

Юрій М. Погуляйко\*

## ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗБУДОВИ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ПРИКЛАДІ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

*У статті обґрунтовано концептуальні засади просторового планування розбудови логістичної інфраструктури Волинської області в умовах повоєнного відновлення та євроінтеграції. Проаналізовано сучасний стан транспортно-логістичної системи регіону, виявлено ключові обмеження (критичне навантаження на пункт пропуску Ягодин, недостатність мультимодальних терміналів) та зростання вантажопотоків у 2,5–3 рази після 2022 року. Запропоновано ієрархічну модель розміщення логістичних об'єктів: прикордонні хаби (Ягодин, Устилуг), мультимодальні центри (Ковель, станція Ізов), складські комплекси класу А/А+ та аграрно-логістичні хаби (Луцьк, Луцький район). Особливу увагу приділено створенню мультимодального логістичного хабу біля станції Ізов як «сухого порту» для перевалки між коліями 1520/1435 мм. На основі європейського досвіду (Роттердам, Гамбург, Льєж) визначено ключові принципи: мультимодальність, цифровізація, екологічність, інтеграція у TEN-T. Реалізація пропозицій сприятиме перетворенню Волині на транзитний міст між Україною та ЄС.*

*Ключові слова:* логістична інфраструктура, просторове планування, Волинська область, мультимодальні хаби, євроінтеграція, повоєнне відновлення.

*Табл. 3. Рис. 2. Літ. 8.*

*DOI: 10.32752/1993-6788-2025-1-294-6-17*

Yuriy M. Pohulyako

## SPITAL PLANNING OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT USING THE EXAMPLE OF VOLYN REGION

*The article substantiates the conceptual foundations of spatial planning for the development of logistics infrastructure in Volyn Oblast under the conditions of post-war recovery and accelerated European integration. The current state of the region's transport and logistics system has been analyzed, key constraints identified (critical load on the Yahodyn checkpoint, insufficient multimodal terminals), and a 2.5–3 times increase in cargo flows after 2022 has been recorded. A hierarchical model of logistics facilities placement is proposed: border hubs (Yahodyn, Ustyluh), multimodal centers (Kovel, Iзов station), class A/A+ warehouse complexes and agro-logistics hubs (Lutsk, Lutsk district). Particular attention is paid to the creation of a multimodal logistics hub near Iзов station as a “dry port” for transshipment between 1520 mm and 1435 mm gauges. Based on European best practices (Rotterdam, Hamburg, Liege, Antwerp), the key principles are defined: multimodality, digitalization and automation, environmental sustainability, and deep integration into the TEN-T network. The implementation of the proposed measures will transform Volyn Oblast into a strategic transit bridge between Ukraine and the EU, significantly increase export-import flows, optimize customs procedures, create new jobs, and ensure sustainable regional development. Special emphasis is placed on the unique potential of Iзов station due to its proximity to the border, existing rail infrastructure for gauge change, and the possibility of rapid integration of rail and road transport, which will reduce border delays and operating costs. The study offers practical recommendations for updating the spatial planning scheme of Volyn Oblast until 2035 and attracting investment within the framework of EU cross-border cooperation programs (Poland–Ukraine 2021–2027) and the Ukraine Facility.*

*Keywords:* logistics infrastructure, spatial planning, Volyn region, multimodal hubs, European integration, post-war recovery.

*Peer-reviewed, approved and placed: 02.10.2025*

\* Lutsk National Technical University. Ukraine.

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку економіки України відбувається в умовах глибоких геополітичних трансформацій, повоєнного відновлення та прискореної євроінтеграції. Одним із ключових викликів залишається необхідність швидкої та ефективної розбудови транспортно-логістичної інфраструктури, яка має забезпечити не лише внутрішні потреби країни, а й перетворити Україну на повноцінний транзитний хаб між Європейським Союзом та країнами Азії в новій конфігурації глобальних ланцюгів постачань. Зважаючи на політичну ситуацію, стратегічний європейський вектор розвитку України, зрозуміло, що транскордонний потенціал розвитку Волині розкривається у співпраці з європейською стороною. Волинська область знаходиться у північно-західній частині України та межує на заході з Люблінським воєводством Республіки Польща, на півночі – з Брестською областю Республіки Білорусь, на сході – з Рівненською, на півдні – з Львівською областями України. Всього в межах області пролягає 395 кілометрів державного кордону, на якому розташовано 9 пунктів переходу: Устилуг, Ягодин, Ізов, Доманове, Дольськ, Піща, Пулемець, Римачі, Заболоття [1]. Просторове планування розвитку логістичної інфраструктури в прикордонних регіонах уже давно вийшло за межі суто інженерно-технічних рішень і перетворилося на комплексну міждисциплінарну задачу, що охоплює економічну географію, регіональну політику, митне регулювання, екологічні обмеження та питання національної безпеки. У Волинській області ця проблематика ускладнюється низкою специфічних факторів: високим навантаженням на наявні пункти пропуску (особливо Ягодин-Дорогуськ, який до війни забезпечував до 40 % усього вантажного трафіку Україна-ЄС), критичною залежністю від одного домінуючого напрямку, недостатньою розвиненістю мультимодальних терміналів, слабкою інтеграцією регіональних схем планування з національними та європейськими стратегіями.

