

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту

в.о. завідувача кафедри

Уханова І.О.

“ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2024р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

**на здобуття освітнього ступеня бакалавра**

зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини

за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ: «ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ  
УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ»**

**Виконавець:**

студентка ФМЕ, гр. 43

Усач Анастасія \_\_\_\_\_

/підпис/

**Науковий керівник:**

к.е.н, доцент

Уханова Інна Олегівна \_\_\_\_\_

/підпис/

**ОДЕСА – 2024**

## АНОТАЦІЯ

### Усач А., «ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». - Одеський національний економічний університет. – Одеса 2024 р.

Кваліфікаційна робота складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є проблеми інтеграції пасажирських перевезень України в міжнародних транспортну систему.

У роботі розглядаються теоретичні аспекти дослідження системи міжнародних пасажирських перевезень, проводиться дослідження теоретичних основ забезпечення функціонування системи міжнародних пасажирських перевезень держави. Розглянуто чинники функціонування системи міжнародних пасажирських перевезень. Визначено методи та показники аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень.

Надано загальну характеристику України як учасника системи міжнародних транспортних перевезень. Проведено аналіз чинників впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень України. Проаналізовано показники стану та динаміки міжнародних перевезень пасажирів України.

Запропоновано організаційні заходи з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту. Сформульовано напрями активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту за окремими видами.

**Ключові слова:** міжнародні перевезення, пасажирські перевезення, транспортна політика, транспортна галузь, транспортна стратегія, чинники розвитку міжнародних перевезень пасажирів.

## ANNOTATION

### Usach A., "PROBLEMS AND PROSPECTS OF UKRAINE'S INTEGRATION INTO THE INTERNATIONAL PASSENGER TRANSPORTATION SYSTEM".

Qualification work for obtaining a master's degree in specialty 292 "International Economic Relations" under the educational program "International Economic Relations". - Odesa National University of Economics. – Odesa in 2024

The qualification work consists of three sections. The object of the study is the problem of the integration of passenger transport of Ukraine into the international transport system.

The paper examines the theoretical aspects of the study of the international passenger transportation system, and conducts a study of the theoretical foundations of ensuring the functioning of the state's international passenger transportation system. The factors of functioning of the system of international passenger transportation are considered. The methods and indicators of the analysis of the country's integration into the system of international passenger transport are defined.

A general description of Ukraine as a participant in the system of international transportation is given. An analysis of factors affecting the development of the system of international passenger transport of Ukraine was carried out. Indicators of the state and dynamics of international transportation of passengers in Ukraine were analyzed.

Organizational measures to intensify Ukraine's involvement in the international passenger transport system are proposed. Directions for intensifying the involvement of Ukraine in the system of international passenger transport by individual types have been formulated.

**Keywords:** international transportation, passenger transportation, transport policy, transport industry, transport strategy, factors of development of international passenger transportation.

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                  |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ВСТУП.....                                                                                                                       | 4  |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ<br>МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....                                     | 7  |
| 1.1 Поняття, роль та місце міжнародних пасажирських перевезень в системі<br>міжнародного транспорту.....                         | 7  |
| 1.2 Чинники впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських<br>перевезень .....                                              | 13 |
| 1.3 Методи та показники аналізу інтеграції країни до системи міжнародних<br>пасажирських перевезень.....                         | 18 |
| Висновки до Розділу 1.....                                                                                                       | 21 |
| РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ<br>ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....                                       | 23 |
| 2.1 Загальна характеристика України як учасника системи міжнародних<br>транспортних перевезень.....                              | 23 |
| 2.2 Аналіз чинників впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських<br>перевезень України.....                               | 30 |
| 2.3 Аналіз показників стану та динаміки міжнародних перевезень пасажирів<br>України .....                                        | 37 |
| Висновки до Розділу 2.....                                                                                                       | 52 |
| РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО<br>СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У<br>ПОСТВОЄННИЙ ЧАС..... | 53 |
| 3.1. Організаційні заходи з активізації залучення України до системи<br>міжнародного пасажирського транспорту.....               | 53 |
| 3.2. Напрями активізації залучення України до системи міжнародного<br>пасажирського транспорту за окремими видами.....           | 61 |
| Висновки до Розділу 3.....                                                                                                       | 72 |
| ВИСНОВОК.....                                                                                                                    | 73 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....                                                                                                  | 77 |

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Інтеграція України до системи міжнародних пасажирських перевезень є актуальною та важливою темою, яка стоїть перед країною в контексті розвитку та змін на світовому ринку транспортних послуг. Актуальність цієї теми пояснюється кількома ключовими аспектами.

По-перше, в умовах глобалізації та швидкого розвитку технологій, пасажирські перевезення стають все більш важливими для забезпечення міжнародного сполучення та економічного розвитку країн. Україна, знаходячись на перехресті шляхів Європи, має потенціал стати ключовим транспортним вузлом у цьому контексті.

По-друге, інтеграція до системи міжнародних пасажирських перевезень може значно покращити міжнародну економічну співпрацю, туризм та культурний обмін між Україною та іншими країнами. Це сприятиме розвитку бізнесу, залученню іноземних інвестицій та підвищенню міжнародного престижу країни.

По-третє, в контексті сучасних геополітичних викликів і загроз, інтеграція України до системи міжнародних пасажирських перевезень може мати стратегічне значення для зміцнення міжнародних зв'язків та безпеки країни.

Таким чином, розгляд проблем та перспектив інтеграції України до системи міжнародних пасажирських перевезень має велике значення для подальшого розвитку країни та її взаємодії зі світом.

**Метою** даної роботи є аналіз проблем та визначення перспектив інтеграції України до системи міжнародних пасажирських перевезень.

Для досягнення цієї мети в дослідженні були поставлені наступні **завдання:**

- розкрити поняття, роль та місце міжнародних пасажирських перевезень в системі міжнародного транспорту;

- дослідити чинники впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень;
- визначити методи та показники аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень;
- надати загальну характеристику України як учасника системи міжнародних транспортних перевезень;
- проаналізувати чинники впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень України;
- проаналізувати показники стану та динаміки міжнародних перевезень пасажирів України;
- дослідити організаційні заходи з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту;
- визначити напрями активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту за окремими видами;

**Об'єктом** кваліфікаційної роботи проблеми інтеграції пасажирських перевезень України в міжнародних транспортну систему.

**Предметом** дослідження є теоретичні підходи та практичні рекомендації щодо мінімізації проблем та активізації інтеграції України до системи міжнародних пасажирських перевезень.

**Методи дослідження.** У процесі дослідження використано теоретичні та емпіричні методи пізнання, методи аналізу та синтезу отриманих результатів, структурований, ранжування, ретроспективний, логічний та аналітичний методи.

**Інформаційною кваліфікаційної роботи** стали законодавчі акти України, нормативні документи Кабінету Міністрів України та Міністерства транспорту та зв'язку України, офіційні матеріали Державного комітету статистики, наукові праці з питань міжнародних пасажирських перевезень вітчизняних та зарубіжних вчених.

**Публікації та апробація результатів дослідження.** За результатами виконання кваліфікаційної роботи опубліковано наукові праці:

1. Усач А. Аналіз чинників впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень України. Збірник наукових праць кафедри міжнародних економічних відносин ОНЕУ «Світова економіка та міжнародні економічні відносини», 2024. Випуск 5 (у друці).
2. Ukhanova I., Usach A. Analysis of international transportation of passengers in Ukraine by road transport prior to the beginning of the full-scale invasion and in the conditions of war. Збірка тез X Міжнародної науково-практичної конференції «Current challenges of science and education». 3-5.06.2024 року. Берлін, Німеччина (у друці).

**Структура роботи.** Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (46 найменувань, викладені на 5 сторінках). Загальний обсяг кваліфікаційної роботи становить 81 сторінку. Кваліфікаційна робота містить 17 таблиць, 7 рисунків. Основний зміст роботи становить 69 сторінки комп'ютерного тексту.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **1.1 Поняття, роль та місце міжнародних пасажирських перевезень в системі міжнародного транспорту**

Транспорт належить до галузей, що мають стратегічне значення для економіки України, а його ефективне функціонування є необхідною умовою структурної перебудови економіки, активізації зовнішньоекономічної діяльності та задоволення потреб населення і суспільного виробництва у вантажних і пасажирських перевезеннях. Хоча роль транспорту в Україні зростає, його матеріально-технічний стан і масштаби інвестицій все ще далекі від оптимальних по відношенню до поточних і особливо перспективних потреб економіки і населення [27].

Міжнародні пасажирські перевезення відіграють важливу роль в економічній системі України і характеризуються показниками, пов'язаними із забезпеченістю матеріальними, трудовими та фінансовими ресурсами. Як свідчить досвід країн з розвиненою ринковою економікою, транспортна галузь повинна не тільки розвиватися адекватно зростаючим суспільним потребам, але й мати певний резерв пропускнуєї спроможності на випадок непередбачених потреб, які можуть виникнути за надзвичайних обставин. Нові тенденції розвитку ринкової економіки вимагають не тільки виваженої економічної політики, а й її всебічного теоретичного обґрунтування [9].

Міжнародні пасажирські перевезення є важливою складовою системи міжнародного транспорту і відіграють значну роль у забезпеченні зв'язків між країнами та народами світу.

Міжнародні пасажирські перевезення охоплюють рух людей через державний кордон з метою подорожування, туризму, бізнесу, навчання або інших цілей. Вони можуть здійснюватися різними видами транспорту, такими як авіація, залізниця, автотранспорт, морський і річковий транспорт.

Міжнародні пасажирські перевезення забезпечують зв'язок між країнами, сприяють розвитку туризму, торгівлі та міжнародних відносин. Вони дозволяють людям швидко та зручно переміщатися з однієї країни в іншу, розвивати бізнес та культурний обмін. Міжнародні пасажирські перевезення є важливою галуззю економіки країни, сприяючи створенню робочих місць, росту туризму та інвестицій у транспортну інфраструктуру.

Таким чином, міжнародні пасажирські перевезення відіграють ключову роль у забезпеченні міжнародної мобільності, соціального і економічного розвитку країн та сприяють зближенню різних культур і націй.

Таблиця 1.1

#### Підходи до визначення міжнародних пасажирських перевезень

| Автор                             | Визначення                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Деркач, Е. М.                     | Міжнародні пасажирські перевезення - це процес переміщення осіб або пасажирів через міжнародні кордони за допомогою авіатранспорту.                                                                                            |
| Ковальчук, С. Я. та Цуркан, А. О. | Міжнародні пасажирські перевезення - це будь-які види транспорту, які здійснюються між країнами та включають в себе авіаційні, морські, залізничні та автобусні маршрути.                                                      |
| Івасишина Н.В.                    | Міжнародні пасажирські перевезення - це взаємодія між різними країнами, спрямована на перевезення осіб або пасажирів за міжнародними маршрутами з однієї країни до іншої.                                                      |
| Якайтис І.Б.                      | Міжнародні пасажирські перевезення - це діяльність з перевезення пасажирів або осіб між країнами за допомогою будь-яких видів транспорту з метою комерційної або особистої подорожі                                            |
| Посонський С.Ф.                   | Міжнародні пасажирські перевезення - це фізичний переміщення осіб або пасажирів через кордони країн, що виконується з використанням будь-якого виду транспорту та спрямоване на забезпечення комерційних або особистих потреб. |

Джерело: складено за [5,13,16, 21, 36]

У таблиці 1.1 представлені різні підходи до визначення поняття "міжнародні пасажирські перевезення" від різних авторів. Зазначені визначення вказують на те, що міжнародні пасажирські перевезення - це процес або діяльність з переміщення осіб або пасажирів через міжнародні кордони між країнами.

Різні автори підкреслюють різні аспекти цього поняття, такі як види транспорту, які використовуються для таких перевезень (авіаційні, морські, залізничні, автобусні), а також комерційна або особиста мета подорожі.

Відмінності в підходах до визначення відображають різноманітність інтерпретацій інтеграції України у систему міжнародних пасажирських перевезень та підкреслюють значення збалансованого та комплексного розуміння цього поняття при розробці стратегій розвитку транспортної інфраструктури країни.

Система міжнародних пасажирських перевезень - це комплексна структура, яка забезпечує організацію і здійснення руху пасажирів між країнами. Вона включає в себе різні елементи, які спільно працюють для забезпечення ефективного та безпечного перевезення пасажирів. Основні елементи системи міжнародних пасажирських перевезень включають:

- транспортні засоби. Це різні види транспорту, такі як авіація, залізниця, автотранспорт, морський і річковий транспорт, які використовуються для перевезення пасажирів між країнами;

- транспортна інфраструктура. Це система доріг, залізниць, портів, аеропортів, станцій і терміналів, які забезпечують інфраструктуру для обслуговування та обробки пасажирських перевезень;

- логістичні послуги. Це послуги, які забезпечуються для організації та управління рухом пасажирів, включаючи бронювання квитків, вантажування та розвантаження, митний контроль, інформаційну підтримку тощо;

- технічне забезпечення і обслуговування. Це технічні системи та обладнання, які використовуються для забезпечення безпеки, комфорту та ефективності перевезення пасажирів, такі як сучасні літаки, потяги, автобуси, кораблі тощо;

- правова та регуляторна база. Це законодавство, правила і стандарти, які регулюють міжнародні пасажирські перевезення, включаючи правила безпеки, митні та міграційні вимоги, умови перевезення та інші правила;

- інформаційні та комунікаційні технології. Це системи і технології, які використовуються для обміну інформацією між різними учасниками системи, такі як бронювання квитків онлайн, системи відстеження руху транспортних засобів, мобільні додатки для пасажирів тощо [14].

Ці елементи спільно створюють і підтримують систему міжнародних пасажирських перевезень, яка забезпечує безпеку, комфорт та ефективність перевезення пасажирів між країнами.

Система міжнародних пасажирських перевезень спрямована на забезпечення ефективного, безпечного та комфортного перевезення пасажирів між країнами. Вона дає можливість пасажирам швидко та зручно подорожувати на великі відстані, відвідувати різні країни, проводити ділові зустрічі, відпочивати та відвідувати місця відпочинку.

Міжнародні пасажирські перевезення бувають різних видів і призначені для різних цілей:

1. Туризм. Це один з основних видів міжнародних пасажирських перевезень. Люди подорожують за кордон для відвідування туристичних місць, культурних пам'яток, природних парків, пляжів тощо;

2. Ділові поїздки. Бізнес-подорожі включають в себе подорожі на зустрічі, конференції, переговори, виставки, відрядження для ведення бізнесу тощо. Ці подорожі спрямовані на розвиток бізнесу, встановлення партнерських відносин, підписання угод тощо;

3. Освітні поїздки. Студенти, викладачі та науковці подорожують міжнародними перевізниками для отримання освіти, проведення досліджень, участі у наукових конференціях та обміні досвідом;

4. Медичні поїздки. Люди подорожують за кордон для отримання медичної допомоги, лікування, проведення операцій, консультацій медичних фахівців тощо;

5. Відвідування родичів та друзів. Люди подорожують міжнародними перевізниками, щоб відвідати своїх родичів, друзів або рідних, які проживають у інших країнах [22].

Ці різноманітні цілі підкреслюють значення та широкий спектр можливостей, які надають міжнародні пасажирські перевезення для подорожуючих.

Далі роздивимось класифікацію видів міжнародного пасажирського транспорту (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

### Класифікація видів міжнародного пасажирського транспорту

| Вид транспорту        | Опис                                                                                                                                    |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Авіатранспорт         | Включає у себе міжнародні авіарейси, які забезпечують перевезення пасажирів між країнами за допомогою повітряних літаків.               |
| Залізничний транспорт | Міжнародні потяги, які здійснюють пасажирські перевезення між різними країнами.                                                         |
| Автотранспорт         | Автобуси, міжнародні маршрутки та таксі, які перевозять пасажирів через кордон між країнами.                                            |
| Морський транспорт    | Круїзні лайнери, пасажирські феріботи та інші судна, які забезпечують перевезення пасажирів між портами різних країн через водні шляхи. |
| Електричний транспорт | Міжнародні маршрути електричних потягів, які забезпечують перевезення пасажирів між містами та країнами.                                |
| Трамвайний транспорт  | Міжнародні лінії трамваїв, які забезпечують перевезення пасажирів у містах та між містами в різних країнах.                             |

Джерело: складено за [9]

Існує різноманітність видів транспорту, призначених для міжнародних пасажирських перевезень, включаючи авіацію, залізницю, автомобільний, морський, електричний та трамвайний транспорт. Кожен вид транспорту має свої особливості, залежно від специфіки перевезень та використання, що відображається у різних технічних характеристиках та зручностях для пасажирів.

Різні види транспорту можуть відповідати різним потребам подорожуючих, в залежності від їхніх вподобань, вартості та доступності. Для кожного виду транспорту важлива належна інфраструктура, яка забезпечує безпеку та комфорт перевезень.

У цілому, різноманітність видів міжнародного пасажирського транспорту відображається у потребах різних категорій подорожуючих та сприяє забезпеченню широкого спектру можливостей для подорожей міжнародного рівня.

Інтеграція України до міжнародної системи пасажирських перевезень має низку важливих переваг і важливих мотивів:

1. Розвиток туризму. Україна має значний потенціал для розвитку туризму. Інтеграція до міжнародної системи пасажирських перевезень дозволить забезпечити зручний доступ до різноманітних туристичних об'єктів для іноземних туристів та сприятиме розвитку внутрішнього туризму;

2. Розвиток бізнесу. Міжнародні перевезення пасажирів є важливим елементом для розвитку бізнесу та торгівлі. Інтеграція України до міжнародної системи пасажирських перевезень сприятиме розвитку міжнародного бізнесу, обміну товарами та послугами;

3. Культурний обмін. Міжнародні пасажирські перевезення стимулюють культурний обмін між країнами. Це дозволяє українцям побачити світ та познайомитися з іншими культурами, а також привертає іноземних гостей до України для вивчення її культурних та історичних пам'яток;

4. Економічний розвиток. Інтеграція до міжнародної системи пасажирських перевезень сприятиме розвитку транспортної інфраструктури та послуг в Україні, що сприятиме загальному економічному розвитку країни [13].

