економічному житті країни.

Бойові дії всередині держави суттєво вплинули на сектор транспорту та логістики. На початку війни, вторгнення РФ фактично зупинило експортні можливості держави. Повністю припинені авіасполучення, частково зруйнована інфраструктура аеропортів, залізниць. Обстрілів зазнали складські приміщення, офіси

логістичних компаній, деякі підприємства були вимушені припинити роботу, або провести релокацію бізнесу. Крім того, технічні засоби та обладнання були розкрадені окупантами, що призвело до значних збитків.

Якщо ще в січні 2022 року 80% експорту виконувалось морськими шляхами, то станом на квітень того ж року, ця частка впала до 13%. Більшість перевезень почали виконувати залізничним та автомобільним транспортом. В той самий час суттєво зросла кількість постачань в країни ЄС.

Окреслюють декілька основних проблем, з якими зіштовхнувся бізнес логістичної сфери в Україні. По-перше, більшості компаній довелося майже повністю відмовитись від накопичення товарів, оскільки чим більше товарів зберігається на складах, тим вище обсяг заморожених фінансів. Крім того, зросли ризики втрати товарів через ворожі атаки.

Іншим викликом стала потреба в зміні складських умов. Майже 70-80% професійних складських площ були розміщені саме в Київській області. Через початок бойових дій, більшість компаній були вимушені проводити релокацію складів на захід України, де не було достатньо приміщень таких масштабів. Втім, станом на зараз, ситуація стабілізувалась, тому більшість складів в центральних регіонах також працює.

Логістичні операції також було ускладнено через необхідність проходити перевірки та огляди на блокпостах, обмеження руху під час комендантської години та інших факторів. Окрім того, існує потреба в плануванні запасних маршрутів через ризики нових атак.

В таких умовах функціонування українських логістичних центрів залежить від урядової підтримки, яка передбачає стимулювання діяльності логістичних центрів в кризових умовах, вирішення проблем виділення землі під будівництво даних центрів, надання дозволів та погодження будівельних документів логістичним компаніям та ін., що забезпечить умови для інвестування в нерухомість.

Однією з переваг альтернативних інвестицій, на думку дослідників даного напрямку, є інвестування в нерухомість, що забезпечує захист від інфляції. Ми вважаємо, що саме інвестиції в логістичні центри здатні захистити грошові кошти від інфляції шляхом поступового зростання вартості таких об'єктів в кризових умовах. Станом на липень 2024 року в умовах зростання курсу іноземних валют відносно гривні інвестування в логістичні центри західних областей України значно поживалось, що зумовлено ажіотажним попитом на складські приміщення. Це доводить тезу про захист грошових коштів інвесторів (зовнішніх та внутрішніх) від наявної інфляції. Зокрема, інвестиційна вартість логістичного центру ПОРТ у м. Львові становить 1,3 млрд. гривень з періодом окупності до 8 років. На етапі будівництва квадратний метр даного ЛЦ коштував у 4 рази дешевше, ніж у Кракові. Станом на березень 2023 року вартість оренди квадратного метра становила 7 дол. США, продаж -780 дол. США. Отже, даний ЛЦ є привабливим об'єктом альтернативного інвестування з огляду на вище названу інформацію.

Характеризуючи недоліки альтернативного інвестування у логістичній сфері зазначимо, що нерухомість

вважається менш ліквідною, тому вкладення коштів у нерухомість супроводжується своїми особливостями та викликами.

В кризових умовах основними викликами інвестування бізнесу у сфері логістики вважається наявність низки серйозних перешкод, які умовно поділяють на два типи:

1) ті, що потребують негайного вирішення в рамках щоденних бізнес-операцій;

2) ті, що пов'язані з етапом післявоєнної відбудови, які створюють значні труднощі, особливо в контексті довгострокової участі в проєктах.

Для створення сприятливого інвестиційного клімату в кризових умовах вітчизняний уряд запровадив спеціальні інвестиційні режими, такі як державні стимули для індустріальних парків та спеціальний правовий режим Дія.City. Поряд з цими комплексними програмами підтримки інвестицій, уряд України також пропонує різні інвестиційні стимули для пріоритетних секторів економіки. Деякі з них були запроваджені ще до початку війни, інші – після.

Відома масштабна ініціатива щодо залучення інвестицій в Україну була передбачена Законом України “Про державну підтримку інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями” або просто так званими “інвестиційними нянями”, який був прийнятий у січні 2021 року. Ідея полягала в тому, щоб надати інвесторам податкові та митні пільги для заохочення їх вкладати значні кошти в Україну. А саме, мінімальна сума інвестиції має перевищувати гривневий еквівалент 20 мільйонів євро за курсом НБУ.