Актуальність теми посилюється новими реаліями: після 2022 року обсяги вантажопотоку через Волинь зросли в 2,5–3 рази, що оголило системні вузькі місця та водночас відкрило вікно можливостей для створення сучасних логістичних хабів, сухих портів, індустріально-логістичних парків та розподільних центрів європейського рівня. Водночас відсутність оновленої схеми просторового планування території області, яка б враховувала повоєнні зміни в логістичних потоках, призводить до стихійного розміщення об'єктів, дублювання інфраструктури та неефективного використання земельних ресурсів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Аналіз сучасних публікацій, присвячених просторовому плануванню розбудови логістичної інфраструктури на прикладі Волинської області, свідчить про зростання уваги до цієї проблематики в контексті євроінтеграції, повоєнного відновлення та сталого розвитку. Дослідження охоплюють як регіональні стратегічні документи, так і міжнародні теоретичні праці, акцентуючи на ролі прикордонних регіонів як транзитних хабів. Серед ключових напрацювань – стратегія розвитку Волинської області до 2027 р. [2], яка детально описує просторове планування як інструмент smart-спеціалізації. Документ передбачає створення

логістичних хабів (наприклад, у Ковелі та Луцьку), модернізацію доріг (6195 км мережі, з акцентом на Н-22 та М-19), інтеграцію з TEN-T коридором Балтійське море – Чорне море та нові пункти пропуску (Адамчуки-Збереже). Міжнародні дослідження доповнюють регіональний контекст теоретичними моделями. У книзі Rodrigue «The Geography of Transport Systems» (2024) [3] просторове планування розглядається як зв'язок мобільності з географією, з акцентом на мережі, термінали та ланцюги постачань. Автор аналізує просторові аспекти фрахту, пропонуючи моделі доступності та GIS-T для планування, що актуально для Волині з її Поліською низовиною та Волинською височиною (площа 20 143 км<sup>2</sup>) [1]. Книга підкреслює роль inland terminals у зменшенні заторів, що резонує з викликами Волині (черги на Ягодині). Аналогічно, Notteboom та Winkelmanns (2012) [4] у праці про роль inland terminals у інтермодальних системах акцентують на їх інтеграції з портами для ефективності ланцюгів постачань, пропонуючи моделі регіоналізації портів, що релевантно для України, де Волинь може стати сухим портом для коридорів TEN-T.

Українські публікації фокусуються на регіональних викликах, зокрема Вахович І. та ін. (2022) [7] оцінюють інвестиційну привабливість Волині через призму фінансової безпеки (довоєнний період), показуючи високий потенціал (експорт машин, палива), але обмеженість фінансування (приватний сектор – 9,2% продукції). Автори рекомендують державні гарантії для логістичних парків, що узгоджується з класифікацією складів [6] (класи А–D за характеристиками: автоматизація, екологічність). Лютак О.М. та ін. (2024) [8] моделюють вплив еколого-економічних факторів на ВВП, демонструючи слабку кореляцію в Україні ( $RI < 0,5$  для CO<sub>2</sub>), і пропонують зелені логістичні моделі для регіонів на кшталт Волині, з акцентом на відновлювану енергію (сонячні станції на 713 га).

Водночас, література виявляє прогалини: обмеженість емпіричних даних по Волині (наприклад, відсутність оновленої схеми планування після 2022 р.), недостатня інтеграція екологічних моделей [8] з просторовими (TEN-T [5]), та фокус на загальноукраїнському рівні без деталізації прикордонних вузьких місць (Ягодин, Устилуг) [1], що створює основу для нашого дослідження, спрямованого на розробку ієрархічної моделі розміщення логістичних об'єктів Волині з урахуванням європейських практик.