У цілому, інтеграція України до міжнародної системи пасажирських перевезень є важливим кроком для її розвитку та забезпечення співпраці з іншими країнами світу.

Отже, міжнародні пасажирські перевезення відіграють ключову роль у глобальній системі транспорту. Вони забезпечують зв'язок між країнами та регіонами, сприяючи міжнародним подорожам, туризму, бізнесу та культурному обміну. Розвиток міжнародних пасажирських перевезень залежить від розвитку транспортної інфраструктури, узгодженості міжнародних стандартів безпеки та логістики, а також від узгодження та співпраці між країнами та транспортними компаніями. За допомогою міжнародних пасажирських перевезень люди мають можливість легко переміщатися між країнами, спілкуватися, здійснювати бізнес та вивчати культури і традиції різних народів. Таким чином, міжнародні пасажирські

перевезення відіграють важливу роль у зближенні народів та сприяють розвитку глобальної економіки і культурного обміну.

## 1.2 Чинники впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень

Транспортна галузь є важливим промисловим сектором економіки, що займається переміщенням людей та продуктів. До них відносяться авіакомпанії, автотранспортні підприємства, залізниці, судноплавні компанії, а також компанії, що надають транспортну інфраструктуру.

Ключем до успіху у транспортному бізнесі є пропозиція найбільш економічних, гнучких та ефективних послуг. Ось чому компаніям в галузі міжнародних перевезень пасажирів слід звернути увагу на останні тенденції у сфері перевезень і дотримуватися стратегій, які допоможуть перевершити інших гравців ринку доставки. Розглянемо основні тенденції більш детально на рис. 1.1.

### Тенденція №1: Впровадження хмарних систем.

- Однією з найбільших тенденцій транспортної галузі є впровадження хмарних систем, оскільки хмарні платформи використовують модель програмного забезпечення як послуги (SaaS), яка відкриває необмежені можливості масштабування компаній та інноваційного використання цифрових ресурсів. Це дозволяє досягти більш високої прибутковості та перевищити звичайну віддачу від можливостей локальних систем. Підтримка SaaS забезпечує ефективність та економію коштів у всіх бізнес-функціях, включаючи продаж та маркетинг, фінанси, юридичні питання та багато іншого.

### Тенденція №2: Комплексна та легка подорож.

- Необхідність зробити подорожі більш плавними та безпроблемними здебільшого проявляється у розвитку мобільності як послуги (MaaS).
- Однак низка ключових транспортних тенденцій у галузі, об'єднаних та спрямованих на мінімальну кількість зупинок або контрольно-пропускних пунктів, призводять до цього ключового зрушення у бік інтегрованих поїздок та перевезень. Другими тенденціями є оптимізація інфраструктури, створення вузлів мобільності для мультимодальних перевезень, створення платформ для безквиткових подорожей, впровадження інновацій у галузі мікромобільності та повідомлень останньої милі.

Рис. 1.1. Основні тенденції на ринку міжнародних перевезень пасажирів

Джерело: складено за [11]

Попит на пасажирські перевезення вивчався на рівні фактичного прийняття рішень пасажиром. Можна виділити кілька вимірів пасажирського транспорту. Кожен вимір є результатом одного чи кількох виборів, зроблених мандрівниками, і на цей вибір, у свою чергу, впливають водії. Наприклад, кількість пройдених кілометрів (на даний момент без розрізнення за видами транспорту) є результатом рішень щодо кількості турів (вибір заходів), а також пунктів призначення цих турів.

Розподіл цієї загальної кількості за видами транспорту визначається іншим вибором мандрівників: вибором способу, залежно від наявності автомобіля. Мандрівник також має визначитися з періодом доби для кожної поїздки та маршрутом через мережу, вибір, який має суттєвий вплив на рівень заторів. Фактор попиту на транспорт, який має великий вплив на один із цих п'яти варіантів подорожі, може мати обмежений вплив на інші варіанти подорожі. Володіння автомобілем розглядається як додатковий вибір попиту, але в той же час воно є рушієм іншого вибору попиту і також включено як таке в нашу класифікацію водіїв. У цьому розділі ми обговорюємо, що є рушійними силами попиту на транспорт, які майбутні перспективи розвитку водіїв і як кожен водій впливає на наступні вибори:

- Володіння автомобілем;
- Вибір діяльності та місця призначення;
- Вибір виду транспорту;
- Час - вибір дня та маршруту [16].

Слід зазначити, що малюнок є абстракцією розуміння, яке ми знайшли під час проведення дослідження. Насправді існує безліч взаємозв'язків. З міркувань уточнення малюнок візуалізує лише основні зв'язки. Те саме стосується факторів. Насправді додаткові фактори також можуть зіграти свою роль. Ця стаття зосереджена на основних факторах і не згадує фактори, які відіграють більш другорядну роль.

Обговорюючи драйвери, ми також вказуємо, які водії є головними визначальними факторами майбутнього транспортного попиту. Щоб бути основним визначальним фактором, необхідно виконати дві умови:

- сам водій повинен продемонструвати значний розвиток у майбутньому.
- відсоткова зміна водія повинна призводити до суттєвої зміни у відсотках транспортного попиту (велика чутливість попиту).

У сфері наземних та транзитних пасажирських перевезень відбуваються чудові зміни. Переважаючі фактори, що рухають цей сектор, включають зростання урбанізації, збільшення фінансування державної інфраструктури та підвищення поінформованості про екологічну стійкість. Злиття цих факторів підвищує попит на ефективні системи громадського транспорту та стимулює інновації у галузі. Досягнення в таких областях, як технологія пневматичної підвіски, електричні автобуси, автоматизовані системи продажу квитків та відстеження в реальному часі, забезпечують конкурентну перевагу та є ключовими відмінностями.

З появою технологій транспорт знаходиться на вершині революції. Розвиток розумних міст та інтеграція технологій IoT (Інтернет речей) та штучного інтелекту (II) радикально змінили операційну ефективність та якість користувацького досвіду. Крім того, розширена аналітика надає обчислювальні моделі, які відіграють важливу роль у прогнозуванні попиту на транзит та оптимізації маршрутів. Такі технології, як безпілотні автобуси та високошвидкісні залізниці, підтверджують потенціал та напрямок швидких технологічних перетворень у цьому секторі.

Однак сектор також стикається з потенційними ризиками. Нормативні перешкоди, інфраструктурні проблеми, фінансові обмеження та коливання цін на паливо можуть певною мірою перешкоджати зростанню. Крім того, пандемія Covid-19 серйозно порушила роботу сектору, спричинивши зниження пасажиропотоку та доходів. Це вимагало переоцінки стратегій та прискорило перехід до цифровізації та безконтактних послуг. Незважаючи на ці обмеження, завдяки постійним коригуванням на непередбачені обставини,

галузь залишається стійкою та демонструє перспективну траєкторію зростання [19].

У сфері масового транспорту певні тенденції формують майбутнє залізничних систем у всьому світі. Урбанізація стимулює попит на транспортні потужності. Фактично, за прогнозами, до 2050 міське населення збільшиться до 68% від загальної чисельності населення світу, що вказує на більш високий обсяг міських пасажирів. Останнім часом у залізничному секторі все більше уваги приділяється екологічній стійкості. Оскільки зелена енергетика стає глобальним пріоритетом, електричні та гібридні технології відіграють все більш важливу роль у залізничних перевезеннях.

Можливості криються у технологіях та інфраструктурних інноваціях. Наприклад, високошвидкісна залізниця, завдяки своїй швидкості, зручності та екологічним перевагам, служить привабливою альтернативою повітряному та автомобільному транспорту. З погляду ринку, економіки, що розвиваються, з зростаючими міськими кластерами пропонують невикористаний потенціал. Вони часто страждають від хаотичного міського автомобільного транспорту, що робить добре структуровану та ефективну залізничну систему бажаною перспективою. Цифровізація та штучний інтелект також обіцяють підвищити ефективність, зручність для користувачів та безпеку у цьому секторі.

Незважаючи на низку можливостей, залізнична галузь стикається зі значними перешкодами. Старішня інфраструктура, особливо в розвинених країнах, вимагає дорогого обслуговування та модернізації. Високі початкові витрати та тривалі терміни окупності часто залишаються стримуючими чинниками у розвиток залізничної інфраструктури. Крім того, соціально-політичні питання, такі як придбання землі, регіональна співпраця та політична воля часто створюють численні перешкоди. Ризики безпеки та адаптація до швидко змінюваних технологій та поведінки споживачів також є помітними проблемами.

З погляду обсягу ринку, сектор пасажирських авіаліній є великий і прибутковий сегмент світового транспортного ринку. Протягом багатьох років

він продовжував зростати через попит на авіап перевезення, чому сприяли такі фактори, як глобалізація, економічний розвиток і зростання добробуту основних груп населення світу. У цьому вся секторі спостерігаються значні капіталовкладення і технологічний прогрес, що є основою його великої діяльності, що охоплює безліч регіонів.

Докладний аналіз аналітики доходів цього сегменту показує сильну структуру доходів, яку підтримують різноманітні джерела доходу, такі як продаж квитків, додаткові збори та вантажні перевезення, серед іншого. Однак життєздатність сектора сильно залежить від зовнішніх ринкових умов, включаючи глобальну економічну стабільність, геополітичні проблеми або кризи в галузі охорони здоров'я, такі як пандемія COVID-19. Примітно, що динаміка цін паливо істотно впливає базу витрат, цим безпосередньо впливаючи на рентабельність [22].

На галузеву динаміку ринку пасажирських авіап перевезень впливає багато чинників. До них відносяться гостра конкуренція, нормативно-правова база, циклічний характер попиту та поява бюджетних перевізників. Крім того, технологічні досягнення відіграють життєво важливу роль у зміні операційної ефективності, якості обслуговування клієнтів та систем продажу квитків. Екологічне регулювання та стійка авіація також стають дедалі помітнішими, тим самим визначаючи траєкторію розвитку галузі.

На розвиток транспортної галузі впливають різноманітні фактори, як глобальні, так і внутрішні. Водночас можна відзначити, що між цими групами факторів існує кореляція, яка дає змогу послабити негативний тиск однієї групи факторів впливу за рахунок посилення іншої групи. Такий глобальний фактор, як пандемія Covid-19, істотно вплинув на транспортну галузь Росії, а саме сферу пасажирських перевезень. У квітні 2020 року пасажирообіг усіма видами транспорту зменшився більш ніж у 5 разів, у наступні місяці вплив пандемії на пасажирообіг зменшується, а з березня 2021 року спостерігається тенденція до зростання пасажирообігу. Заходи державної підтримки допомогли вчасно зменшити економічні втрати транспортної галузі. У 2022

році через посилення санкційного тиску пасажирообіг внутрішнього транспорту демонструє відносну стабільність, а на окремих видах транспорту – навіть тенденцію до зростання [22]. За результатами дослідження можна зробити висновок, що зовнішні та внутрішні чинники можуть надавати взаємний стабілізуючий вплив на транспортну галузь.

### **1.3 Методи та показники аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень**

В сучасному світі інтеграція до системи міжнародних пасажирських перевезень є однією з ключових складових глобального розвитку транспортної інфраструктури. Міжнародні пасажирські перевезення не лише забезпечують зручний та швидкий доступ до різних країн, а й відіграють важливу роль у забезпеченні міжнародного спілкування, розвитку туризму, розширенні бізнес-зв'язків та культурному обміні. Для країн, що прагнуть активно інтегруватися до цієї системи, важливо проводити аналіз інтеграційних процесів та ефективно використовувати методи та показники аналізу. У цьому контексті розгляд методів та показників аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень має вирішальне значення для розвитку транспортної інфраструктури та підвищення конкурентоспроможності країни на міжнародній арені. У цьому розділі буде розглянуто основні методи та показники аналізу, які використовуються для оцінки ступеня інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень, що дозволить краще зрозуміти поточний стан та перспективи розвитку даного напрямку.

Для аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень можна використовувати різноманітні методи та показники. Деякі з них можуть бути спрямовані на оцінку технічних аспектів, таких як інфраструктура та технічне оснащення транспортних засобів. Інші методи орієнтовані на аналіз економічних та фінансових показників, таких як витрати та прибутковість перевезень. Нижче представлені деякі можливі методи та

показники для аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень:

1. Оцінка інфраструктури. Аналіз доступності та якості транспортної інфраструктури, включаючи аеропорти, залізниці, автобусні та автомобільні маршрути.

2. Пасажиропотік. Вивчення обсягів пасажиропотоку на різних маршрутах та види транспорту, включаючи авіаційні, залізничні, автобусні та морські перевезення.

3. Економічна ефективність. Оцінка витрат на міжнародні пасажирські перевезення, включаючи витрати на паливо, технічне обслуговування, оплату праці та інші витрати.

4. Прибутковість. Аналіз прибутковості міжнародних пасажирських маршрутів та перевізників.

5. Якість обслуговування. Оцінка рівня комфорту та якості обслуговування пасажирів на різних маршрутах та види транспорту.

6. Конкурентоспроможність. Порівняння витрат та якості обслуговування з іншими країнами та транспортними компаніями.

7. Показники безпеки. Аналіз рівня безпеки пасажирських перевезень, включаючи статистику щодо аварій та інцидентів [23].

Ці методи та показники допоможуть зрозуміти стан та потенціал інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень та визначити напрями подальшого розвитку цього сектора.

Аналіз ефективності участі в міжнародних пасажирських перевезеннях вимагає використання різноманітних методів та показників. Це дозволяє країні оцінити свій внесок у глобальну транспортну систему, виявити потенційні можливості для підвищення ефективності та розвитку, а також визначити пріоритети для подальших дій.

У цьому контексті важливо досліджувати методи та показники аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень, а також визначити напрями активізації залучення України до цієї системи. Розвиток

міжнародних пасажирських перевезень в Україні сприятиме не лише економічному зростанню та розвитку транспортної інфраструктури, але й сприятиме покращенню міжнародного співробітництва, культурному обміну та підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Для аналізу ефективності участі у міжнародних перевезеннях пасажирів країна може використовувати різноманітні показники та статистичні дані:

1. Кількість міжнародних пасажирів. Цей показник вказує на загальний обсяг міжнародних пасажирських перевезень та їх динаміку за певний період часу.

2. Динаміка зростання міжнародних пасажирських перевезень. Аналіз змін у кількості міжнародних пасажирських перевезень з року в рік дозволяє оцінити тенденції у секторі та ефективність заходів для їх підвищення.

3. Показники експорту послуг міжнародного транспорту. Ці показники включають дохід від міжнародних пасажирських перевезень, обсяги послуг, що експортуються, та їх динаміку за роками.

4. Ринкові показники. Включають в себе частку ринку країни у міжнародних пасажирських перевезеннях, порівняно з іншими країнами, а також порівняння обсягів перевезень з конкурентами.

5. Показники зв'язку. Аналіз зв'язку між обсягами міжнародних пасажирських перевезень та іншими секторами економіки, такими як туризм, експорт товарів, зовнішньоекономічна діяльність тощо.

6. Показники якості обслуговування. Включають рівень задоволеності пасажирів, індекси безпеки, стабільність та надійність перевезень [18].

Використання цих показників дозволяє країні оцінити свою ефективність у міжнародних пасажирських перевезеннях, виявити слабкі та сильні сторони своєї діяльності та розробити стратегії для подальшого розвитку.

Аналіз методів та показників аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень свідчить про важливість системного підходу до цього питання. Для ефективного впровадження стратегій розвитку

та удосконалення міжнародних пасажирських перевезень необхідно використовувати широкий спектр методів аналізу, які дозволяють об'єктивно оцінити поточний стан та визначити напрями подальших дій.

Успішна інтеграція країни до системи міжнародних пасажирських перевезень вимагає систематичного моніторингу та аналізу ключових показників, таких як кількість міжнародних пасажирів, їхні маршрути та динаміка, обсяги експорту та імпорту послуг міжнародного транспорту, а також інші економічні та соціокультурні аспекти.

Застосування різноманітних методів аналізу, таких як SWOT-аналіз, порівняльний аналіз, прогнозування та моделювання, допомагає виявити переваги та недоліки участі країни у міжнародних пасажирських перевезеннях, а також розробити стратегії для подальшого розвитку та удосконалення системи.

Крім того, важливо враховувати не лише економічні аспекти, але й соціальні, екологічні та культурні фактори при формуванні політики інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень. Це дозволить забезпечити стале та збалансоване розвиток транспортної системи, сприяючи зростанню якості життя та покращенню міжнародного співробітництва.

### **Висновки до розділу 1**

Отже, міжнародні пасажирські перевезення відіграють ключову роль у глобальній системі транспорту. Вони забезпечують зв'язок між країнами та регіонами, сприяючи міжнародним подорожам, туризму, бізнесу та культурному обміну. Розвиток міжнародних пасажирських перевезень залежить від розвитку транспортної інфраструктури, узгодженості міжнародних стандартів безпеки та логістики, а також від узгодження та співпраці між країнами та транспортними компаніями. За допомогою міжнародних пасажирських перевезень люди мають можливість легко переміщатися між країнами, спілкуватися, здійснювати бізнес та вивчати культури і традиції різних народів.

На галузеву динаміку ринку пасажирських авіап перевезень впливає багато чинників. До них відносяться гостра конкуренція, нормативно-правова база, циклічний характер попиту та поява бюджетних перевізників. Крім того, технологічні досягнення відіграють життєво важливу роль у зміні операційної ефективності, якості обслуговування клієнтів та систем продажу квитків. Екологічне регулювання та стійка авіація також стають дедалі помітнішими, тим самим визначаючи траєкторію розвитку галузі.

Аналіз методів та показників аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень свідчить про важливість системного підходу до цього питання. Для ефективного впровадження стратегій розвитку та удосконалення міжнародних пасажирських перевезень необхідно використовувати широкий спектр методів аналізу, які дозволяють об'єктивно оцінити поточний стан та визначити напрями подальших дій.