Для того, щоб отримати державні преференції, проєкт має відповідати певним критеріям. По-перше, він має бути реалізований у сферах переробної промисловості, добувної промисловості, поводження з відходами, транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, логістики, освіти, наукової та технічної діяльності, охорони здоров'я, мистецтва, культури, спорту, туризму та курортно-рекреаційної діяльності (деякі з перелічених вище сфер мають свої винятки). По-друге, інвестиційний проєкт повинен передбачати будівництво, модернізацію, технічне та/або технологічне переоснащення об'єкта інвестування. По-третє, проєкт повинен створити достатню кількість робочих місць, а саме не менше 80, а середня заробітна плата працівників повинна бути не менше ніж на 15% вищою, ніж середня заробітна плата за цим видом діяльності в регіоні. І, нарешті, термін реалізації проєкту не повинен перевищувати 5 років. З моменту запровадження ініціативи “інвестиційних нянь” минуло вже більше 3 років, але поки що вона не досягла успіхів, що зокрема зумовлено початком повномасштабного вторгнення. Наприклад, 3 з 5 заявників були подані до Мінекономіки наприкінці 2021 року, а через війну процес застопорився. Наразі компанії оновлюють розрахунки та чекають на закінчення активної фази війни. Хоча прогнозувати активність “інвестиційних нянь” поки що зарано, але користь від використання цього інструменту для післявоєнної відбудови та розвитку України очевидна. Звичайно, для того, щоб цей механізм завоював довіру бізнесу, необхідно створити всеосяжні та прозорі підзаконні акти і практику, а також виправити існуючі недоліки та неузгодженості в законодавстві.

Також варто звернути увагу на вдосконалення державно-приватного партнерства. Уряд має забезпечити, аби державно-приватне партнерство було структуроване таким чином, щоб воно було вигідним для обох сторін. Це сприятиме зміцненню довіри серед бізнесу та підвищенню привабливості інвестиційних можливостей в країні. Перш за все, доцільним є збереження за приватним партнером права власності на новостворений або реконструйований об'єкт до закінчення терміну дії договору про партнерство, для чого необхідно внести відповідні зміни до законодавства. Варто не забувати про певні загальні правила, що застосовуються до приватних інвесторів.

Інвесторам, які бажають інвестувати в Україну, необхідно враховувати кілька важливих факторів для забезпечення належного структурування та захисту інвестицій. Перш за все, щоб досягнути запланованої мети транзакції, вкрай важливо провести передінвестиційний аудит (due diligence). Досить багато українських підприємств мають історичні ризики, які повинні бути усунені до закриття угоди або іншим чином втрачені в документах по угоді.

Іншою чутливою сферою є створення спільних підприємств, оскільки часто виявляється, що практика ведення бізнесу та очікування партнерів можуть відрізнитися. Належне регулювання правових відносин між партнерами є важливим для будь-якого інвестора. Це включає в себе наявність добре розробленої юридичної документації, такої як акціонерна угода (SHA), опціонні механізми, інструменти безпеки (поручительство UBO та інші тощо), а також бізнес-плани та інші операційні документи.

Окрім SHA та іншої транзакційної документації, для інвесторів також важливо мати належний операційний контроль над своїми інвестиціями та діяльністю компанії. Це може включати призначення одного з директорів / членів правління для нагляду за інвестиціями, доступ до банківських рахунків і фінансової документації тощо. Оперативний контроль допомагає інвесторам залишатися в курсі того, як працюють їхні інвестиції, і бути впевненими, що управління ними здійснюється відповідно до їхніх побажань.

Отже, станом на липень 2024 року побудова нових логістичних центрів та розвиток вже наявних підлягають державним інвестиційним преференціям, що дасть змогу зовнішнім та внутрішнім інвесторам мінімізувати ризики при умові остаточного реформування судової системи, ефективної боротьби з корупцією, запобіганням зловживання з боку державних органів щодо бізнесу, передбачуваної державної політики та стабільного правового середовища [11].

Висновки. Становлення та розвиток логістичних центрів як об'єктів альтернативного інвестування на основі державно-приватного партнерства забезпечить надходження внутрішніх та зовнішніх інвестицій, сприятиме поживленню вітчизняного бізнес-середовища, створить сприятливі умови для соціально-економічного розвитку адміністративно-територіальних одиниць та надасть можливість інвесторам захиститись від інфляції шляхом інвестування саме в таку нерухомість, оскільки відбувається поступове зростання вартості даних об'єктів в кризових умовах.