**Метою дослідження** є обґрунтування концептуальних засад просторового планування розбудови логістичної інфраструктури Волинської області з урахуванням європейських стандартів, сучасних геополітичних реалій та принципів сталого розвитку. У роботі проаналізовано наявний стан транспортно-логістичної системи регіону, виявлено ключові диспропорції та обмеження, запропоновано ієрархічну модель розміщення логістичних об'єктів (регіональний хаб – субрегіональні термінали – локальні центри).

**Основні результати дослідження.** Транспортна інфраструктура є одним з найбільш важливих факторів, котрі формують основу для розвитку Волині оскільки область знаходиться на невеликій відстані від столиць та більшості головних міст Центральної і Західної Європи, на інтенсивно зростаючих світогосподарських зв'язках в напрямках Захід-Схід та Північ-Південь, які

реалізуються через відносно розвинену мережу транспортних магістралей, зокрема, Київ-Ковель-Варшава-Берлін, Київ-Ковель-Брест, Ковель-Луцьк-Львів, тощо. Територією Волині проходить міжнародний транспортний коридор (МТК) «Балтика – Чорне море» (автомобільний та залізничний транспорт), а також міждержавний транспортний коридор Ужгород – Львів – Ковель – Доманово протяжністю 510 км за основним напрямком і 185 км – за відгалуженнями [2] (рис. 1).

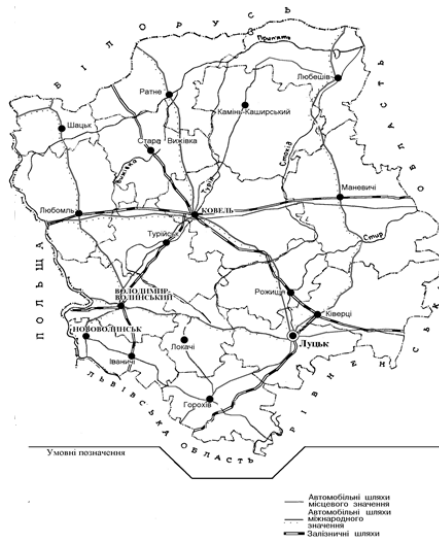


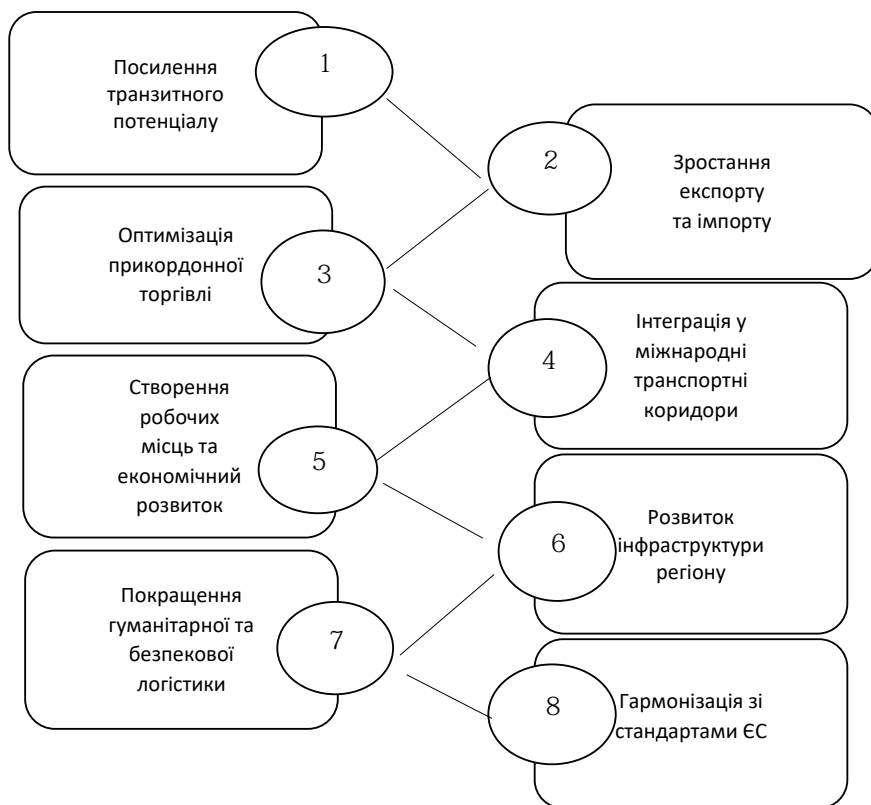
Рис. 1. Карта Волинської області з позначенням автомобільних шляхів [2]

Вигідне економіко-географічне розташування, транзитний потенціал Волині є передумовами створення логістичних хабів у даній області, що має стати стратегічною метою та полюсом росту території.