## **РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **2.1 Загальна характеристика України як учасника системи міжнародних транспортних перевезень**

Розвиток зовнішньоекономічної діяльності України стримується низкою перешкод, які заважають загальному прогресу автомобільного транспорту. Ці фактори включають абсолютну плутанину в урядовому регулюванні, відсутність контролю на кордоні, чутливі збори для митних брокерів, адміністративні послуги та транспортні термінали. Крім того, існує багато бюрократичних перешкод для міжнародних перевезень, низька швидкість як для вантажних, так і для пасажирських перевезень, а також низький рівень безпеки на міжнародних маршрутах.

Також бракує комплексних послуг, у тому числі інформаційних, а в деяких правових сферах відсутнє законодавство щодо міжнародних перевезень. Нагальним завданням сьогодення є розробка нормативно-правових актів для спрощення процедур регулювання автомобільних перевезень по всій території України. Україна є транзитною країною. Це держава, що з'єднує Західну та Східну Європу.

В Україні розвинені всі основні види транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний, трубопровідний і метрополітен. Згідно з офіційною статистикою Держстату, у 2022 році послугами пасажирського транспорту скористалися 9 262,4 млн пасажирів [25].

Дамо характеристику основним складовим системи міжнародного транспорту України.

**Залізничний транспорт** є однією з найважливіших базових галузей економіки України, економічно пов'язаною з внутрішніми та зовнішніми перевезеннями країни та обслуговує транспортні потреби населення. Залізничі

відповідають за близько 82% вантажних перевезень та 36% пасажирських перевезень. Залізнична мережа України охоплює 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій). Електрифіковані залізниці складають 47,2%. За обсягами вантажних перевезень українські залізниці посідають четверте місце в Євразії та третє в Європі. Залізниці України безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини та Угорщини. Вона експлуатує 40 міжнародних залізничних переходів і обслуговує 18 українських портів у Чорноморсько-Азовському басейні.

**Морський транспорт** України підтримується Чорноморським, Азовським та Українським Дунайським пароплавствами, які мають загальний флот 5,2 млн. тонн та пасажирський флот 9 900 осіб. Морський транспорт забезпечують 38 державних підприємств з річним оборотом близько 10 мільярдів гривень.

Українська портова система складається з 18 портів, 175 перевантажувальних комплексів та восьми судноремонтних заводів; 13 портів розташовані на материковій частині України та п'ять - на території тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим. Загальна потужність портів і терміналів на континенті становить 313,3 млн тонн. Найбільшими портами в Україні є Одеський, Чорноморський, Миколаївський, Маріупольський та Південний (Одеська область) [25].

**Річковий транспорт** набуває все більшої популярності в Україні. Уряд України розглядає внутрішній річковий транспорт як вид транспорту, який потребує подальшого розвитку з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи та розширення транспортно-логістичних можливостей для підтримки української економіки. Розвиток річкового транспорту як «екологічно чистого» виду транспорту матиме значний вплив на соціальний розвиток України та довкілля. Внутрішнє судноплавство найближчим часом може повернути втрачені позиції та стати серйозною конкуренцією залізничному та автомобільному транспорту.

До **автомобільного транспорту** в Україні належать підприємства, що здійснюють пасажирські та вантажні перевезення, авторемонтні та шиномонтажні підприємства, автотранспортні підприємства та вантажні автотранспортні підприємства, а також автобусні та автовокзали, навчальні заклади, ремонтні та будівельні організації, об'єкти соціально-побутового та оздоровчого призначення та інші підприємства, організації та органи (з правом або без права власності), що забезпечують функціонування автомобільного транспорту. Не включено. Завдяки своїй високій мобільності та широкому спектру транспортних засобів за вантажопідйомністю, призначенням, конструкцією та економічними характеристиками, автомобільний транспорт має велике значення у перевезеннях на короткі відстані.

**Повітряний транспорт** До них відносяться авіатранспортні компанії, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомку і сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, авіаремонтні майстерні та інші підприємства, установи та організації, що забезпечують роботу повітряного транспорту.

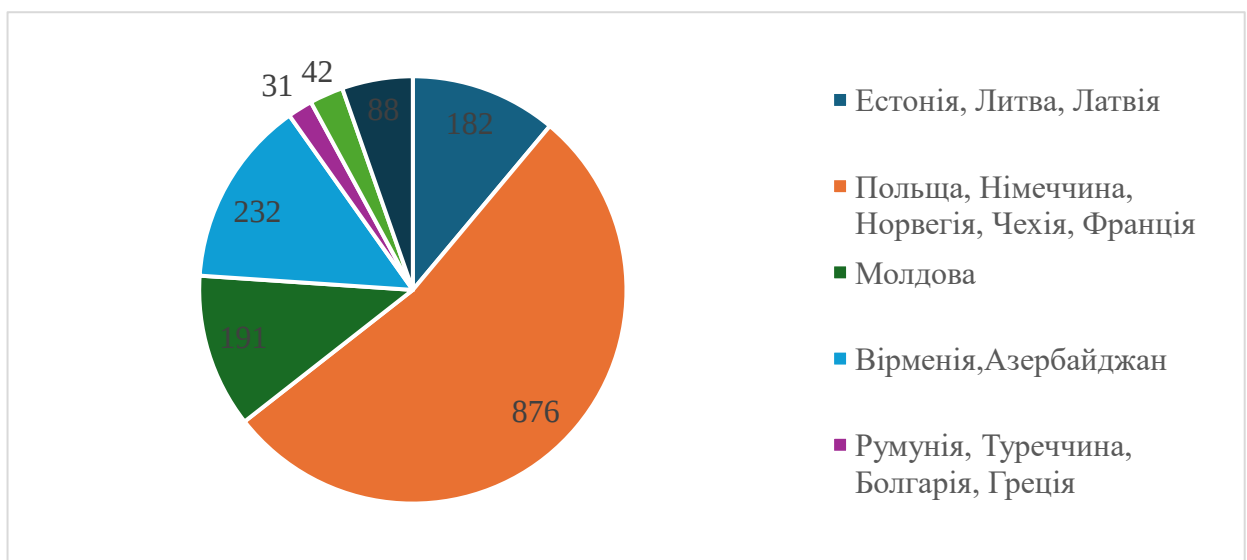


Рис. 2.1. Кількість маршрутів, які проходять через АПП України та сусідніх країн у відсотковому відношенні

Джерело: [18]

За наданими даними про кількість маршрутів, які проходять через автомобільні пункти пропуску (АПП) України та сусідніх країн у відсотковому відношенні можна зробити наступні висновки:

1. Найбільша кількість маршрутів проходить через кордони Польщі, Німеччини, Норвегії, Чехії та Франції, що складає 47% від загальної кількості маршрутів.
2. Приблизно 23% маршрутів проходить через Естонію, Литву та Латвію.
3. Молдова має приблизно 5% маршрутів, які проходять через її територію.
4. Вірменія та Азербайджан мають близько 7% маршрутів.
5. Найменша кількість маршрутів проходить через кордони Румунії, Туреччини, Болгарії та Греції, що становить приблизно 1% від загальної кількості маршрутів.

Загалом, дані свідчать про різноманітність транспортних зв'язків України з сусідніми країнами та показують основні напрямки міжнародного автомобільного сполучення.

Російська військова окупація тимчасово унеможливила вхід і вихід суден з українських портів. Наприклад, були тимчасово закриті порти Маріуполя, Бердянська, Скадовська та Херсона. Білгород-Дністровський порт не працює через відсутність портового флоту та вантажів. Судна тимчасово не можуть заходити та виходити з порту. Судна на причалах у Миколаєві, Орвії, Южному, Одесі та Чорноморську були частково оброблені та перевезені залізничним та автомобільним транспортом. Суднам тимчасово заборонено заходити на причали та виходити з них.

Країни світу зацікавлені в ефективному регулюванні національних і міжнародних автомобільних перевезень. У цьому контексті Україна бере активну участь у різних транспортних угодах, що відображено в її стратегії економічного розвитку. Особливістю правового регулювання є вирішення важливих транспортних проблем шляхом участі в міжнародних угодах. Це

сприяє створенню єдиної системи регулювання та ефективних механізмів управління та координації міжнародних перевезень. Беручи участь у таких угодах, Україна прагне створити прозорі та конкурентні умови для транспортних компаній для здійснення безпечних та ефективних перевезень.

Перевезення людей і вантажів в Україні відбувається по транспортних коридорах. Мережа міжнародних транспортних коридорів визначена трьома деклараціями Пан'європейської транспортної ради.

На основі цих декларацій створено десять міжнародних транспортних коридорів, чотири з яких проходять територією України:

Коридор 3. Брюссель - Аахен - Кельн - Дрезден - Вроцлав Катовіце - Краків - Львів - Київ;

Коридор 5. Венеція-Трієст/Копер-Любляна-Марибор-Будапешт-Ужгород-Львів-Київ;

Коридор 7. Річка Дунай (вода); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор 9. Гельсінкі - Выборг - Санкт-Петербург - Псков - Москва - Калінінград - Київ - Любашівка/Лоз Дільна - Кишинів - Бухарест - Димитровград - Алекс Сандрополіс;

Загалом динаміка МТК є відображенням технологічного прогресу на транспорті, прогресу глобалізації та регіоналізації світової економіки, зростання її поліцентричності, геополітичних та гео економічних інтересів країн-учасниць у розвитку міжнародних комунікацій, а також діяльність міжнародних організацій [18] (Рис. 2.2., 2.3).



Рис. 2.2. Карта МТК через територію України

Джерело: [21]



Рис. 2.3. Карта європейський МТК

Джерело: [21]

Найбільший важливий для України – це меридіональний МТК-9, що сполучає узбережжя Балтійського моря з берегами Чорного та Середземного

морів. Територією України він проходить через міста Чернігів – Київ – Умань – Одеса. Коридор з'єднує нашу державу із сімома країнами Європи.

Крім того, Україною проходять через міста Львів – Житомир – Київ два широтні міжнародні транспортні коридори: МТК-3 та МТК-5. Перший з них сполучає Україну з Польщею та Німеччиною, другий – із шістьма країнами Європи й має вихід до Адріатичного узбережжя.

МТК-7 має назву Дунайський водний шлях, що сполучає Україну з дев'ятьма країнами Європи.

Україна пропонує включити до мережі МТК ще три: Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), «Євразійський» (Чорноморського економічного співробітництва) (Чорноморськ – Поті (Батумі) – Тбілісі – Баку) та «Європа – Азія» (від Німеччини до Китаю). Останній називають «Великим Шовковим шляхом ХХІ сторіччя». Він охоплює 16 країн [19].

У липні 2022 року Європейська Комісія включила логістичні маршрути України до індикативної карти проєкту (автомобільні, залізничні, повітряні та водні шляхи) програми TEN-T. Для цього реконструюються існуючі пункти пропуску на кордонах з європейськими країнами, відкриваються нові пункти пропуску та переводиться залізниця на європейські стандарти. Стандартна ширина колії залізниць у світі становить 1435 мм, і такі ділянки зустрічаються дуже рідко, тоді як на українських залізницях, особливо в прикордонних районах, ширина інших колій становить 1520 мм [4]. Європейська комісія приєднала українські логістичні маршрути до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T):

- північний коридор Балтійського моря було розширено до Маріуполя через Львів та Київ;

- коридор Балтійське море - Чорне море - Егейське море продовжено через Львів та Чернівці (Румунія та Молдова) до Одеси;

- через Львів проходять коридори Балтійське море - Адріатичне море та Рейн - Дунай.

Нові транспортні коридори розширяють географію перевезень та покращать логістику, оскільки через війну в Україні морський транспорт недоступний, повітряне сполучення закрите, а імпорт та експорт здійснюються наземним шляхом.

Можливість поширення карти TEN-T на сусідні країни є важливим кроком до забезпечення узгодженості в плануванні інфраструктури та просування стандартів ЄС в якості стандарту. Це перший крок. Міністерство інфраструктури України підкреслює свій намір розвивати міцні зв'язки з ключовими країнами регіону та сприяти ефективній роботі в рамках проекту Нового Шовкового шляху. Створено законодавчу базу, яка дозволяє Україні за короткий період часу впровадити до 70% стандартів ЄС у відповідних секторах [2]. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року зазначено, що пріоритетним завданням Міністерства інфраструктури України є інтеграція транспортної мережі України в загальноєвропейську мережу TEN-T. Однак, реалізація цього рішення не відбулася. Однак реалізація цього рішення все ще затримується. Відсутність прогресу в цьому напрямку призвела до збільшення транспортних витрат та зниження загальної ефективності місцевого транспортного сектору [1].

## **2.2 Аналіз чинників впливу на розвиток системи міжнародних пасажирських перевезень України**

Через війну з Російською Федерацією транспортна інфраструктура України регулярно руйнується окупаційними російськими військами. Негативний вплив війни на міжнародні вантажні автомобільні перевезення проявляється у наступних причинно-наслідкових явищах [4]:

1. Довгі черги на контрольно-пропускних пунктах через виїзд цивільного населення з України З початку війни європейські митники пропускали транспортні засоби за спрощеними процедурами, але великі черги були неминучими, оскільки пропускна спроможність митниць не була

розрахована на такі потоки. Черги з автомобілів ускладнювали, а іноді й блокували рух вантажівок.

2. Щоденні обстріли території України російськими окупаційними військами, що призводять до руйнування доріг, автопідприємств, складів та вантажівок

3. Руйнування російськими ракетними ударами найбільшого в Україні нафтопереробного заводу, що призвело до дефіциту палива в Україні та різкого зростання попиту на імпорт палива з-за кордону, черг на пунктах пропуску через те, що танкери перетинають кордон без черги.

4. Інтенсивні обстріли енергетичної інфраструктури з боку російсько-окупаційних військ призвели до перебоїв в електропостачанні. Через знеструмлення вийшли з ладу сервери на пунктах пропуску, що призвело до зупинки роботи пунктів пропуску та утворення кілометрових черг транспортних засобів перед кордоном.

5. Блокада українських портів окупаційними військами призвела до переорієнтації значної частини сільськогосподарської продукції, що експортується морським шляхом, на автомобільний транспорт та перевантаження автомобільних пунктів пропуску.

Якщо аналізувати основні чинники, що вплинули на розвиток ринку пасажирським перевезень України за окремими видами транспорту, о слід зазначити наступне.

Морська блокада. Після початку повномасштабної війни та блокади Росією українських портів на Чорному морі український ринок пасажирській перевезень водним транспортом повністю зупинився. Як тимчасове вирішення ситуації з експортом товарів була підписана угода, що отримала назву "Зернова ініціатива", згідно з якою Україна та Росія підписали окрему угоду з ООН за участю Туреччини в липні 2022 року. Щоб вийти з цієї ситуації, Україна максимально використовувала залізничні та автомобільні транспортні шляхи, а також активно намагалася експортувати через порти на Дунаї. Однак, враховуючи, що до війни 60% вантажопотоку України перевозилося морем,

інші варіанти не забезпечували достатніх транспортних потужностей. Водночас під час Зернової ініціативи 2022 року на порти припадало лише 26% вантажопотоку, а у 2023 році - трохи більше 23% [28].

Тимчасові коридори України. Незважаючи на погрози Москви потопити всі судна, що прямують до українських портів, Україна мала сміливість оголосити про відкриття нового тимчасового коридору для торговельних суден, що прямують до чорноморських портів без досягнення домовленості з Росією. Частковому відновленню морського експорту через український коридор сприяло створення в листопаді спеціального фонду страхування суден нашою країною спільно з урядом Великої Британії та такими страховими компаніями, як Marsh McLennan і Lloyd's of London. З моменту відкриття нового українського коридору в порт Великої Одеси зайшло понад 300 нових суден, 90% з яких перевозили сільськогосподарську продукцію. За перші чотири місяці після відкриття коридору Україні вдалося значно збільшити обсяги експорту сільськогосподарської продукції морським шляхом.

Розвиток автомобільного транспорту та залізниці. У мирний час на залізничний та автомобільний транспорт припадало лише 22% від загального обсягу експорту, тоді як у перші роки повномасштабної війни цей показник зріс до 62%. Однак за перші 11 місяців 2023 року вантажоперевезення автомобільним транспортом дещо впали - до 47%. Однією з причин цього стали масові протести польських перевізників на кордоні з Україною [26].

Перешкоди на західному кордоні: у листопаді цього року поляки організували великий страйк і закрили основні автомобільні переходи на кордоні з Україною: Олевне-Лава-Руська, Корчова-Краковець, Доровськ-Ягодин та Медика-Шегині. Головною вимогою польських протестувальників було скасування так званого "транспортного безвізу". Цей режим, який діяв до початку повномасштабної війни, передбачав скасування дозволів на поїздки українських водіїв до країн ЄС.

Наразі автомобільні міжнародні пасажирські перевезення в Україну та з України можуть здійснюватися лише через митні пункти пропуску в західній та південній частинах країни (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Оціночна пропускна здатність пасажирських автомобілів та інтенсивність перевезень на існуючих пунктах пропуску на кордоні з ЄС та Молдовою

| Пункт пропуску                                     | Митниця              | Пропускна спроможність/інтенсивність | Інтенсивність згідно з Меморандумом* |
|----------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Республіка Польща                                  |                      |                                      |                                      |
| Ягодин-Дорогуськ                                   | Волинська митниця    | 1000/831                             | 300                                  |
| Рава Руська – Хребенне                             | Львівська митниця    | 250/499                              | 150                                  |
| Краковець – Корчова                                | Львівська митниця    | 500/582                              | 250                                  |
| Шегені – Медика                                    | Львівська митниця    | 300/506                              | 125                                  |
| Устилуг – Зосин (для порожніх вантажівок)          | Волинська митниця    | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Нижанковичі – Мальховіце (для порожніх вантажівок) | Львівська митниця    | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Словацька Республіка                               |                      |                                      |                                      |
| Ужгород–Вишне Немецьке                             | Закарпатська митниця | 500/314                              | і.в.                                 |
| Угорщина                                           |                      |                                      |                                      |
| Чоп (Тиса) – Захонь                                | Закарпатська митниця | 500/640                              | і.в.                                 |
| Румунія                                            |                      |                                      |                                      |
| Дякове – Халмеу                                    | Закарпатська митниця | -/184                                | і.в.                                 |
| Порубне – Сірет                                    | Чернівецька митниця  | -/425                                | і.в.                                 |
| Орлівка – Ісакча                                   | Одеська митниця      | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Молдова                                            |                      |                                      |                                      |
| Рені – Джурджулешти                                | Одеська митниця      | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Виноградівка – Вулканешти                          | Одеська митниця      | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Мамалига – Крива                                   | Чернівецька митниця  | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Старокозаче – Тудора                               | Одеська митниця      | і.в.                                 | і.в.                                 |
| Могилів-Подільський – Отач                         | Вінницька митниця    | і.в.                                 | і.в.                                 |

Джерело: [41]

Також слід зазначити, що робота автомобільних пунктів пропуску ускладнюється необхідністю оформлення пасажирських автомобілів та регулярною появою спеціальних автомобілів, які перетинають кордон (вантажівки зі зброєю, гуманітарною допомогою, паливом) поза загальною чергою, що призводить до збоїв у ритмі роботи КПВВ.