Список використаних джерел:

1. Малюта Л., Рудан В., Балушевський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. *Економічний аналіз*. 2023. Том 33. № 3. С. 153–164. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.153>
2. Господарський кодекс України. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
3. Митний кодекс України. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96+%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F#w2_1
4. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
5. Закон України «Про транспорт». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
6. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>
7. Закон України «Про транзит вантажів». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
8. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
9. Шевченко В. Логістика в період пандемії. URL: <https://pol-ukr.com/uk/%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%BF%D1%96%D0%B4-%D1%87%D0%B0%D1%81-%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BC%D1%96%D1%97/>
10. Melnyk Kateryna, Nehoda Anna. The impact of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine on world logistics. *Економіка та суспільство*. Випуск № 39 / 2022. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3>
11. Бенедисюк С. Інвестування в Україну: огляд ключових інструментів. LCF Law Group. URL: <https://lcf.ua/thought-leadership/corporate/investuvannya-v-ukrayinu-oglyad-klyuchovih-instrumentiv-i-mirkuvan/>

References:

1. Maliuta L., Rudan V., Balushevskiy K. (2023) Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi lohistyky Ukrainy v umovakh voiennoho stanu. [Problems and prospects of the development of transport logistics of Ukraine in the conditions of martial law]. *Ekonomichnyi analiz*, vol. 33, no. 3, pp. 153–164. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.153>
2. Hospodarskyi kodeks Ukrainy. [Economic code of Ukraine]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
3. Mytnyi kodeks Ukrainy. [Customs Code of Ukraine]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B-D%D1%96+%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F#w2_1
4. Zakon Ukrainy «Pro transportno-ekspedytorsku diialnist». [Law of Ukraine "On Transport and Forwarding Activities"]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
5. Zakon Ukrainy «Pro transport». [Law of Ukraine "On Transport"]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
6. Zakon Ukrainy «Pro zovnishnoekonomichnu diialnist». [Law of Ukraine "On Foreign Economic Activity"]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>
7. Zakon Ukrainy «Pro tranzyt vantazhiv». [Law of Ukraine "On Cargo Transit"]. Verkhovna Rada Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
8. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro shvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku». [Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030"]. Kabinet Ministriv Ukrainy. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
9. Shevchenko V. Lohistyka v period pandemii. [Logistics during the pandemic]. Available at: <https://pol-ukr.com/uk/%D0%B-B%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%BF%D1%96%D0%B4-%D1%87%D0%B0%D1%81-%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BC%D1%96%D1%97/>
10. Melnyk Kateryna, Nehoda Anna. (2022). The impact of the COVID-19 pandemic and the war in Ukraine on world logistics. *Ekonomika ta suspilstvo*, vol. 39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-3>
11. Benedysiuk S. Investuvannya v Ukrainu: ohliad kliuchovykh instrumentiv. [Investing in Ukraine: an overview of key instruments]. LCF Law Group. Available at: <https://lcf.ua/thought-leadership/corporate/investuvannya-v-ukrayinu-oglyad-klyuchovih-instrumentiv-i-mirkuvan/>

Seniv Lidiya

Lviv Polytechnic National University

**LOGISTICS CENTER AS AN OBJECT OF ALTERNATIVE INVESTMENT
IN CRISIS CONDITIONS**

The article examines the formation and development of logistics centers as objects of alternative investment in the crisis period. It was determined that alternative investments include real estate, which is an attractive investment object and forms the basis for the establishment, development and operation of logistics centers that provide conditions for the development of world economies by activating the business environment. The purpose of the research is to determine the problems of the formation and development of logistics centers as objects of alternative investment in Ukraine in the conditions of the crisis period. The analysis of the formation and development of logistics complexes as objects of alternative investment was carried out on the basis of the following research methods: observation, the method of scientific knowledge, statistical methods, generalization and analysis. The legislative regulation of the trans-

port and logistics system in Ukraine, which needs to be expanded and updated by introducing changes to domestic legal acts, including changes in the tax and customs system, labor legislation, etc., is characterized. The development and operation of logistics centers during 2019-2023 was analyzed and it was noted that this period is characterized by crisis conditions caused by the global coronavirus pandemic and the full-scale war in Ukraine. The main problems of logistics during the crisis period were studied: lack of resilience strategies and contingency plans; border closures, labor shortages; restrictions on air and sea transportation of goods; loss of land transport benefits; the complexity of air transportation of goods across countries; the dependence of international markets on the main agricultural products of Ukraine and Russia; blocked ports for sea cargo; preferential operations at truck carriers and problems of railway transportation. It was determined that investments in logistics centers are able to protect money from inflation through a gradual increase in the value of such objects in crisis conditions. Crisis investment risks are outlined. It has been established that the formation and development of logistics centers as objects of alternative investment based on public-private partnership will ensure the inflow of internal and external investments, will contribute to revitalization of the domestic business environment, will create favorable conditions for the socio-economic development of administrative-territorial units and will provide opportunities for investors to protect against inflation by investing in such real estate, since there is a gradual increase in the value of these objects in crisis conditions.

Keywords: *logistics center, alternative investments, real estate, crisis conditions, transport and logistics system.*

JEL classification: E22, E27, E60