Будівництво логістичних хабів у Волинській області, як прикордонної з ЄС, має кілька важливих переваг і стратегічних цілей (рис. 2), серед яких посилення транзитного потенціалу, адже Волинська область розташована на важливих транспортних коридорах між Україною та Європейським Союзом, а логістичні хаби забезпечать ефективний перевалочний пункт для товарів, які перетинають кордон, що підвищить швидкість і зменшить витрати на транспортування; зростання експорту та імпорту, адже інфраструктура хабів сприятиме експорту української продукції до ЄС та імпорту європейських товарів до України, що важливо для підтримки національної економіки та інтеграції з європейськими ринками; оптимізація прикордонної торгівлі, адже логістичні центри зможуть спростити процедури митного оформлення, складування, сортування та розподілу товарів, що зменшить час перебування на кордоні; інтеграція у міжнародні транспортні коридори, адже Волинська область має доступ до європейської транспортної мережі, зокрема TEN-T

(транс'європейська транспортна мережа), а відповідні логістичні хаби дозволять більш активно інтегруватися в ці коридори, збільшивши обсяги перевезень.

обсяги перевезень.



**Рис. 2. Переваги створення логістичних хабів у прикордонній з ЄС Волинській області**

Окрім того можна розраховувати на створення робочих місць та економічний розвиток, адже будівництво та функціонування логістичних центрів створить нові робочі місця для мешканців області, сприятиме розвитку малого та середнього бізнесу, а також підвищить податкові надходження до місцевих бюджетів. В перспективі спостерігатимемо розвиток інфраструктури регіону, адже хаби стимулюватимуть розвиток транспортної, дорожньої та складської інфраструктури області, що підвищить її привабливість для інвесторів та підприємств. Ще однією перевагою є покращення гуманітарної та безпекової логістики, адже у світлі військових ризиків та гуманітарних викликів логістичні центри можуть служити важливими вузлами для доставки гуманітарної допомоги та забезпечення

стабільності регіону, а гармонізація зі стандартами ЄС дасть змогу імплементувати європейські стандарти у транспортній та складській логістиці, сприяючи євроінтеграції України.

Таким чином, будівництво логістичних хабів у Волинській області є важливим елементом розвитку регіону як стратегічного мосту між Україною та ЄС, в тому числі в контексті повоєнного відновлення. Відповідно варто здійснити обґрунтування локацій для створення логістичної інфраструктури у Волинській області з урахуванням нарощення окреслених переваг (табл. 1).

**Таблиця 1. Характеристика локацій створення логістичної інфраструктури у Волинській області**

Локація	Характеристика	Визначальна перевага
Ягодин	Прикордонний пункт, основний вузол для товарообігу між Україною та Польщею	Близькість до ЄС (забезпечує швидкий доступ до європейських ринків)
Ковель	Великий залізничний вузол, оптимальний для мультимодальних та транспортно-логістичних центрів	Інтеграція в транспортні коридори (TEN-T)
Луцьк	Адміністративний і промисловий центр області, підходить для складів класу «А», хабів електронної комерції	Можливість залучення інвестицій для розвитку інфраструктури та економіки області
Устилуг	Прикордонна зона для додаткових пунктів логістики, зокрема для аграрної продукції	Близькість до ЄС (забезпечує швидкий доступ до європейських ринків)
Ратне та Любомль	Вигідне розташування для митно-логістичних операцій поблизу кордону	Близькість до ЄС (забезпечує швидкий доступ до європейських ринків)

Коментуючи таблицю ми можемо бачити, що основною перевагою у створенні логістичної інфраструктури є близькість до ЄС та наявність додатковою інфраструктури, що сприятиме митно-логістичним операціям.

З метою оцінки позитивного досвіду зупинимось на аналізі практики створення логістичних хабів у країнах ЄС та їх значенні у розвитку країн та регіонів. Слід констатувати, що Європа має низку провідних логістичних хабів, які є ключовими транспортними та складськими вузлами, інтегрованими у глобальні ланцюги постачання, зокрема це Роттердамський порт, Гамбургський порт, Франкфуртський аеропорт, Льежський аеропорт Антверпенський порт, Зальцбург, Будапештський логістичний центр (табл. 2). Як бачимо, їхні основні переваги будуються на високому рівні інфраструктури, її автоматизації та цифровізації, історично сформованим товаропотокам морським чи авіа транспортом, інтеграцією у внутрішню логістику, оптимізація процесу транспортування через використання переваг кожного виду транспорту.