Залізничний транспорт. Враховуючи те, що через війну Україна більше не має авіасполучення, порти заблоковані, і навіть автомобільні пункти пропуску на Заході закривають у 2023 році, Укрзалізниці потрібно збільшити потік. Однак через різну ширину колії з ЄС неможливо максимально збільшити потік у цьому напрямку, а відносини з Білоруссю та Росією, які історично були

центром залізничних вантажних перевезень, остаточно розірвані. У той час як рейки з колією 1435 мм прокладаються по всьому ЄС, ми перейняли колію 1520 мм із Радянського Союзу. Проблема в тому, що ця траса не відповідає європейській. На жаль, у нас дуже мало залізничних переїздів до Європи. Те ж саме стосується і автомобільних доріг. Повний перехід на європейську колію є дуже тривалим і дорогим інфраструктурним рішенням, яке неможливо реалізувати у воєнний час. Це потребувало б повної заміни всіх колій в Україні (хоча експлуатаційний кілометр українських доріг близько 21 тис. км) і заміни рухомого складу, що було б фізично дуже складним і дорогим.

При цьому пасажирські перевезення активно розвиваються, тоді як вантажні у 2023 році поступово увійшли у стан стагнації. Реагуючи на високий попит, залізниця почала розширювати міжнародне сполучення: у 2023 році Україна обслуговувала 66 внутрішніх та 24 міжнародних маршрутів. При цьому у 2023 році «Укрзалізниця» перевезла на міжнародних маршрутах понад 2 млн пасажирів, тоді як до війни цей показник становив лише близько 40 тис. пасажирів на рік [25].

Позитивними факторами, які зараз розвиваються в Укрзалізниці, є:

- прямі договори на закупівлю дизельного палива, газу та електроенергії, більше 70% річної потреби логістики закуповується напряму, що дозволяє заощадити понад 1,6 млрд грн.

- бюджетна підтримка Укрзалізниці за 10 місяців 2023 року досягла 3,5 млрд грн, з них 3 млрд грн спрямовано на придбання нового транспорту; У листопаді 2023 року завдяки додатковому бюджету УЗ оголосила тендер на закупівлю ще 22 пасажирських вагонів на суму близько 1 млрд грн. Кабінет міністрів надає державні гарантії за кредитами на 6 млрд грн, у тому числі 3,9 млрд грн від Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) і 2,1 млрд грн від ЄБРР.

- додаткове фінансування від міжнародних партнерів: ЄБРР – 200 млн євро на екстрені капітальні інвестиції та позики для поповнення оборотного капіталу, на додаток до екстреної лінії ліквідності в розмірі 150 млн євро,

наданої в 2022 році, ЄІБ – 100 млн євро позики на будівництво, модернізацію та ремонт залізничної інфраструктури та придбання капітальних товарів для розвитку залізничного вантажного транспорту, Світовий банк – 25 млн дол. на закупівлю та будівництво залізничних платформ.

– Укрзалізниця також має право на безповоротну фінансову підтримку для розвитку окремих прикордонних проектів за програмою Connecting Europe Facility [25].

Сектор військової авіації. Виходом зі складної ситуації у вантажному секторі є відновлення авіасполучення між Україною та рештою світу, що стане чудовим подарунком для всіх мандрівників, які відвідують Україну. Хоча запуск пасажирських рейсів — авантюрна та досить ризикована справа з огляду на постійну ракетну загрозу, у 2023 році ця ідея завжди витала в повітрі.

Також слід зазначити, що уряд України разом з партнерами з ЄС шукає шляхи забезпечення України всім необхідним як для функціонування української економіки. Одним з найважливіших викликів є відновлення та нарощування потенціалу логістичного ланцюга, який був частково або повністю порушений через руйнування транспортної інфраструктури та блокаду українських портів російськими окупаційними військами. Європейські партнери підписали низку важливих угод з українськими колегами, спрямованих на спрощення митних процедур і, таким чином, підвищення ефективності міжнародних вантажних автомобільних перевезень (Таблиця 2.2.).

Таблиця 2.2

Події та заходи, які вплинули на ефективність роботи автомобільних пунктів пропуску та автоперевізників в умовах воєнного стану

| Дата     | Захід/Подія                                                                              |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 17.03.22 | Упроваджено інформаційну систему «Шлях»                                                  |
| 2.04.22  | Російські окупанти зруйнували найбільший в Україні нафтопереробний завод у м. Кременчук* |
| 12.05.22 | Програма Єврокомісії – «Шляхи Солідарності»                                              |
| 10.06.22 | Запрацював проєкт «Відкритий кордон»                                                     |
| 20.06.22 | Відкрито оновлений пункт пропуску «Краківець – Корчова»                                  |
| 29.06.22 | Підписано угоду про ліберизацію перевезень з України, так званий «транспортний безвіз»   |
| 5.09.22  | Польські перевізники заблокували доступ до митного пункту пропуску Дорогуськ*            |

|            |                                                                                                                                      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.10.22    | Україна стала членом європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту «митний безвіз»                                         |
| 10.11.22   | Російські окупаційні війська розпочали масовані ракетні обстріли об'єктів енергетичної інфраструктури України*                       |
| 12.12.22   | Проект «еЧерга» у пункті пропуску «Ягодин – Дорогуськ»                                                                               |
| 25.01.23   | Проект «еЧерга» впроваджено на всіх автомобільних пунктах пропуску                                                                   |
| 13.02.23   | На польсько-українському кордоні розпочав роботу новий пропускний пункт «Мальховіце – Нижанковичі»                                   |
| 2.05.23    | Єврокомісія заборонила імпорту агропродукції з України до Болгарії, Угорщини, Польщі, Словаччини та Румунії до 15 вересня 2023 року* |
| 4.05.23    | Польська сторона заблокувала рух вантажного транспорту у пункті пропуску «Ягодин – Дорогуськ»*                                       |
| 7.06.23    | Польські фермери заблокували рух вантажівок з України через пункт пропуску «Шегині»                                                  |
| 9.06.23    | Польські фермери заблокували рух вантажівок з України через пункт пропуску «Ягодин»                                                  |
| з 16.09.23 | Польща, Словаччина й Угорщина продовжили блокаду імпорту української агропродукції                                                   |

Джерело: [41]

Події та заходи, які вплинули на ефективність роботи автомобільних пунктів пропуску та автоперевізників в умовах воєнного стану, можуть бути узагальнені наступним чином:

1. Впровадження інформаційної системи "Шлях" сприяло покращенню моніторингу та контролю автомобільних маршрутів.
2. Руйнування нафтопереробного заводу у м. Кременчук та масовані ракетні обстріли об'єктів енергетичної інфраструктури України значно погіршили ситуацію у сфері транспортних перевезень.
3. Підписання угоди про ліберизацію перевезень та впровадження проекту "Відкритий кордон" сприяли поліпшенню міжнародного автомобільного сполучення.
4. Блокада руху вантажного транспорту та імпорту агропродукції з України до деяких європейських країн обмежили транспортні зв'язки та вплинули на роботу автомобільних пунктів пропуску.
5. Впровадження проекту "еЧерга" сприяло оптимізації процесу перетину кордону, але блокади та обмеження руху вантажівок негативно вплинули на його ефективність.

Отже, події та заходи, описані в таблиці, мають значний вплив на роботу автомобільних пунктів пропуску та автоперевізників, що потребує уваги та аналізу з метою покращення ситуації у цій сфері.

Далі зробимо SWOT-аналіз українських міжнародних пасажирських перевезень під час війни (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

SWOT-аналіз українських міжнародних пасажирських перевезень під час війни

| <b>Сильні сторони (Strengths)</b>                                                               | <b>Слабкі сторони (Weaknesses)</b>                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Географічне розташування України на шляху міжнародних маршрутів                                 | Втрата деяких територій та зв'язку з ринками, що може призвести до зменшення обсягів пасажирських перевезень |
| Розвинена мережа міжнародних аеропортів та авіаліній                                            | Зменшення довіри до безпеки та стабільності України серед пасажирів                                          |
| Розвинена інфраструктура та технології управління пасажирськими перевезеннями                   | Зменшення інвестицій та фінансування з боку міжнародних партнерів та інвесторів                              |
| Наявність досвіду та кваліфікованого персоналу                                                  | Зменшення обсягів пасажирських перевезень через обмеження в'їзду та виїзду з країни                          |
| <b>Можливості (Opportunities)</b>                                                               | <b>Загрози (Threats)</b>                                                                                     |
| Розвиток нових маршрутів та партнерств з альтернативними ринками                                | Посилення конкуренції з боку інших країн та авіакомпаній                                                     |
| Використання кризової ситуації для модернізації та реформування системи пасажирських перевезень | Зростання ризику військових дій, що може призвести до обмеження або припинення пасажирських перевезень       |

Джерело: авторська розробка

Українські міжнародні пасажирські перевезення знаходяться в складній ситуації через війну та геополітичні турбулентності. Однак, вони мають певні переваги, такі як географічне розташування та розвиненість інфраструктури. Для використання можливостей та зменшення загроз необхідно розробити стратегії розвитку нових маршрутів, партнерства та модернізації інфраструктури. Також, необхідно активно взаємодіяти з міжнародними партнерами та авіакомпаніями для забезпечення стабільності та конкурентоспроможності українського ринку пасажирських перевезень.

### 2.3 Аналіз показників стану та динаміки міжнародних перевезень пасажирів України

Далі було проаналізовано динаміку перевезень пасажирів всіма видами транспорту та пасажирообіг у довоєнному періоді та з початком війни (Рис. 2.4, Табл. 2.4-2.9).

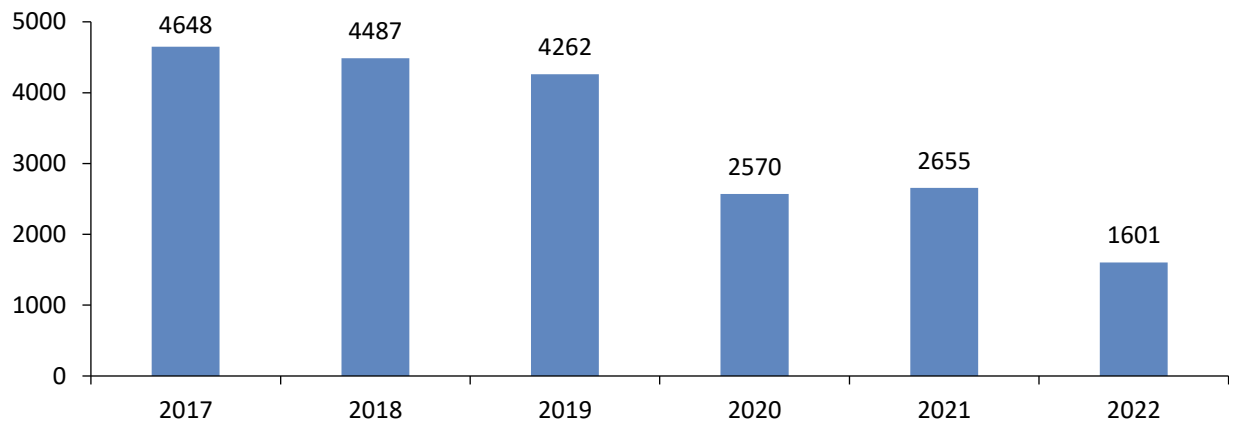


Рис. 2.4. Динаміка перевезень пасажирів всіма видами транспорту, (млн / mln)  
Джерело: складено за [2]

Можна відзначити, що період пандемії спричинив загальне падіння перевезень пасажирів, що видно по показникам 2020-2021 років. Якщо порівнювати 2022 рік з 2017, то кількість перевезень пасажирів склала всього 34% показника 2017 року.

Надалі проаналізуємо динаміку перевезень пасажирів за видами транспортного сполучення.

Таблиця 2.4

Перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення, тис.

|            | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| Усього     | 30   | 29   | 72   | 79   | 53   | 106  |
| міжнародне | 19   | 11   | 1    |      |      |      |
| каботажне  | 11   | 18   | 71   | 79   | 53   | 106  |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 у 3,53 рази.

Таблиця 2.5

Перевезення пасажирів річковим транспортом за видами сполучення, тис.

|            | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| Усього     | 449  | 563  | 596  | 590  | 257  | 361  |
| міжнародне | 7    | 11   | 15   | 15   |      |      |
| внутрішнє  | 442  | 552  | 581  | 575  | 257  | 361  |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що перевезення пасажирів річковим транспортом за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 у 0,8 рази (тобто на 20%).

Таблиця 2.6

Перевезення пасажирів авіатранспортом за видами сполучення, тис.

|            | 2016   | 2017    | 2018    | 2019    | 2020   | 2021   |
|------------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|
| Усього     | 8277,9 | 10555,6 | 12529,0 | 13705,8 | 4797,5 | 9348,1 |
| міжнародне | 7475,4 | 9614,5  | 11446,1 | 12547,2 | 4287,7 | 8622,3 |
| внутрішнє  | 802,5  | 941,1   | 1082,9  | 1158,6  | 509,8  | 725,8  |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що перевезення пасажирів авіаційним транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,3 рази.

Таблиця 2.7

Пасажирообіг морського транспорту за видами сполучення (тис.пас.км)

|        | 2016    | 2017    | 2018   | 2019   | 2020  | 2021   |
|--------|---------|---------|--------|--------|-------|--------|
| Усього | 17838,3 | 10781,8 | 2088,9 | 1325,9 | 703,0 | 1345,7 |

|            |         |         |        |        |       |        |
|------------|---------|---------|--------|--------|-------|--------|
| міжнародне | 17608,1 | 10514,5 | 765,8  | 94,3   | —     | —      |
| каботажне  | 230,2   | 267,3   | 1323,1 | 1231,6 | 703,0 | 1345,7 |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що пасажирообіг морського транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 (0,075) або 92,45%.

Таблиця 2.8

Пасажирообіг річкового транспорту за видами сполучення (тис.пас.км)

|            | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | 2020   | 2021   |
|------------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| Усього     | 12554,1 | 19567,1 | 25511,7 | 24462,5 | 3336,7 | 4470,4 |
| міжнародне | 7813,2  | 12836,0 | 17354,4 | 16501,3 |        |        |
| внутрішнє  | 4740,9  | 6731,1  | 8157,3  | 7961,2  | 3336,7 | 4470,4 |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що пасажирообіг річкового транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 на 64,39%.

Таблиця 2.9

Пасажирообіг авіатранспорту за видами сполучення (тис.пас.км)

|            | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Усього     | 15533 | 20346 | 25889 | 30242 | 10107 | 18730 |
| міжнародне | 15169 | 19919 | 25394 | 29707 | 9844  | 18391 |
| внутрішнє  | 364   | 427   | 495   | 535   | 263   | 339   |

Джерело: складено за [2]

Відмічається, що пасажирообіг авіатранспорту за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,2 рази.

Таблиця 2.10

Пасажиропотоки в аеропортах України, тис

|                                                   | 2017          | 2018           | 2019           | 2020          | 2021          | 2022       |
|---------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|------------|
| <b>Відправлено пасажирів з аеропортів України</b> | <b>8272,6</b> | <b>10309,6</b> | <b>12212,7</b> | <b>4313,9</b> | <b>8140,1</b> | <b>...</b> |
| за видами сполучення                              |               |                |                |               |               |            |
| міжнародне                                        | 7318,5        | 9215,2         | 11042,2        | 3796,1        | 7405,9        | ...        |
| внутрішнє                                         | 954,1         | 1094,4         | 1170,5         | 517,8         | 734,2         | ...        |
| <b>Прибуло пасажирів в аеропорти України</b>      | <b>8226,3</b> | <b>10235,8</b> | <b>12121,8</b> | <b>4350,6</b> | <b>8080,9</b> | <b>...</b> |
| за видами сполучення                              |               |                |                |               |               |            |
| міжнародне                                        | 7272,6        | 9142,3         | 10951,9        | 3832,8        | 7347,9        | ...        |
| внутрішнє                                         | 953,7         | 1093,5         | 1169,9         | 517,8         | 733,0         | ...        |

Джерело: складено за [2]

Відмітимо, що пасажиропотік за міжнародним авіаційним сполученням переважає над внутрішніми перельотами. Всього з аеропортів України у 2021 році відправлено 8140,1 тисяч пасажирів, прийнято 8080,9 тисяч пасажирів. Найбільш вагомими показниками пасажиропотоку було зафіксоване у 2019 році.

Наразі найбільш стабільні показники міжнародних перевезень пасажирів демонструє автомобільний транспорт України.