Комплексний аналіз кращих практик європейських логістичних хабів дає нам змогу сформувані загальні особливості, що можуть бути покладені в основу розбудову нової логістичної інфраструктури у Волинській області та Україні в цілому, а саме:

Таблиця 2. Кращі логістичні хаби Європи та їх переваги, розроблено автором за матеріалами [3-5]

Назва	Тип хабу	Переваги
Роттердамський порт (Нідерланди)	Морський порт, мультимодальний логістичний центр	Найбільший порт Європи та один із найбільш завантажених у світі Прямий доступ до Північного моря Інтеграція з мережею внутрішніх водних шляхів, залізниці та автомагістралей Високий рівень автоматизації та цифровізації (Port of Rotterdam Authority) Широкий спектр складських та логістичних послуг
Гамбургський порт (Німеччина)	Морський порт із мультимодальним підходом	Основний пункт перевалки для Північної та Східної Європи Підключення до залізничної мережі Німеччини та Центральної Європи Розвинена інфраструктура контейнерних терміналів Стійкість до кліматичних викликів через цифрові рішення
Франкфуртський аеропорт (Німеччина)	Авіаційний логістичний вузол	Один із найбільших вантажних аеропортів Європи Обробка швидкопсувних товарів, медичних препаратів, e-commerce вантажів Сучасні склади із температурним контролем Прямий доступ до залізниці та автомагістралей
Льежський аеропорт (Бельгія)	Авіаційний вантажний хаб	Спеціалізується на швидкій обробці товарів для електронної комерції Прямий доступ до залізничного та автомобільного транспорту Низький рівень затримок вантажів через відсутність значного пасажирського трафіку
Антверпенський порт (Бельгія)	Морський порт	Другий за величиною порт Європи після Роттердама Широка мережа складів та переробних підприємств Інтеграція з внутрішніми водними шляхами Великий обсяг обробки нафтопродуктів та хімікатів
Зальцбург (Австрія)	Мультимодальний транспортний вузол	Інтеграція залізничного та автомобільного транспорту Розташування на перехресті транспортних коридорів між Західною та Східною Європою Орієнтація на вантажі з/до Балкан, Італії та Німеччини
Логістичний парк Мадрид-Кослада (Іспанія)	Наземний логістичний парк	Складські комплекси для e-commerce, FMCG та фармацевтики Інтеграція з іспанською мережею швидкісних залізниць Вигідне розташування поблизу столиці та міжнародного аеропорту Мадрид-Барахас
Будапештський логістичний центр (Угорщина)	Транспортний вузол для Східної Європи	Розташування на перетині транспортних коридорів TEN-T Основний центр дистрибуції для товарів із Центральної Азії та Китаю Підключення до річки Дунай

1. Мультимодальність (поєднання морських, залізничних, автомобільних та авіаційних перевезень) є основним фактором успіху, оскільки у контексті створення логістичних хабів прикордонних регіонів означає організацію системи, де інтегруються кілька видів транспорту (наприклад, автомобільний, залізничний, морський чи авіаційний) для забезпечення максимально ефективного переміщення товарів. Основна ідея мультимодальності – це оптимізація процесу транспортування через використання переваг кожного виду транспорту, скорочення витрат часу і коштів, а також зменшення впливу на довкілля. Наприклад, у прикордонних регіонах мультимодальні хаби можуть використовувати автомобільний транспорт для доставки вантажів до залізничного терміналу, а потім залізницю для довгих перевезень до морського порту, що значно скорочує витрати та підвищує швидкість доставки.

2. Цифровізація та автоматизація дозволяють підвищити ефективність роботи хабів зокрема, через використання систем управління ланцюгами постачання для моніторингу, координації транспортування; автоматизацію процесів для мінімізації затримок; застосування e-commerce.

3. Розташування у місцях перетину міжнародних транспортних коридорів збільшує логістичну значущість. Для цього потрібно забезпечити ту ж мультимодальність, інтеграцію інфраструктури, зокрема через об'єднання транспортних вузлів, таких як залізничні станції, порти, автодорожні розв'язки та створення терміналів, які забезпечують швидку перевантажувальну логістику між різними видами транспорту у найбільш доцільних місцях міжнародних транзитних коридорів.

4. Екологічність є одним із базових принципів створення логістичних хабів у Європі, що передбачає використання екологічно чистих видів транспорту (наприклад, залізничного) на певних етапах та оптимізацію маршрутів для зменшення викидів CO<sub>2</sub>.

Характеризуючи різні типи логістичних хабів серед яких прикордонні логістичні хаби, складські комплекси класів, А та А+, транспортно-логістичні центри (TLC), хаби для електронної комерції, мультимодальні логістичні хаби варто констатувати, що всі вони можуть мати місце та бути доцільними щодо створення у Волинській області (табл. 3).

По-перше, для Волині актуальним є створення прикордонних логістичних хабів, які повинні бути центрами для обробки, перевалки та митного оформлення товарів, що перетинають кордон. Цьому сприяє економіко-географічне розташування Волинської області, відповідно доцільними локаціями виступають території біля пунктів пропуску «Ягодин» та «Устилуг».

По-друге, доцільним є створення на Волині великих, сучасних складських комплексів класу А та А+ [6] для зберігання товарів, які передбачені для експорту у ЄС або ж імпортуються з ЄС і чекають подальшої відправки. Такі хаби доцільно створювати в районі обласного центру – м.Луцьк, географічного центру Волині – м.Ковель, у районі магістралей М07 (Київ–Ковель–Ягодин) та М19 (Дубно–Луцьк–Ковель).

Таблиця 3. Обґрунтування доцільності створення логістичних хабів у Волинській області (за типами)

Тип хабу	Опис	Доцільність	Локація
1	2	3	4
Прикордонні логістичні хаби	Центри для обробки, перевалки та митного оформлення товарів, що перетинають кордон.	Завдяки географічному положенню Волині, такі хаби оптимізують експортно-імпортні операції, зменшують затримки на кордоні та сприяють інтеграції в європейські логістичні ланцюги	Пункти пропуску «Ягодин» та «Устилуг»
Складські комплекси класів А та А+	Великі сучасні складські комплекси з температурним контролем та автоматизованими системами	Необхідні для зберігання продукції, особливо аграрної, харчової та фармацевтичної, що експортується до ЄС або імпортується	Поблизу Луцька (економічний центр області), Ковеля (географічний центр області), в районі магістралей М07 (Київ–Ковель–Ягодин) та М19 (Дубно–Луцьк–Ковель)
Транспортно-логістичні центри (TLC)	Комплекси для сортування, розподілу та координації вантажів із залученням автомобільного та залізничного транспорту	Волинь є ключовим транзитним регіоном для перевезень між Україною та ЄС. TLC забезпечать ефективне управління потоками товарів	Ковель (великий залізничний вузол) та локації із прямим доступом до автомагістралей і залізничних шляхів
Аграрно-логістичні хаби	Центри для зберігання, переробки та експорту сільськогосподарської продукції	Волинська область має сильний аграрний сектор, і такі хаби забезпечать швидкий доступ до ринків ЄС	Луцький район та район біля пункту пропуску «Ягодин»
Хаби для електронної комерції	Центри для зберігання, пакування та швидкої доставки товарів	Зростання популярності онлайн-торгівлі як в Україні, так і в ЄС потребує інфраструктури для обробки замовлень	Луцьк (адміністративний і комерційний центр області), центри ТГ області, інші локації, що забезпечують зручність для населення
Мультимодальні логістичні хаби	Інтегровані центри, які поєднують автомобільні, залізничні та авіаційні перевезення	Такі хаби підвищують ефективність перевезень між різними видами транспорту	Ковель (залізничний вузол), станція Ізов і території із доступом до автомагістралей М07 та М19

Доцільним також на Волині, на нашу думку, є створення транспортно-логістичних центрів (TLC), тобто комплексів для сортування, розподілу та координації вантажів із залученням автомобільного та залізничного транспорту. Крім цих функцій, дані центр можуть забезпечувати приймання вантажів на зберігання та надання інших послуг, а основною локацією створення транспортно-логістичних центрів у Волинській області, на нашу думку, має бути м.Ковель, як великий залізничний вузол та локації із прямим доступом до автомагістралей і залізничних шляхів.

Оскільки Волинська область є аграрною територією, доцільним є створення спеціалізованих аграрно-логістичних хабів, які повинні стати центрами для зберігання, переробки та експорту сільськогосподарської продукції з територіальним розміщенням їх у Луцькому районі та біля пункту пропуску «Ягодин». Слід зазначити, що на сьогодні на Волині певним чином сформовано сегмент надання послуг з прийому зернових, олійних та інших сільськогосподарських культур, що складається з 7 пунктів та належить Товариству з обмеженою діяльністю «ВОЛИНЬ-ЗЕРНО-ПРОДУКТ». Усі елеваторні комплекси відповідають сучасним стандартам та вимогам ринку і надають весь спектр послуг роботи з зерновими та олійними культурами, забезпечуючи виконання потреб клієнтів, а загальна потужність одночасного збереження 380 000 т. Разом з тим, є потреба у формуванні додаткових аграрно-логістичних хабів, що також створить конкурентне поле, забезпечать швидкий доступ до ринків ЄС і сприятиме економічному розвитку краю.