Таблиця 2.11

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у міжнародному сполученні за регіонами, тис

|                   | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | 2021          | 2022       |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|
| <b>Україна</b>    | <b>2390,7</b> | <b>2350,9</b> | <b>2658,7</b> | <b>1091,8</b> | <b>1178,9</b> | <b>...</b> |
| Автономна         |               |               |               |               |               |            |
| Республіка Крим   | ...           | ...           | ...           | ...           | ...           | ...        |
| Вінницька         | 13,4          | 20,9          | 55,1          | 35,1          | 25,2          | ...        |
| Волинська         | 431,0         | 178,2         | 257,5         | 126,0         | 112,5         | ...        |
| Дніпропетровська  | 18,9          | 19,7          | 14,1          | 2,8           | 0,6           | ...        |
| Донецька          | 78,8          | 57,1          | 12,7          | 2,1           | –             | ...        |
| Житомирська       | 0,3           | 25,2          | 65,8          | 26,0          | 77,0          | ...        |
| Закарпатська      | 29,9          | 104,7         | 177,8         | 34,4          | 16,3          | ...        |
| Запорізька        | 4,2           | 11,0          | 9,0           | 1,8           | 3,2           | ...        |
| Івано-Франківська | 89,7          | 153,9         | 74,7          | 62,2          | 117,4         | ...        |
| Київська          | 8,6           | 14,9          | 17,4          | 14,4          | 15,4          | ...        |
| Кіровоградська    | –             | –             | –             | –             | –             | ...        |
| Луганська         | 85,4          | 54,9          | 1,7           | –             | –             | ...        |
| Львівська         | 460,1         | 404,7         | 356,0         | 152,1         | 213,2         | ...        |
| Миколаївська      | 15,0          | 26,4          | 23,8          | 23,6          | 34,2          | ...        |
| Одеська           | 161,5         | 111,7         | 92,9          | 24,2          | 13,4          | ...        |
| Полтавська        | 8,3           | 18,6          | 27,2          | 6,9           | 17,9          | ...        |
| Рівненська        | 41,3          | 60,6          | 68,4          | 28,4          | 27,7          | ...        |

|               |       |       |       |       |       |     |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Сумська       | 40,1  | 5,3   | –     | –     | –     | ... |
| Тернопільська | 20,0  | 33,5  | 52,6  | 30,4  | 40,2  | ... |
| Харківська    | 257,8 | 200,6 | 189,2 | 32,6  | 15,3  | ... |
| Херсонська    | 1,6   | 3,3   | 4,1   | 4,4   | –     | ... |
| Хмельницька   | 14,2  | 4,9   | 7,8   | 1,8   | 3,6   | ... |
| Черкаська     | –     | –     | –     | –     | –     | ... |
| Чернівецька   | 37,3  | 42,1  | 137,0 | 35,4  | 19,7  | ... |
| Чернігівська  | 58,7  | 68,6  | 43,5  | 18,8  | 22,8  | ... |
| м.Київ        | 514,6 | 730,1 | 970,4 | 428,4 | 403,3 | ... |

Джерело: складено за [2]

Нажаль, офіційна статистика не дає повної інформації, починаючи з 2022 року, однак можна відмітити, що Івано-Франківська, Полтавська, Тернопільська області наростили показники міжнародних перевезень пасажирів автобусним транспортом.

Такі негативні тенденції не могли не позначитись на рентабельності транспортних підприємств України.

Таблиця 2.12

Рентабельність операційної та всієї діяльності підприємств за окремими видами економічної діяльності, %

|      | Рівень рентабельності операційної діяльності підприємств                   | Рівень рентабельності всієї діяльності підприємств |
|------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
|      | <b>Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність</b> |                                                    |
| 2017 | –1,0                                                                       | –3,5                                               |
| 2018 | –1,6                                                                       | –4,3                                               |
| 2019 | 4,1                                                                        | 1,4                                                |
| 2020 | 4,4                                                                        | 1,6                                                |
| 2021 | 5,8                                                                        | 3,7                                                |
| 2022 | 2,7                                                                        | –4,2                                               |
|      | <b>у тому числі наземний і трубопровідний транспорт</b>                    |                                                    |
| 2017 | –8,2                                                                       | –9,5                                               |
| 2018 | –9,7                                                                       | –11,5                                              |
| 2019 | –2,3                                                                       | –5,0                                               |
| 2020 | 5,1                                                                        | 7,1                                                |
| 2021 | 10,5                                                                       | 8,3                                                |
| 2022 | –0,2                                                                       | –3,5                                               |
|      | <b>водний транспорт</b>                                                    |                                                    |
| 2017 | 1,9                                                                        | 2,0                                                |
| 2018 | 1,7                                                                        | 1,6                                                |

|                             |      |       |
|-----------------------------|------|-------|
| 2019                        | 6,9  | 5,6   |
| 2020                        | 12,3 | 3,0   |
| 2021                        | 2,9  | 2,2   |
| 2022                        | 8,5  | -5,3  |
| <b>авіаційний транспорт</b> |      |       |
| 2017                        | -4,8 | -2,2  |
| 2018                        | -2,6 | -3,1  |
| 2019                        | к/с  | к/с   |
| 2020                        | к/с  | к/с   |
| 2021                        | 2,2  | 1,9   |
| 2022                        | -4,8 | -26,3 |

Джерело: складено за [2]

Для оцінки розвитку міжнародного транспорту України у порівнянні з іншими країнами світу проведемо порівняння деяких показників розвитку транспорту із країнами ЄС. Наразі це найбільш актуально через те, що Україна має статус країни кандидата на вступ до Європейського Союзу.

Таблиця 2.13

Перевезення пасажирів залізничним транспортом, тис

|                 | 2017          | 2018          | 2019          | 2020         | 2021         |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| <b>Україна</b>  | <b>164942</b> | <b>157962</b> | <b>154812</b> | <b>68333</b> | <b>81335</b> |
| Австрія         | 290583        | 309534        | 317092        | 192359       | 218850       |
| Бельгія         | ...           | ...           | ...           | ...          | ...          |
| Болгарія        | 21203         | 21338         | 21340         | 16810        | 17147        |
| Велика Британія | 1746269       | 1771766       | 1824969       | 713200       | 805774       |
| Греція          | 15359         | 16795         | 19599         | 10220        | 10029        |
| Данія           | 194612        | 193122        | 193951        | 124628       | 123918       |
| Естонія         | 7433          | 7759          | 8373          | 5984         | 6077         |
| Ірландія        | 83150         | 89797         | 98407         | ...          | 36892        |
| Іспанія         | 593793        | 602752        | 634955        | 333397       | 418501       |
| Італія          | 864570        | 882243        | 898472        | 389883       | 491782       |
| Кіпр            | —             | —             | —             | —            | —            |
| Латвія          | 17494         | 18242         | 18623         | 12862        | 11194        |
| Литва           | 4176          | 4666          | 4991          | 3238         | 3948         |
| Люксембург      | 22930         | 23331         | 25016         | 14527        | 16595        |
| Мальта          | —             | —             | —             | —            | —            |
| Нідерланди      | 390569        | 389776        | 388984        | 181541       | 207165       |
| Німеччина       | 2831444       | 2880871       | ...           | ...          | ...          |
| Польща          | 303001        | 301122        | 326467        | 204036       | 240022       |
| Португалія      | 141876        | 147408        | 175333        | 102224       | 120702       |
| Румунія         | 69057         | 66500         | 69708         | 50559        | 54937        |

|            |         |         |         |        |        |
|------------|---------|---------|---------|--------|--------|
| Словаччина | 75370   | 77753   | 81420   | 49577  | 46345  |
| Словенія   | 13422   | 13554   | 13907   | 8151   | 11860  |
| Угорщина   | 147428  | 147986  | 146885  | 100730 | ...    |
| Фінляндія  | 85703   | 87502   | 92801   | 59550  | 55009  |
| Франція    | 1277193 | 1246608 | 1265330 | 723852 | 894397 |
| Хорватія   | 19832   | 20271   | 19854   | 13103  | 13541  |
| Чехія      | 183024  | 189536  | 193842  | 129453 | 135318 |
| Швеція     | 229816  | 246490  | 264603  | 169163 | 164490 |

Джерело: складено за [2]

Можна відзначити, що серед країн ЄС із розвинутим залізничним сполученням Україна відстає від Австрії, Великої Британії, Данії, Іспанії, Італії, Нідерландів, Польщі, Франції, Португалії, Швеції, Чехії, незважаючи на щільність залізничних шляхів.

Таблиця 2.14

Пасажирообіг автомобільного транспорту, тис. пас. Км

|                 | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Україна</b>  | <b>35509</b> | <b>34560</b> | <b>33880</b> | <b>19092</b> | <b>18763</b> |
| Австрія         | 94757        | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Бельгія         | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Болгарія        | 8917         | 8018         | 8953         | 4803         | 4612         |
| Велика Британія | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Греція          | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Данія           | 74468        | 74934        | ...          | 69742        | 70835        |
| Естонія         | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Ірландія        | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Іспанія         | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Італія          | 885458       | 857727       | 875911       | 579844       | 633684       |
| Кіпр            | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Латвія          | 17509        | 17813        | 18070        | ...          | ...          |
| Литва           | 34392        | 33200        | ...          | ...          | ...          |
| Люксембург      | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Мальта          | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Нідерланди      | 194200       | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Німеччина       | 1015350      | 1013700      | 996500       | 866646       | 846687       |
| Польща          | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Португалія      | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Румунія         | 22170        | 22363        | 23624        | 17169        | 18024        |
| Словаччина      | 5356         | 5304         | 5212         | 3530         | 3366         |
| Словенія        | 10955        | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Угорщина        | ...          | ...          | ...          | ...          | ...          |
| Фінляндія       | 76002        | 75961        | 75861        | 72061        | 70760        |
| Франція         | 860795       | 858872       | 851214       | 677341       | 769146       |
| Хорватія        | 31862        | 30962        | 30962        | 23675        | 27201        |
| Чехія           | 90049        | 94193        | 97320        | 77771        | 96722        |

|        |     |     |     |     |     |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Швеція | ... | ... | ... | ... | ... |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|

Джерело: складено за [2]

Дані наявні не за всіма країнами, але можна відзначити, що автомобільні перевезення (як власний автотранспорт, так і автобусні перевезення) також в Україні менші, ніж у Чехії, Франції, Фінляндії, Данії, Італії, Німеччині.

Що стосується функціонування міжнародного пасажирського сполучення після початку повномасштабної війни, слід зазначити наступне.

У 2021 році **залізничний транспорт** забезпечив проїзд за кордон лише 180 тис. осіб, або 2,4% від загального трафіку українських пасажирів за кордон. Новий трафік “Укрзалізниці” 2022 року – це 2050 пасажирів на добу, що складе 750 тис. за результатами року. 2021 року до країн Європи здійснювали регулярні рейси всього три поїзди, а їх завантаження рідко сягало 80%. Наразі з українських міст до країн ЄС відкрито регулярне сполучення за шести напрямками. Однак слід зазначити, що у 2022 році Укрзалізниця змінила порядок обліку пасажирських перевезень у приміському сполученні з пільговим проїздом. Це стало однією з причин низького рівня пасажиропотоку, тому порівняння цього показника за досліджуваний період є не зовсім коректним. Інших даних державна статистика не надає. Однак, як уже зазначалося вище, тенденція до зниження пасажиропотоку зберігається. Наразі неможливо визначити масштаби падіння.

У 2022 році пасажирські перевезення залізничним транспортом склали 155 млн пасажирів, що становить 98,1% від показника 2021 року. Обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом у 2022 році становив 28,7 млрд пасажиро-кілометрів, що дещо більше порівняно з 2021 роком, коли він досяг 28,1 млрд пасажиро-кілометрів, але пасажиропотік зменшився. У період з 2019 по 2023 рік пасажирські перевезення залізничним транспортом скоротилися в 1,8 раза.

Масштаби пасажирських перевезень залізничним транспортом підтримувалися за рахунок призначення додаткових поїздів та незначного, але

максимального збільшення розкладу руху пасажирських поїздів на популярних маршрутах.

На пасажирські залізничні перевезення в Україні негативно вплинули повільні та неефективні структурні реформи, неефективне управління сектором, застарілі фінансові моделі та системи ціноутворення, часткова модернізація інфраструктури та рухомого складу, війна в країні, а також зміни у напрямку пасажирських перевезень.

Подальшому ж зростанню перевезень заважає різниця у ширині української та європейської колії (1520 мм та 1435 мм відповідно). У 2023 році "Укрзалізниця" забезпечувала 66 внутрішніх та 24 міжнародних маршрути. При цьому, якщо ще до війни "Укрзалізниця" за міжнародним напрямком перевозила на рік тільки близько 40 тис. людей, то вже у 2023 році - понад 2 млн пасажирів [19].

З початку масштабної окупації обсяг **міжнародних автобусних перевезень** в Україні зріс майже втричі. Зокрема, з початку повного укомплектування в лютому до кінця липня Державна служба безпеки дорожнього руху видала 178 посвідчень. Це втричі більше, ніж ліцензій на міжнародні автомобільні перевезення, виданих за аналогічний період минулого року. Загальний обсяг перевезень на ринку пасажирських перевезень за цей період склав 2,2 млрд. грн. Це майже на 1,3 млрд грн більше, ніж за аналогічний період минулого року. Про це свідчать дані, оприлюднені Міністерством інфраструктури України та РахUkraine під час круглого столу з авіакомпаніями у Торгово-промисловій палаті України. Загальна кількість проданих через Інтернет автобусних квитків (лише з травня по липень 2023 року) сягнула 844,1 тисячі. Це вдвічі більше, ніж за аналогічний період минулого року. При цьому 85% електронних автобусних квитків, придбаних з травня по липень цього року, були придбані на міжнародні маршрути і лише 15% - на внутрішні. Найбільш завантаженими напрямками під час війни були Польща, Німеччина та Чехія.

У процесі оновлення нормативно-правової бази для автобусних перевезень Міністерство планує (Рис. 2.5):

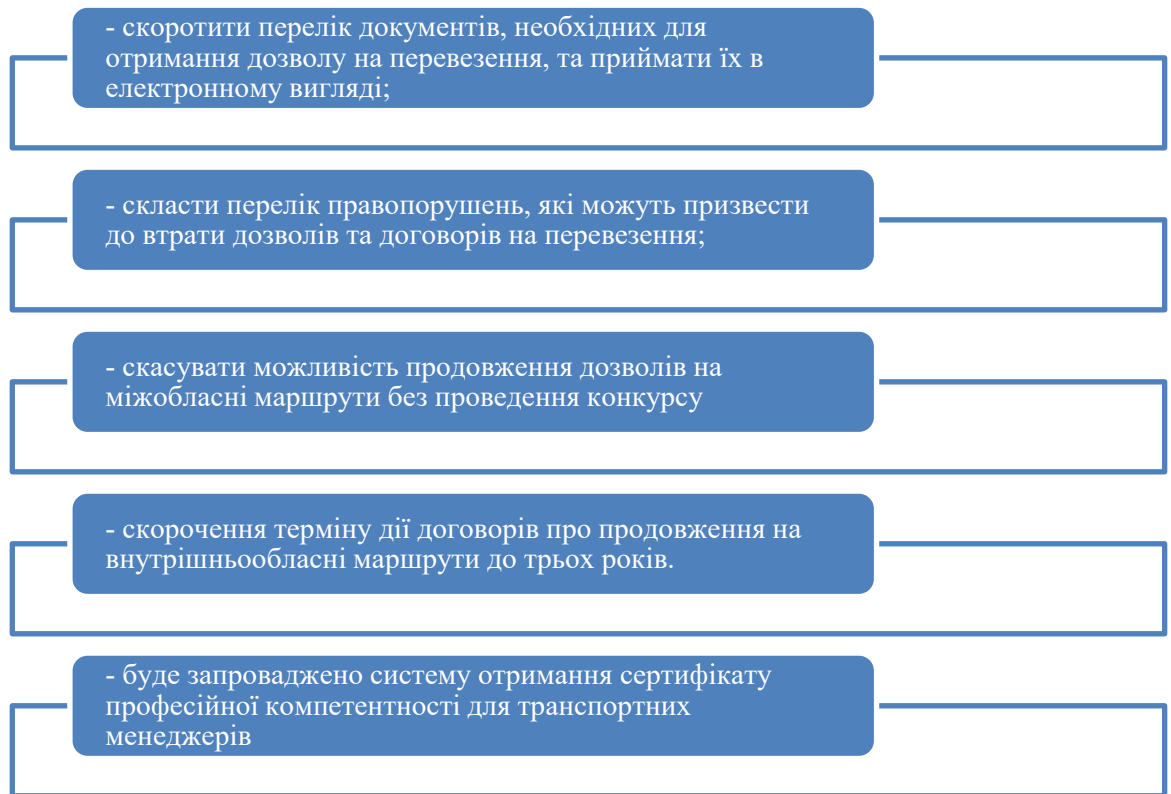


Рис. 2.5 Заходи оновлення нормативно-правової бази для автобусних перевезень після початку вторгнення

Джерело: складено за [18]

Ринок нелегальних міжнародних перевезень становить майже 30% від загальної частки міжнародних перевезень. Це приблизно 3,2 мільярда гривень. Щороку бюджет України втрачає 650 млн грн з цієї суми. Тому Міністерство розвитку громад, регіонів та інфраструктури впроваджує реформи для покращення маршрутів та розширення ринку. Зокрема, впроваджено нові функції в системі eCherga. З 12 лютого 2024 року всі автобуси зможуть перетинати кордон, зареєструвавшись у системі eCherga: до восьми пунктів пропуску додано ще 21 пункт пропуску. Транспортні компанії зможуть керувати всіма чергами автобусів у своїх офісах, видавати дозволи на маршрути, обирати час перетину кордону, зменшувати черги та вчасно доставляти пасажирів.