Розвиток електронної комерції, зростання популярності онлайн-торгівлі як в Україні, так і в ЄС, зумовлює потребу модернізації інфраструктури для обробки замовлень, зокрема створення хабів електронної комерції, що спеціалізуюватимуться як центри для зберігання, пакування та швидкої доставки товарів. Локаціями для таких хабів повинні бути найбільш наближені до населення місця: міста, центри територіальних громад області. Слід зазначити, що певним чином дану функцію виконує розгалужена мережа Нової пошти та почтоматів, але разом з тим, розширення електронної комерції зумовлює потребу у створенні додаткових локацій.

Актуальними для Волині також є створення мультимодальних логістичних хабів, як інтегрованих центрів, що поєднують автомобільні, залізничні, авіаційні перевезення. Такі хаби будуть певними полюсами росту Волині, адже забезпечуючи ефективність перевезень між різним видами транспорту, стимулюватимуть попит на цей вид послуг, а локаціями можуть бути м.Ковель, як основний залізничний вузол області і дестинації, які знаходяться біля міжнародних магістралей. Окремого питання потребує обґрунтування доцільності створення авіаційних хабів на Волині, особливо у післявоєнний час після відкриття повітряного простору України в цілому.

Одним із мультимодальних центрів для Волині, на нашу думку, повинен стати логістичний хаб біля залізничної станції Ізов, оскільки потенціалом для розвитку даного мультимодального хабу є поєднання залізничного та автомобільного перевезень, залізнична перевалка вантажів (між широкою та вузькою коліями), складські комплекси класу «А» для аграрної, промислової та e-commerce продукції, організація транспортно-логістичного центру для

сортування та розподілу товарів між автомобільними та залізничними маршрутами. Основними аргументами на користь його створення є розташування поблизу кордону, інтеграція із залізничною мережею, розвинута логістична. Зокрема станція Ізов знаходиться на прикордонному переході між Україною та Польщею, що забезпечує пряме сполучення із залізничними мережами ЄС, відповідно перехід обслуговує вантажні потоки, що прямують до Польщі, Німеччини та інших країн Європи, а близькість до автомобільного пункту пропуску Ягодин-Дорогуськ сприяє інтеграції залізничних та автомобільних перевезень. Окрім того станція Ізов є вузловою, забезпечуючи перевалку вантажів між широкою (1520 мм) та європейською вузькою (1435 мм) коліями, що дозволяє зручно здійснювати транспортування товарів між Україною та ЄС без затримок на зміну колісних пар. Логістична функція станції Ізов полягає у можливості створення сухого порту для перевалки контейнерів та митного оформлення; оптимізація експорту аграрної продукції, металів, машинобудівної техніки; зручна точка для транзиту імпортованих товарів (машин, обладнання, споживчих товарів); відповідними логістичними перевагами є розташування в зоні транзитного потоку Україна–Польща–Німеччина; підтримка міжнародних коридорів TEN-T, які з'єднують країни Східної Європи з Західною; скорочення витрат і часу, адже наявна можливість інтегрувати вантажні потоки різного типу без тривалих затримок на кордоні. Важливо зазначити і вагомий вплив на регіональний розвиток, оскільки передбачається залучення інвестицій у транспортну та складську інфраструктуру; створення нових робочих місць для місцевих мешканців; логістична інтеграція: Волинь стане важливою ланкою між Східною Європою та ЄС; збільшення експортного потенціалу України через оптимізацію товарних потоків. З огляду на вище викладене логістичний хаб у районі станції Ізов стане ключовим елементом транспортно-логістичної інфраструктури Волині, забезпечуючи ефективну інтеграцію України до європейських логістичних мереж та стимулюючи економічний розвиток регіону.

**Висновки.** Таким чином, модернізація логістичної інфраструктури Волині є важливим стратегічним кроком для забезпечення економічного зростання регіону, підвищення його конкурентоспроможності та інтеграції у міжнародні ланцюги постачання. Регіон має вигідне географічне положення на перетині транспортних шляхів України та Європи, що створює значний потенціал для розвитку логістичних хабів. Інвестиції у цифровізацію та автоматизацію логістичних процесів дозволять зменшити витрати на транспортування та зберігання вантажів; прискорити процеси митного оформлення та інтеграції з європейськими транспортними коридорами; покращити ефективність управління ресурсами та складськими потужностями; забезпечити гнучкість і адаптивність до сучасних викликів, таких як зміни попиту, кризові ситуації чи нові екологічні стандарти.