# МАСШТАБУВАННЯ €ЧЕРГИ ДЛЯ АВТОБУСІВ:

ПУНКТИ ПРОПУСКУ, ДЕ ДІЯТИМЕ ПОСЛУГА

|                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>» Ягодин – Дорогуськ</li> <li>» Устилуг – Зосин</li> <li>» Угринів – Долгобичув</li> <li>» Рава-Руська – Гребенне</li> <li>» Грушів – Будомєж</li> <li>» Краківець – Корчова</li> <li>» Шегині – Медика</li> <li>» Смільниця – Кросценко</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>» Чоп – Захонь</li> <li>» Лужанка – Берегурань</li> </ul>                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>» Могилів-Подільський – Отач</li> <li>» Маяки – Удобрне – Паланка</li> <li>» Старокозаче – Тудора</li> <li>» Россошани – Брічень</li> <li>» Серпневе 1 – Басарабська</li> <li>» Сокиряни – Окниця</li> <li>» Мамалига – Крива</li> <li>» Малоярославець 1 – Чадир-Лунга</li> <li>» Нові Трояни – Чадир-Лунга</li> <li>» Табаки – Мирне</li> <li>» Виноградівка – Вулканешти</li> <li>» Рені – Джурджулешти</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>» Малий Березний – Убля</li> <li>» Ужгород – Вишне Немецьке</li> </ul>                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>» Дякове – Халмеу</li> <li>» Красноільськ – Вікову де Сус</li> <li>» Порубне – Сірет</li> <li>» Дяківці – Раковець</li> <li>» Орлівка – Ісакча</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

Рис. 2.6 Міжнародні автобусні перевезення за допомогою сервісу €Черга

Джерело:[29]

З початку війни було продано понад 2,5 мільйона міжнародних автобусних квитків (на суму 2,2 мільярда гривень), а обсяг продажів збільшився на 171% порівняно з довоєнним рівнем. З травня по липень було продано 1,2 мільйона квитків на міжнародні перевезення, тоді як за аналогічний період 2021 року - 449 000 квитків.

Влітку 2021 року на ринок автобусних перевезень припадало 47% внутрішніх перевезень і 53% міжнародних, але з початком війни це повністю змінилося, і зараз частка міжнародних перевезень становить 86%, тоді як на внутрішні припадає 14%. Експерти відзначили, що збільшення кількості проданих квитків на в'їзд до деяких країн ЄС минулого року перевищило 10 разів: У порівнянні з 2021/4/7 кількість придбаних квитків до Німеччини зросла з 2,4 тис. до 34,8 тис. (у 14,5 разів), до Словаччини - з 1,2 тис. до 31,3 тис. (у 26 разів), до Румунії - з 1 тис. до 14,8 тис. (у 14,8 разів), до Угорщини - з 0,9 тис. до 9,8 тис. (в 11 разів).

Варто зазначити, що в останні місяці кількість тих, хто купує квитки у зворотному напрямку, перевищує кількість тих, хто виїжджає з країни. Це не є великою проблемою, але простежується наступна тенденція: Починаючи з квітня, найбільше квитків продається на зворотній шлях в Україну.

З початку війни ціни на найпопулярніші міжнародні рейси зросли в середньому в 1,5 рази. Зокрема, ціни на квитки між Києвом і Берліном зросли в 1,8 рази (з 1940 грн до 3640 грн), між Києвом і Прагою в 1,5 рази (з 1920 грн до 3050 грн) і між Києвом і Варшавою в 1,4 рази (з 1100 грн до 1570 грн до повної окупації). Середня ціна квитка на поїздку за кордон становить 1550 грн, що безпосередньо пов'язано з підвищенням ціни на дизпаливо, яка зараз становить 55,8 грн за літр, і зростанням курсу долара (37,76 грн за літр) (USD).

Пасажиरोоборот автомобільного транспорту також продемонстрував тенденцію до зниження, досягнувши 34,6 млрд пасажирокілометрів у 2023 році порівняно з 35,5 млрд пасажирокілометрів у 2022 році. Середня відстань, яку подолав один пасажир автомобільним транспортом (автобусами) у 2022 році, становила 18 км, а в міжнародному сполученні - 832 км. У 2022 році пасажирські автобуси, що експлуатуються українськими компаніями та організаціями, подолали загальну відстань 2,1 млрд км (1,5 млрд км пасажирських перевезень), з яких 80% працювали на дизельному паливі, а 7% - на бензині.

У 2022 році державний кордон України перетнули 17,8 млн транспортних засобів, з яких 9 млн в'їхали в Україну та 8,8 млн виїхали з України. Найбільша кількість транспортних засобів перетнула кордон з Польщею - 6,1 млн; із загальної кількості транспортних засобів, що перетнули кордон у 2018 році, 6,6 млн були українськими транспортними засобами та 11,2 млн - іноземними. Частка легкових автомобілів становила 84% (28% українських транспортних засобів), а автобусів - 2% (1% українських транспортних засобів). У 2018 році по Україні було перевезено 0,4 мільйона легкових автомобілів та 0,3 мільйона автобусів.

Так, український ринок міжнародних пасажирських перевезень зазнав негативного впливу пандемії та війни, що призвело до зниження транспортної активності та подальшої ерозії транзитного потенціалу. У контексті фундаментальних реформ та змін у напрямку інтеграції України існує потреба у збільшенні обсягів ринку вантажних та пасажирських перевезень, але для цього необхідно вирішити такі нагальні проблеми національного рівня:

- Повільний прогрес реформ у транспортному секторі та повільна реакція на зміни у зовнішньому середовищі;
- Критичний стан економіки, особливо в промисловому секторі. Зниження обсягів виробництва в реальному секторі економіки (крім сільського господарства);
- Систематичне недофінансування транспортного сектору та відсутність внутрішнього відтворення;
- Відсутність стратегічного документу щодо розвитку та реалізації потенціалу транспортного сектору України та неузгодженість його термінології;
- Нестабільна соціально-політична ситуація в Україні та тимчасова блокада східного транзиту призвели до зменшення обсягів вантажопотоків, у тому числі транзиту через територію України всіма видами транспорту (з Європейського Союзу до країн України). Митного союзу та Казахстану) та обмеження пропозицій інших транзитних операторів; Відсутність стратегічного документу та термінології щодо розвитку та реалізації потенціалу транспортної галузі України;
- зміни в структурі транспортних потоків і незначні зміни номенклатури стратегічних товарів;
- Зменшення пасажиропотоку на всіх видах транспорту, переважно залізничного;
- Низька якість обслуговування пасажирів на ринку пасажирських перевезень;

- високі транспортні тарифи, відсутність гнучкої тарифної політики та оцінки наслідків регуляторних рішень у сфері тарифної політики;
- Зниження доходів населення та підвищення тарифів на проїзд зменшили попит населення на транспортні послуги;
- Низький рівень цифровізації та автоматизації в транспортному секторі
- Серйозна корупція;
- Відсутність пропускнуої спроможності на пунктах перетину кордону;
- Низька якість транспортної та складської інфраструктури;
- Скорочення протяжності залізниць і автомобільних доріг; Зменшення кількості портів і аеропортів.

Також необхідно відзначити деякі галузеві проблеми, що виникають у міжнародних пасажирських перевезеннях в Україні:

- Залізничний транспорт: Техніко-технологічне відставання залізничної інфраструктури та рухомого складу України. Вузькі місця в залізничній інфраструктурі перешкоджають розвитку більш ефективного сполучення з європейськими та внутрішніми портами. Відсутність через територію України мережі європейських швидкісних залізниць із колією 1435 мм. Спільна залізнична мережа для вантажних і пасажирських перевезень, яка не відповідає європейським стандартам і практикам. Втрата традиційних ринків збуту через відмову Росії ввести в експлуатацію і так слабку українську залізницю, блокуючи російський ринок.

- Автомобільний транспорт: відсутність будівництва нових доріг, низька якість доріг через недотримання учасниками дорожнього руху правил перевезення негабаритних та великовагових вантажів, нерозвиненість дорожньої інфраструктури, недостатня кількість автосервісів, безпечних стоянок, вузли зв'язку, кафе, готелі, кемпінги тощо.

- Водний транспорт: скорочення пасажирів річковим транспортом, невирішені проблеми в управлінні перевезеннями відповідно до встановлених міжнародних стандартів, недостатні технічні характеристики

портів (глибина шляхів і акваторій, технічний стан причалів, автоматизація та комп'ютеризовані системи).

### **Висновки до розділу 2**

Українські міжнародні пасажирські перевезення знаходяться в складній ситуації через війну та геополітичні турбулентності. Однак, вони мають певні переваги, такі як географічне розташування та розвиненість інфраструктури. Для використання можливостей та зменшення загроз необхідно розробити стратегії розвитку нових маршрутів, партнерства та модернізації інфраструктури. Також, необхідно активно взаємодіяти з міжнародними партнерами та авіакомпаніями для забезпечення стабільності та конкурентоспроможності українського ринку пасажирських перевезень.

Можна відзначити, що період пандемії спричинив загальне падіння перевезень пасажирів, що видно по показникам 2020-2021 років. Якщо порівнювати 2022 рік з 2017, то кількість перевезень пасажирів склала всього 34% показника 2017 року. Відмічається, що перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 у 3,53 рази. Відмічається, що перевезення пасажирів річковим транспортом за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 у 0,8 рази (тобто на 20%). Відмічається, що перевезення пасажирів авіаційним транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,3 рази. Відмічається, що пасажирообіг морського транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 (0,075) або 92,45%. Відмічається, що пасажирообіг річкового транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 на 64,39%. Відмічається, що пасажирообіг авіатранспорту за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,2 рази.

### **РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПОСТВОЄННИЙ ЧАС**

#### **3.1. Організаційні заходи з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту**

У сучасних умовах глобалізації та розвитку транспортної інфраструктури активне залучення країни до системи міжнародного пасажирського транспорту має велике значення для її розвитку та конкурентоспроможності на світовій арені. Відкриття нових міжнародних маршрутів, поліпшення якості послуг та забезпечення безпеки пасажирів є важливими завданнями, які перед стоять органам управління та транспортним компаніям.

У цьому контексті організаційні заходи з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту набувають особливого значення. Вони спрямовані на розвиток співпраці з міжнародними партнерами, вдосконалення транспортної інфраструктури, розширення маршрутної мережі та підвищення якості обслуговування пасажирів.

У даному пункті буде розглянуто різноманітні організаційні заходи та стратегії, спрямовані на активізацію залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту, а також їхні можливі переваги та виклики.

Збройна окупація Російської Федерації докорінно змінила транспортну систему України. Наразі повітряний простір України закритий для цивільної авіації у зв'язку з конфліктом на українській території та введенням воєнного стану. Крім того, де-факто розпочалася блокада портів на південному узбережжі України. Військові кораблі держави-агресора заблокували судна, що прямують до українських портів у Чорному та Азовському морях. Блокада українських портів змусила вантажовідправників і перевізників змінювати логістику експортних поставок і перенаправляти вантажі на західні

прикордонні переходи. Низька пропускна спроможність західних прикордонних переходів України ускладнює транспортування вантажів під час війни. Тому найважливішим завданням на даний момент є захист транспортної інфраструктури на підконтрольних Україні територіях, підтримка та розвиток пропускної спроможності прикордонних переходів та створення умов для реорганізації логістики для виконання найважливіших функцій країни. Крім того, мають бути запроваджені відповідні заходи та механізми для відновлення, реконструкції та модернізації об'єктів транспортної інфраструктури та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі ЄС. Метою програми є забезпечення гармонізації правил, законодавства та інституційної діяльності транспортного сектору України з країнами ЄС, а також зміна підходу до створення транспортних та логістичних рішень, що дозволить задовольнити транспортні потреби населення та забезпечити економічний розвиток [34].

План відновлення Робочої групи з реконструкції та розвитку інфраструктури розділений на різні напрямки, кожен з яких має наступні завдання

- Залізничний транспорт: розвиток пасажирських, вантажних та поштових перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні; розвиток інфраструктури залізничного транспорту; відновлення та розбудова залізничних переходів на західному кордоні України; імплементація законодавства ЄС для забезпечення організаційної та технічної гармонізації між українськими та європейськими залізницями; розвиток конкуренції та формування розвинених ринків послуг залізничного транспорту;

- повітряний транспорт - розвиток внутрішніх та міжнародних пасажирських авіаперевезень, вантажних та поштових перевезень; лібералізація міжнародних авіаперевезень; відновлення та розвиток аеропортової інфраструктури; зв'язок, навігація та моніторинг системи управління повітряним рухом України; імплементація Угоди між Україною та ЄС про спільний повітряний простір;

- морський та внутрішній водний транспорт - створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей українських портів; модернізація глибоководної портової інфраструктури; впровадження спільних з ЄС процедур для забезпечення безпеки судноплавства; створення національної частини системи SafeSeaNet для моніторингу руху суден, морської допомоги, морського зв'язку, реагування на забруднення з суден, обміну інформацією про рух суден та надзвичайні ситуації; розвиток портової інфраструктури та потужностей;

- Автомобільний транспорт, міський електротранспорт, дороги та дорожнє господарство - Визначення джерел фінансування будівництва та експлуатації доріг;

- Розвиток міського електрифікованого транспорту, громадського автомобільного транспорту та вдосконалення систем управління;

- Відновлення функціонування національної дорожньої мережі з урахуванням комплексності та покращення безпечної інфраструктури;

- Розвиток внутрішніх та міжнародних пасажирських і вантажних перевезень, створення сучасного ринку послуг;

- впровадження сучасних технологій та гармонізація законодавства у сфері дорожнього будівництва із законодавством ЄС; розвиток мережі швидкісних електрозарядних станцій;

- Поштовий зв'язок - розвиток та реконструкція поштової мережі та об'єктів поштового зв'язку; надання поштових послуг на встановленому рівні якості;

- Туризм та курорти - забезпечення відродження в'їзного та внутрішнього туризму, промоція туристичного потенціалу України у світі, забезпечення розвитку туризму як високоприбуткової галузі економіки України та сприяння залученню внутрішніх та зовнішніх інвестицій у розвиток туристичної галузі;

- Стратегічні ініціативи у сфері транспортної інфраструктури: розвиток інтермодальних перевезень; розширення мережі транспортних коридорів;

залучення інвестицій, будівництво, реконструкція та модернізація для забезпечення реалізації проектів розвитку інфраструктури; транспортна тарифна політика; розвиток та модернізація інформаційних систем; будівництво нових пунктів пропуску.

Транспортний, поштовий, туристичний та дозвіллевий сектори серйозно постраждали від військової агресії Російської Федерації; станом на 4 травня 2023 року найбільші порти, на які припадає понад 85% морського транспортного обороту, перебувають під українським контролем: Миколаїв, Орвія, Одеса, Чорноморськ та Південний. Наразі ці порти обслуговують лише залізничний та автомобільний транспорт. Три менші порти в гирлі Дунаю - Ізмаїл, Лені та Усть-Дунайськ - працюють на повну потужність і обробляють все більші обсяги вантажів. У звичайні часи вони обробляли менше 5% експорту [38]. Наразі вони обробляють такий самий обсяг вантажів, як і в звичайні часи, але потенціал дунайського маршруту вищий, ніж в інших портів.

Міністерство наземного транспорту України зосереджується на підвищенні ефективності Дунайського морського кластеру з метою забезпечення стабільної зовнішньоекономічної діяльності. Порти Дунайського регіону (Лені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) працюють у звичайному режимі, розширюючи свої вантажні бази та обробляючи більше суден біля своїх причалів; ПАТ "Українське Дунайське пароплавство" збільшує участь свого флоту в імпортно-експортних перевезеннях та прискорює ремонтні роботи з метою забезпечення найбільшої кількості суден, що працюють на Дунаї найближчим часом. Водночас, внаслідок часткової блокади російсько-терористичними військами річки Дніпро у Херсонській та Запорізькій областях було зупинено рух по річці Дніпро та захоплено Каховський судноплавний шлюз (пошкоджено шлюзове обладнання).

Як наслідок, виникає дефіцит нафтопродуктів. Ситуація ускладнюється тим, що значна частина імпорту нафти в Україну надходить з Республіки Білорусь (від 1/3 до 2/3 з Російської Федерації) і що Україна розірвала

торговельні відносини з Російською Федерацією завдяки її підтримці. Закриття повітряного простору України для цивільної авіації унеможливило діяльність українських та іноземних авіакомпаній і призвело до призупинення аеронавігаційного обслуговування Украероруху. У цьому контексті з моменту оголошення воєнного стану автомобільна та залізнична інфраструктура виконує важливу функцію у забезпеченні евакуації та переміщення населення, перевезень військової техніки та гуманітарних вантажів, функціонування економіки та життєдіяльності суб'єктів господарювання. Водночас, у зв'язку зі змінами до Податкового кодексу України та Митного кодексу України, Державний дорожній фонд має дуже мало джерел надходжень, а очікуваний обсяг коштів з інших джерел становить близько 0,04 відсотка від затвердженого державного бюджету. Крім того, більшість поштових операторів зазнали значних збитків через масове руйнування об'єктів поштового зв'язку та поштової інфраструктури в районах активних бойових дій з початку військової окупації Російською Федерацією. Частина об'єктів поштового зв'язку тимчасово залишилася на окупованих територіях. Більшість учасників ринку зазнали значної трудової міграції на півночі, сході та півдні України. Повітряні та морські логістичні маршрути для міжнародної пошти та експрес-пошти були порушені. Значно ускладнилася внутрішня логістика, в тому числі через дефіцит палива. За даними Euromonitor International, війна в Україні коштуватиме світовому в'їзному туризму \$6,9 млрд у 2022 році. Оскільки бойові дії тривають на всій території України, поки що важко оцінити масштаби збитків та їхні довгострокові наслідки [41].

Основні виклики в галузі.

- Продовження цілеспрямованого руйнування залізничного, повітряного, морського транспорту, внутрішніх водних шляхів, поштового зв'язку, туристичної та дорожньої інфраструктури та необхідність її відновлення.

- Порушення транспортно-логістичних ланцюгів через блокаду портів, закриття повітряного простору та руйнування транспортної інфраструктури,

вимушена переорієнтація вантажо- та пасажиропотоків (необхідність переорієнтації на західні автомобільні та залізничні кордони);

- необхідність врегулювання складної ситуації з Україною шляхом зняття морської блокади українських портів, зняття блокади частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, відновлення морських перевезень, збільшення потужностей Дунайського морського кластеру та розвитку інфраструктури для збільшення вантажопотоків на Дунаї;

- необхідність забезпечення пріоритетних безкоштовних перевезень для держави у військових та гуманітарних цілях (військові перевезення, евакуація людей, передислокація підприємств, перевезення вантажів гуманітарної допомоги);

- збереження застарілих процедур і процесів надання транспортних послуг, які не відповідають сучасним вимогам;

- необхідність відновлення операційної діяльності українських авіакомпаній та аеропортів і відновлення аеронавігаційного обслуговування в повітряному просторі України;

- Незавершеність промислових реформ відповідно до європейських директив (а також відсутність спроможності реалізувати значну частину структурних змін і реформ воєнного часу);

- Відсутність туристичного потоку в Україну, ризик надмірного перебування в багатьох частинах країни;

- Зменшення джерел фінансування, необхідність забезпечення мінімального та нормативного рівнів; підвищення інвестиційних ризиків через військові дії; зниження готовності приватних інвесторів брати участь в інвестиційних проектах ДПП в Україні через безпекові та фінансові ризики;

- Зростання цін та скорочення обсягів перевезень через дефіцит паливно-мастильних матеріалів та зростання цін на них;

- Серйозне руйнування туристичної інфраструктури, історичних пам'яток, музеїв і театрів. Обмеженість туристичних інформаційних мереж.

- Низький рівень інклюзивності (доступності для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення);
- Слабка інтеграція транспортної мережі України до європейської транспортної мережі TEN-T [34].

Відновлення доріг та штучних споруд з метою прискорення відновлення оборонної, цивільної та критичної інфраструктури та забезпечення сполучення між населеними пунктами для своєчасної доставки гуманітарної допомоги та інших вантажів.

Відновлення авіап перевезень, принаймні вихід на довоєнний рівень пасажиропотоку (16,2 млн пасажирів у 2021 році) та транзитивність повітряного простору України.

Збільшення пропускної спроможності, модернізація та розвиток портів у Дунайському регіоні. Збільшення та оновлення рухомого складу, необхідного для відновлення економіки України.

Будівництво та реконструкція пунктів перетину кордону на західному кордоні, підвищення їх пропускної спроможності, вдосконалення процедур управління транспортними засобами та реєстрації (забезпечення транспортних перевезень для вантажних і пасажирських перевезень та логістичної підтримки перетину кордону).

Врахування сучасних стандартів у процесі оновлення інфраструктури (наприклад, для пасажирської інфраструктури з урахуванням вимог доступності для людей з інвалідністю). Удосконалення систем управління дорожнім рухом (включаючи розробку та впровадження планів управління дорожнім рухом з використанням автоматизованих систем управління дорожнім рухом).

Використовувати міжнародний інформаційний простір, насичений новинами про Україну, для висвітлення поточної ситуації та туристичного потенціалу України в післявоєнний період. Спрямувати туристичні та курортні потоки в умовно безпечні райони, де немає активних конфліктів. Подальша діджиталізація процесу;

Поглиблення співпраці та покращення координації з країнами ЄС щодо розвитку транспортних організацій та мережі TEN-T.

Основні стримуючі фактори.

- Продовження широкомасштабної російської військової агресії проти України; робота промисловості в умовах де-факто безстрокового воєнного стану;

- відсутність об'єктивної інформації про масштаби пошкоджень транспортної інфраструктури;

- Серйозні труднощі з розвитком, модернізацією та реконструкцією пошкодженої інфраструктури (брак фінансування, безпекові ризики, необхідність розмінування відповідних об'єктів та визначення їх фактичного технічного стану);

- невідповідність залізничної інфраструктури між Україною та країнами ЄС;

- закриття повітряного простору України у зв'язку з введенням воєнного стану;

- обмежена кількість портів у порівнянні з довоєнним станом; та

- Відсутність сталого фінансування для відновлення, будівництва та модернізації транспортно-логістичних (інтермодальних) терміналів у зв'язку з різкими змінами у вантажопотоках;

- відмінність нормативно-правової бази транспортного сектору від країн ЄС (зокрема, адміністративних процедур на державних кордонах);

- недостатній розвиток інформаційних систем та електронних реєстрів.

У результаті аналізу організаційних заходів з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту можна зробити наступні висновки:

1. Необхідність інтенсифікувати співпрацю з міжнародними партнерами для розроблення спільних стратегій та проектів щодо розвитку міжнародних пасажирських перевезень.

2. Важливість постійного вдосконалення транспортної інфраструктури та розширення маршрутної мережі для забезпечення зручності та комфорту пасажирів.

3. Необхідність впровадження сучасних технологій та стандартів безпеки, що відповідають міжнародним вимогам та нормам.

4. Важливість залучення інвестицій для реалізації проектів з розвитку міжнародних пасажирських перевезень та підвищення їхньої ефективності.

5. Потреба в постійному моніторингу та аналізі ринкових тенденцій та попиту на міжнародні пасажирські перевезення для адаптації стратегій та програм до потреб споживачів.

Всі ці заходи сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку пасажирських перевезень та забезпечать зручні та безпечні умови для подорожей міжнародними маршрутами.

### **3.2. Напрями активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту за окремими видами**

У зв'язку зі зростанням глобалізації та посиленням міжнародних зв'язків, активізація залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту є надзвичайно актуальною та важливою проблемою. Забезпечення надійного, ефективного та безпечного зв'язку з іншими країнами через пасажирський транспорт відіграє ключову роль у розвитку економіки, туризму та міжнародних відносин. Розгляд такої теми вимагає комплексного аналізу та розробки стратегій, спрямованих на збільшення обсягів пасажирських перевезень, поліпшення якості послуг та розширення маршрутної мережі. Враховуючи важливість пасажирського транспорту для розвитку України як держави, дослідження напрямів активізації її залучення до системи міжнародного пасажирського транспорту є актуальним завданням, що вимагає спеціальної уваги та дослідження.

Стратегічна концепція транспортної інфраструктури:

З початку війни Російської Федерації проти України було пошкоджено велику кількість об'єктів транспортної інфраструктури: Станом на початок травня 2022 року було зруйновано 41 залізничний міст, закрито 20 залізничних станцій, зруйновано понад 25 000 км доріг та 289 автомобільних мостів. Через конфлікт, що триває в деяких регіонах нашої країни, наразі неможливо визначити остаточну загальну суму збитків. Чорноморські порти були закриті відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 "Про закриття морських портів" (№ 470/37806, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року). Порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон закриті з дня набрання чинності наказу про відновлення контролю над цими портами. П'ять портів в Автономній Республіці Крим також були закриті, і результат окупації досі невідомий. Лише три порти на Дунаї (Лені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ) працюють у штатному режимі, з обсягом перевалки вантажів 153,3 млн тонн у 2021 році та прогнозом 161,2 млн тонн у 2022 році [37].

Крім того, повітряний простір України наразі закритий для цивільної авіації, що унеможливорює роботу українських та іноземних авіакомпаній та призводить до призупинення аеронавігаційного обслуговування Украероруху. У січні-квітні 2022 року обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом сягнув 65,9 млн тонн. Відсотків. Разом з тим, з початку воєнного стану автомобільна та залізнична інфраструктура виконує важливу функцію в евакуації та перевезенні людей, перевезенні військової техніки та гуманітарних вантажів, а також у забезпеченні функціонування національної економіки, соціальної сфери та промисловості. Водночас, зміни транспортно-логістичних маршрутів та виклики, пов'язані з руйнуванням транспортної інфраструктури, зумовили необхідність збільшення пропускної спроможності західних прикордонних переходів та транспортної інфраструктури, в тому числі розбудови інтермодальних транспортних терміналів. Ця робота має бути скоординована із західними партнерами (Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою). Наразі залізнична інфраструктура

України включає 13 пунктів перетину кордону із західними країнами, чотири з яких розташовані на мережі TEN-T, що безпосередньо з'єднує країни ЄС (три з'єднують Україну та Молдову). Фактичний середньодобовий обсяг експортних вантажів становить 1904 вагони (близько 124 000 тонн) або 55,8% від потенційної пропускної спроможності. З них 314 вагонів (близько 20 000 тонн) або 43% - це зернові вантажі. Наразі щодня кордон ЄС перетинають 80 000 осіб та 20 000 транспортних засобів. Основною проблемою залізничної логістики є нерівномірний розподіл вантажопотоку на західних пунктах пропуску на державному кордоні України (пункт пропуску з Польщею перевантажений, а пункт пропуску з Угорщиною майже не працює).

Наразі існує близько 60 пунктів пропуску для автомобільного транспорту (за винятком закритих пунктів пропуску з Росією та Білоруссю), 18 з яких - з країнами ЄС (вісім з Польщею, п'ять з Угорщиною, три з Румунією та два зі Словаччиною) [39].

Через переорієнтацію вантажопотоків та збільшення навантаження на західні прикордонні переходи для автомобільного транспорту, погану координацію управління відповідними службами України та сусідніх країн, а також недостатню перевірку систем митного контролю призвели до тривалого часу очікування (до 3-5 днів) на державному кордоні. Одним із головних завдань є забезпечення безперешкодного експорту (шляхом видачі відповідних дозволів перевізникам) та швидкого імпорту гуманітарних і оборонних товарів в Україну.

Основні виклики у цьому секторі полягають у наступному:

- Швидке реагування та виконання державних замовлень на пасажирські та вантажні перевезення;
- Налагодження чіткої координації з дружніми країнами в організації транспортних процесів та побудові мережі транспортних маршрутів;
- Закриття багатьох портів та руйнування транспортної інфраструктури призвело до розриву транспортно-логістичного ланцюга, що зумовило необхідність зміни підходу до формування транспортної логістики;

- відновлення внутрішньої та міжнародної доступності пасажирів та вантажовласників на ринку транспортних послуг в Україні;

- усунення технічної та технологічної відсталості в організації перевезень, зокрема відсутності ефективної взаємодії різних видів транспорту в інтермодальних перевезеннях; розбудова необхідної транспортної інфраструктури та пунктів перетину кордону (розвиток терміналів транспортно-логістичного забезпечення, розвиток транспортно-логістичних терміналів, транспортних засобів, транспортних засобів тощо).

- (наприклад, збільшення пропускної спроможності, використання сучасних технологій для транспортних операцій);

- зниження інтересу приватних інвесторів до участі в інвестиційних проєктах ДПП в Україні через збільшення інвестиційних ризиків, пов'язаних з військовими діями, нестачею власних фінансових ресурсів, необхідністю пошуку нових джерел фінансування, безпековими та фінансовими ризиками;

- слабка інтеграція транспортної мережі України до європейської транспортної мережі TEN-T;

- необхідність лібералізації режиму ціноутворення на будівництво, утримання та експлуатацію інфраструктури, в тому числі автомобільних доріг загального користування;

- спрощення тендерних процедур на виконання робіт та надання послуг, пов'язаних з відновленням зруйнованих об'єктів та інфраструктури.

Ключові особливості.

- розвиток технічної спроможності для організації інтермодальних перевезень (включаючи розвиток транспортно-логістичних терміналів для пасажирських і вантажних перевезень) та забезпечення безперебійного функціонування всіх ланок ланцюга поставок з використанням різних видів транспорту;

- налагодити чітку координацію з країнами ЄС щодо організації транспорту та розвитку мереж TEN-T;

- реалізувати проекти з підвищення ефективності роботи пунктів перетину кордону, синхронізації роботи з митними та прикордонними органами ЄС, покращення інфраструктури пунктів перетину кордону, збільшення їхньої пропускної спроможності, переходу на безпаперові технології, використання сучасного обладнання та зменшення ризиків корупції;

- Модернізація обладнання та рухомого складу для забезпечення ефективної взаємодії між різними видами транспорту;

- перехід до сталої та розумної мобільності відповідно до Європейського зеленого курсу;

- Залучення приватних інвестицій, у тому числі прямих іноземних інвестицій в інфраструктурні об'єкти України через гармонізацію галузевого законодавства та стандартів з ЄС;

- Потенціал для реформування та покращення довгострокового інвестиційного клімату шляхом запровадження додаткових стимулів; потенціал для залучення значних коштів країн-донорів для підтримки розвитку України; потенціал для залучення роздрібних (портфельних) інвестицій та пожертв для відновлення країни;

- запровадження європейського підходу до ціноутворення, який спрощує форми звітності, сприяє розвитку конкуренції на ринку дорожніх робіт та послуг, зменшує регуляторний тиск на бізнес та заохочує інновації.

Основні обмеження.

- Продовження широкомасштабної військової агресії Росії проти України та відсутність об'єктивної інформації про масштаби пошкоджень транспортної інфраструктури;

- відсутність єдиного центру на державному рівні, який би аналізував та вирішував проблеми транспортної логістики

- відсутність сталого фінансування для відновлення, будівництва та модернізації транспортно-логістичних (інтермодальних) терміналів в умовах кардинальних змін у сфері вантажних перевезень;

- відмінна від країн ЄС нормативно-правова база щодо транспортного сектору та адміністративних процедур на кордоні;
- технічна та технологічна відсталість пунктів перетину кордону, обмежена пропускна спроможність (в окремих випадках досягає меж проектної потужності);
- відмінності у розбудові пунктів пропуску з країнами ЄС з точки зору їх розташування та пропускної спроможності;
- відсутність спроможності та критеріїв для підготовки переліку інвестиційних інфраструктурних проектів [38].

Цілі, завдання та етапи плану вдосконалення:

Завдання - це одна або кілька узагальнених цілей і запропонованих змін для вирішення проблем у цьому секторі. Гармонізація правових та організаційних аспектів транспортного сектору України з країнами ЄС, задоволення потреб населення у сфері транспорту та забезпечення розвитку країни.

Основні завдання розділені на етапи з необхідними заходами та кроками для їх реалізації. Розвиток інтермодальних перевезень:

- Створення комплексу регуляторних та стимулюючих заходів для розвитку інтермодальних перевезень, зокрема (включаючи державну підтримку та звільнення від габаритно-вагових вимог на окремих ділянках маршрутів). Інтермодальні термінали;
- Модернізація існуючих логістичних інтермодальних терміналів та будівництво нових терміналів у західному та південному регіонах України, оснащених інтегрованими транспортно-логістичними центрами, службами митного оформлення та сучасними цифровими рішеннями управління логістикою (TMS, YMS, WMS);
- Створення правової бази з країнами-партнерами для забезпечення вирішення технічних питань міжнародних інтермодальних перевезень. Розширення мережі транспортних коридорів: інтеграція до транспортно-

логістичних мереж ЄС через реалізацію спільних проектів та гармонізацію організаційно-правових аспектів діяльності;

- Розвиток транскордонного та міжнародного співробітництва;
- Впровадження електронного документообігу електронних товарно-транспортних накладних (e-TTN) в Україні;
- підготовка пропозицій щодо розвитку мережі TEN-T в Україні та координація з мережами TEN-T сусідніх країн ЄС з урахуванням пріоритетів інфраструктурних проектів. Залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку інфраструктури, будівництва, реконструкції та модернізації; спрощення механізмів залучення інвестицій (наприклад, ДПП);
- Діджиталізація процедур взаємодії інвестора та держави;
- Прийняття законодавчих змін для спрощення процедур залучення інвестицій;
- Запровадження інструментів державної інвестиційної підтримки.
- Розробка державного переліку пріоритетних проектів; впровадження механізмів залучення та стимулювання інвестицій;
- Розробка та затвердження концепції національного фонду страхування інвестицій; створення національного фонду страхування інвестицій.

Виконання робіт з розміщення, оснащення, утримання та ремонту контрольно-сервісних об'єктів відповідних прикордонних відомств, митних та інших установ, що здійснюють контроль у пунктах пропуску через державний кордон (крім інженерно-технічних об'єктів): реалізація проекту "електронна черга" для електронного бронювання місць у черзі перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення;

- переговори з країнами-партнерами щодо відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Адамчуки, Лопушанка, Варяж, Белз, Мушанець, Боберка, Комарівці, Велика Параша, Шепіт, Кия);
- капітальний ремонт та модернізація інфраструктури автомобільних пунктів пропуску (Ягодин, Устилуг, Краковець, Шегині, Лужанка, Ужгород, Чоп, Вирок, Дзвінкове, Дякове, Кошіно, Полбне, Дяківці, Красноільськ);

- будівництво та відкриття нових пунктів пропуску для автомобільного сполучення (Вила Черкува, Дайда, Руська);

- залучення інвестицій для забезпечення реалізації проектів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури [38].

Реформувати систему ціноутворення на будівництво, ремонт та утримання об'єктів транспортної інфраструктури:

- Створення ефективної системи моніторингу цін на будівельні матеріали; зміна методики визначення складових вартості з урахуванням механізму визначення очікуваної вартості прогресивних форм "проектування"/"будівництва"; створення нового комплексного класифікатора дорожніх робіт та бази даних аналогічних об'єктів; удосконалення методологічного підходу до інвестиційно-кошторисної документації

- Запровадження нової моделі ціноутворення на будівельні роботи, що передбачає узагальнення інформації про обсяги робіт за міжнародними системами вимірювання (зокрема, CESMM4) та використання міжнародно визнаних форм звітності у будівництві.

Спрощення тендерних процедур на виконання робіт та надання послуг, пов'язаних з відновленням зруйнованих об'єктів та інфраструктури:

- Оновлення Закону України "Про публічні закупівлі" з урахуванням найкращих міжнародних практик, керівних принципів закупівель МФО тощо;

- Підготовка та укладення стандартизованих договорів на виконання будівельних робіт та надання послуг.

Інтеграція в логістичну мережу ЄС:

- Скоординоване планування та організація перевезень між Україною та залізницями ЄС, включаючи координацію графіків завантаження та розвантаження, а також створення логістичних ланцюгів вантажовідправниками в інших країнах.

- Гармонізація процедур визначення проектів та технічних специфікацій; гармонізація правил закупівель відповідно до міжнародних стандартів;

- гармонізація правил оцінки бюджету, оплати праці та аудиту;

- вторинне впорядкування процедур визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування; практичне впровадження ринкових та вільних цін.

Якщо активні конфлікти будуть відкладені, програма буде скоригована в четвертому кварталі 2024 року і, відповідно, цей етап (планування та фінансування ключових заходів) буде продовжено до 2025 року.