1. Волинська область. Вікіпедія. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0\\_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C)].

2. Стратегія Волинської області до 2027 року. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://voladm.gov.ua/article/strategiya-rozvitku-volinskoyi-oblasti-na-period-do-2027-roku/>
3. Rodrigue, J.-P. *The Geography of Transport Systems*. Routledge, 2024.
4. Notteboom, T. & Winkelmann, W. *The Role of Inland Terminals in the Intermodal Transport System*. Springer, 2012.
5. European Commission. *TEN-T Guidelines and Infrastructure Development Reports*. Електронний ресурс. Режим доступу: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)
6. Класи складських приміщень: характеристики й відмінності. <https://wareteka.com.ua/uk/blog/klasy-skladiv/>
7. Вахович І., Лакас В., Серветник Р. Інвестиційна привабливість регіонів держави у довоєнний період через призму фінансової безпеки. *Socio-Economic Relations in the Digital Society*, 3(45), 2022. С.29-40. / URL: <https://doi.org/10.55643/ser.3.45.2022.469>
8. Лютак О.М., Баула О.В., Небаба Н.О., Федоренко О.В., Грицай О.В. Моделювання впливу еколого-економічних факторів на зростання ВВП країни. *Актуальні проблеми економіки*. 2024. №7 (277). с.143-151. [https://eco-science.net/wp-content/uploads/2024/07/7.24.\\_topic\\_%D0%9Elena-M.-Liutak-Olena-V.-Baula-Vladyslav-I.-Kutsenko-Serg%D1%96%D1%96-V.-Ivantsov-Oleksandr-V.-Hrytsai-143-151-1.pdf](https://eco-science.net/wp-content/uploads/2024/07/7.24._topic_%D0%9Elena-M.-Liutak-Olena-V.-Baula-Vladyslav-I.-Kutsenko-Serg%D1%96%D1%96-V.-Ivantsov-Oleksandr-V.-Hrytsai-143-151-1.pdf)

1. Wikipedia contributors. (2025). Volyn Oblast. In Wikipedia, the free encyclopedia. Retrieved December 8, 2025, from [https://uk.wikipedia.org/wiki/Волинська\\_область](https://uk.wikipedia.org/wiki/Волинська_область)
2. Volyn Regional State Administration. (n.d.). Strategy for the development of Volyn region for the period until 2027. <https://voladm.gov.ua/article/strategiya-rozvitku-volinskoyi-oblasti-na-period-do-2027-roku/>
3. Rodrigue, J.-P. (2024). *The geography of transport systems* (6th ed.). Routledge.
4. Notteboom, T., & Winkelmann, W. (2012). The role of inland terminals in the intermodal transport system. In J. S. L. Lam & T. Notteboom (Eds.), *Current issues in shipping, ports and logistics* (pp. 165–182). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-90-5201-767-9\\_10](https://doi.org/10.1007/978-90-5201-767-9_10)
5. European Commission. (n.d.). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)
6. Wareteka. (n.d.). *Classes of warehouse premises: Characteristics and differences*. <https://wareteka.com.ua/uk/blog/klasy-skladiv/>
7. Vakhevych, I., Lakas, V., & Servetnyk, R. (2022). Investment attractiveness of the state regions in the pre-war period through the prism of financial security. *Socio-Economic Relations in the Digital Society*, 3 (45), 29–40. <https://doi.org/10.55643/ser.3.45.2022.469>
8. Liutak, O. M., Baula, O. V., Nebaba, N. O., Fedorenko, O. V., & Hrytsai, O. V. (2024). Modeling the impact of ecological-economic factors on the country's GDP growth. *Actual Problems of Economics*, 7 (277), 143–151. [https://eco-science.net/wp-content/uploads/2024/07/7.24.\\_topic\\_%D0%9Elena-M.-Liutak-Olena-V.-Baula-Vladyslav-I.-Kutsenko-Serg%D1%96%D1%96-V.-Ivantsov-Oleksandr-V.-Hrytsai-143-151-1.pdf](https://eco-science.net/wp-content/uploads/2024/07/7.24._topic_%D0%9Elena-M.-Liutak-Olena-V.-Baula-Vladyslav-I.-Kutsenko-Serg%D1%96%D1%96-V.-Ivantsov-Oleksandr-V.-Hrytsai-143-151-1.pdf)