У результаті аналізу напрямів активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту можна зробити кілька важливих висновків. Відзначається, що розвиток пасажирського транспорту має ключове значення для забезпечення зв'язку та сприяння економічному розвитку країни. Зростання обсягів пасажирських перевезень, поліпшення якості обслуговування та розширення маршрутної мережі сприятимуть збільшенню туристичного потоку, розвитку міжнародних відносин та підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Проте, для досягнення успіху в цьому напрямку, необхідно вирішувати ряд проблем, таких як вдосконалення транспортної інфраструктури, регулювання тарифів, поліпшення безпеки та комфорту пасажирів, а також сприяння розвитку туризму та підтримка відкритого та вільного доступу на міжнародних ринках.

Крім того, ефективне співробітництво з іншими країнами та участь у міжнародних проєктах є важливими факторами успішної інтеграції України до системи міжнародного пасажирського транспорту. Важливо продовжувати розвивати ці співробітництва та вдосконалювати законодавство та політику в цій сфері для забезпечення стабільності та сталого розвитку пасажирського транспорту в Україні.

Спрямованість перелічених вимог, а також аналіз проблем реалізації транзитного потенціалу пасажирських перевезень, що склалися, призводить до необхідності розширення та інтенсифікації процесів модернізації матеріально-технічної бази національної транспортної системи. Процес має охопити як виробничі, а й допоміжні і які забезпечують «ланки», тобто весь

господарський механізм і уклад роботи транспорту. Пропонується виділити модель "П'яти модернізацій", що включає "вузлові" напрямки змін (рис. 3.1).

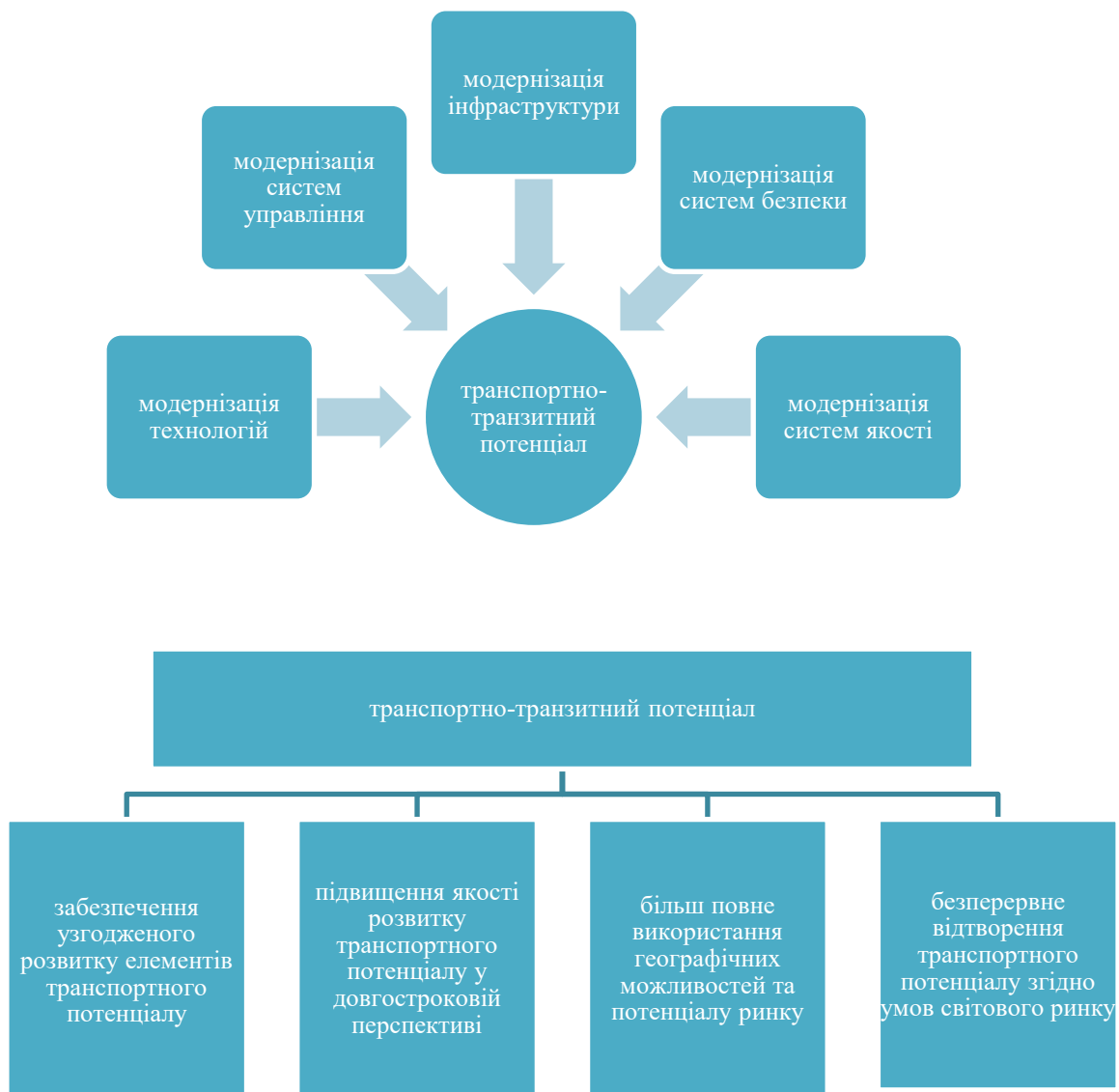


Рис. 3.1 Модель модернізації транспортно-транзитного потенціалу пасажирських перевезень України

Джерело: складено за [39]

Звісно ж, що орієнтирами у проведенні модернізації мають стати європейські та світові стандарти з різних моментів виконання транзитних перевезень. Охарактеризуємо кожен із поданих напрямів.

- модернізація технології – охоплює питання підвищення технологічного рівня транзитних перевезень та роботи усієї транспортно-транзитної системи за рахунок впровадження передових технологій. Особливе місце має приділятися впровадженню інформаційних технологій. Принциповими питаннями є технологічна уніфікація роботи елементів системи, узгодження технологічних параметрів роботи з країнами партнерами;

- модернізація системи управління – мають бути усунуті «слабкі місця» у системі управління, покращено організацію процесу перевезень та процесу управління для задоволення вимог ринку.

Вдосконалення управлінських та організаційних структур має базуватися на нових принципах ефективності управлінського процесу, на економії та результативному використанні ресурсів, оптимізації механізмів управління у плані гнучкості, точності впливу тощо;

- модернізація інфраструктури – у сфері транзитних перевезень може бути задіяна інфраструктура різних типів, кожен із яких має власну специфіку щодо набору послуг, орієнтації різні сегменти ринку, моделі розвитку, досягнення конкурентоспроможного рівня;

- Модернізація системи безпеки - вимоги безпеки на сучасному етапі виступають пріоритетом при виконанні транзитних перевезень, вводять низку нових критеріїв ефективності роботи транспорту. Необхідно враховувати різні рівні, сфери та напрями забезпечення безпеки перевезень, які також мають свої особливості. Важливо розширити роботу із споживачами послуг та поглиблювати міжнародне співробітництво;

1. – модернізація системи якості – якість транзитних послуг виступає найважливішим чинником отримання конкурентних переваг, тому модернізація має мати випереджальний характер з урахуванням «проривних» проектів. Підвищення якості послуг має загальний характер, охоплювати

стратегічні перспективи транзитного потенціалу. Механізми підвищення якості мають бути побудовані на основі імплементації світових досягнень (ISO), підвищення рівня інформатизації та автоматизації [34].

### **Висновки до Розділу 3**

Запропоновані заходи сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку пасажирських перевезень та забезпечать зручні та безпечні умови для подорожей міжнародними маршрутами. Відзначається, що розвиток пасажирського транспорту має ключове значення для забезпечення зв'язку та сприяння економічному розвитку країни. Зростання обсягів пасажирських перевезень, поліпшення якості обслуговування та розширення маршрутної мережі сприятимуть збільшенню туристичного потоку, розвитку міжнародних відносин та підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Проте, для досягнення успіху в цьому напрямку, необхідно вирішувати ряд проблем, таких як вдосконалення транспортної інфраструктури, регулювання тарифів, поліпшення безпеки та комфорту пасажирів, а також сприяння розвитку туризму та підтримка відкритого та вільного доступу на міжнародних ринках. Крім того, ефективне співробітництво з іншими країнами та участь у міжнародних проєктах є важливими факторами успішної інтеграції України до системи міжнародного пасажирського транспорту. Важливо продовжувати розвивати ці співробітництва та вдосконалювати законодавство та політику в цій сфері для забезпечення стабільності та сталого розвитку пасажирського транспорту в Україні.

## ВИСНОВКИ

Таким чином, після проведеного у кваліфікаційній роботі бакалавра дослідження можна дійти наступних висновків.

Отже, міжнародні пасажирські перевезення відіграють ключову роль у глобальній системі транспорту. Вони забезпечують зв'язок між країнами та регіонами, сприяючи міжнародним подорожам, туризму, бізнесу та культурному обміну. Розвиток міжнародних пасажирських перевезень залежить від розвитку транспортної інфраструктури, узгодженості міжнародних стандартів безпеки та логістики, а також від узгодження та співпраці між країнами та транспортними компаніями. За допомогою міжнародних пасажирських перевезень люди мають можливість легко переміщатися між країнами, спілкуватися, здійснювати бізнес та вивчати культури і традиції різних народів.

На галузеву динаміку ринку пасажирських авіаперевезень впливає багато чинників. До них відносяться гостра конкуренція, нормативно-правова база, циклічний характер попиту та поява бюджетних перевізників. Крім того, технологічні досягнення відіграють життєво важливу роль у зміні операційної ефективності, якості обслуговування клієнтів та систем продажу квитків. Екологічне регулювання та стійка авіація також стають дедалі помітнішими, тим самим визначаючи траєкторію розвитку галузі.

Аналіз методів та показників аналізу інтеграції країни до системи міжнародних пасажирських перевезень свідчить про важливість системного підходу до цього питання. Для ефективного впровадження стратегій розвитку та удосконалення міжнародних пасажирських перевезень необхідно використовувати широкий спектр методів аналізу, які дозволяють об'єктивно оцінити поточний стан та визначити напрями подальших дій.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року зазначено, що пріоритетним завданням Міністерства інфраструктури України є інтеграція транспортної мережі України в загальноєвропейську мережу

TEN-T. Однак, реалізація цього рішення не відбулася. Однак реалізація цього рішення все ще затримується. Відсутність прогресу в цьому напрямку призвела до збільшення транспортних витрат та зниження загальної ефективності місцевого транспортного сектору.

Можна відзначити, що період пандемії спричинив загальне падіння перевезень пасажирів, що видно по показникам 2020-2021 років. Якщо порівнювати 2022 рік з 2017, то кількість перевезень пасажирів склала всього 34% показника 2017 року. Відмічається, що перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 у 3,53 рази. Відмічається, що перевезення пасажирів річковим транспортом за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 у 0,8 рази (тобто на 20%). Відмічається, що перевезення пасажирів авіаційним транспортом за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,3 рази. Відмічається, що пасажирообіг морського транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 (0,075) або 92,45%. Відмічається, що пасажирообіг річкового транспорту за видами сполучення демонструє падіння у 2021 році в порівнянні з 2016 на 64,39%. Відмічається, що пасажирообіг авіатранспорту за видами сполучення демонструє зростання у 2021 році в порівнянні з 2016 в 1,2 рази.

Українські міжнародні пасажирські перевезення знаходяться в складній ситуації через війну та геополітичні турбулентності. Однак, вони мають певні переваги, такі як географічне розташування та розвиненість інфраструктури. Для використання можливостей та зменшення загроз необхідно розробити стратегії розвитку нових маршрутів, партнерства та модернізації інфраструктури. Також, необхідно активно взаємодіяти з міжнародними партнерами та авіакомпаніями для забезпечення стабільності та конкурентоспроможності українського ринку пасажирських перевезень.

Про вплив світової торгівлі на розвиток транспортних ринків свідчать численні дослідження, проведені вітчизняними та зарубіжними науковцями.

Оскільки доставка товарів є важливим процесом торгівлі, то зв'язок між торгівлею, логістикою та станом транспортної інфраструктури є очевидним. Однак на розвиток транспорту впливає не лише світова торгівля, а й новітні технології та інновації, демографічні тенденції та зростаюча роль захисту навколишнього середовища, в тому числі енергозбереження.

У результаті аналізу організаційних заходів з активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту можна зробити наступні висновки:

1. Необхідність інтенсифікувати співпрацю з міжнародними партнерами для розроблення спільних стратегій та проектів щодо розвитку міжнародних пасажирських перевезень.

2. Важливість постійного вдосконалення транспортної інфраструктури та розширення маршрутної мережі для забезпечення зручності та комфорту пасажирів.

3. Необхідність впровадження сучасних технологій та стандартів безпеки, що відповідають міжнародним вимогам та нормам.

4. Важливість залучення інвестицій для реалізації проектів з розвитку міжнародних пасажирських перевезень та підвищення їхньої ефективності.

5. Потреба в постійному моніторингу та аналізі ринкових тенденцій та попиту на міжнародні пасажирські перевезення для адаптації стратегій та програм до потреб споживачів.

Всі ці заходи сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку пасажирських перевезень та забезпечать зручні та безпечні умови для подорожей міжнародними маршрутами.

У результаті аналізу напрямів активізації залучення України до системи міжнародного пасажирського транспорту можна зробити кілька важливих висновків. Відзначається, що розвиток пасажирського транспорту має ключове значення для забезпечення зв'язку та сприяння економічному розвитку країни. Зростання обсягів пасажирських перевезень, поліпшення якості обслуговування та розширення маршрутної мережі сприятимуть

збільшенню туристичного потоку, розвитку міжнародних відносин та підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Проте, для досягнення успіху в цьому напрямку, необхідно вирішувати ряд проблем, таких як вдосконалення транспортної інфраструктури, регулювання тарифів, поліпшення безпеки та комфорту пасажирів, а також сприяння розвитку туризму та підтримка відкритого та вільного доступу на міжнародних ринках.

Крім того, ефективне співробітництво з іншими країнами та участь у міжнародних проєктах є важливими факторами успішної інтеграції України до системи міжнародного пасажирського транспорту. Важливо продовжувати розвивати ці співробітництва та вдосконалювати законодавство та політику в цій сфері для забезпечення стабільності та сталого розвитку пасажирського транспорту в Україні.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Двуліт З. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2022. № 23–24. С. 24–29.
2. Державна служба статистики України. Транспорт України. 2022-2023. Статистичний збірник. URL: [https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ8\\_u.htm](https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm)
3. Деркач, Е. М., Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Київський часопис права, 2022. 1, с. 73–79.
4. Дмитрів Д. Підвищення економічної ефективності міжнародних вантажних автомобільних перевезень (на прикладі підприємств Тернопільської області). Соціально- економічні проблеми і держава. — 2021. — Вип. 2 (25). — С. 184-192.
5. Дмитрів Д.В., Дмитрів О.Р., Денкевич М.М. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств сегменту міжнародних вантажних автоперевезень. Економіка, фінанси, менеджмент: Актуальні питання науки і практики - Вінниця: 2021. - № 2. – С. 138-151.
6. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2018. 307с.
7. Дорош А.С., Демченко Є.Б., Маркуль Р.В., Бердичевська Т.М. Аналіз ризиків при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Транспортні системи і технології перевезень. Дніпро, 2020. Вип. 20. С. 12–19.
8. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск 44. С. 21–29.
9. Європейська економічна комісія (ЄЕК) ООН. URL: <https://unece.org/ru>.

10. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text).
11. Жураковська І.В. Алгоритм обліку собівартості міжнародних вантажних перевезень: фактори впливу та інформаційне забезпечення / І.В. Жураковська, Н.В. Тлущкевич, Ю.Ю. Тлущкевич // Галицький економічний вісник. — Т.: ТНТУ, 2023. — Том 82. — № 3. — С. 52–61.
12. Закревська, Л.М. Лізинг як альтернативне джерело оновлення матеріально-технічної бази підприємств харчової промисловості України / Л.М. Закревська // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2020. – Вип. 2 (25). – С. 209-215.
13. Зелена книга «Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень». Офіс ефективного регулювання. 2020. 98 с. URL: [https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua\\_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf)
14. Івасишина Н.В. Міжнародні перевезення вантажів на сучасному етапі. Автошляховик України. – 2017. – №4. – С. 10-11.
15. Іщенко Н.М. Маркетинг транспортних послуг: [навч. посіб. Для студ. спеціальності «Економіка підприємства»] / Н.М. Іщенко. – Миколаєв: ЧДУ ім. Петра Могили, 2019. – 272 с.
16. Кишакевич Б.Ю., Мігулка О.О. Методи оцінки ефективності лізингових операцій / Б.Ю. Кишакевич, О.О. Мігулка // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2022. - № 1. – С. 220- 227.
17. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/kpp/arh\\_kpp\\_u.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/kpp/arh_kpp_u.htm)
18. Ковальова М. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій: принципи та критерії вибору. Економіка та суспільство, (38).
19. Ковальчук, С. Я. та Цуркан, А. О. Особливості обліку та оподаткування операцій по міжнародних автотранспортних перевезеннях. Агросвіт, 2018. 7, с. 31–36.

20. Козіна К.Г. Оцінювання стану та розвиток регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Харків, 2020. 240 с.
21. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_845#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845#top).
22. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#top).
23. Кулиняк, І.Я. Методика економічного аналізу лізингових платежів машинобудівних підприємств / І.Я. Кулиняк // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України : зб. наук.-техн. пр. - Львів : НЛТУ України, 2019. - Вип. 19.13. - С. 269-274
24. Лук'янова О.М. Методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2019. – № 30. – С. 45-50.
25. Македон В.В., Дзяд О.В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку/ Македон В.В., Дзяд О.В. // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. – Випуск 41.– 2022. – С. 65-74.
26. Міжнародні автобусні перевезення у війну зросли у 2,7 раза. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/855358.html>
27. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018 – . Кн. 1 / А.С. Галкін, В.П. Левада, Ю.А. Давідіч, Н.В. Давідіч, К.Є. Вакуленко. – 2018. – 182 с.
28. Мінінфраструктури ініціює скорочення дозволів на міжнародні пасажирські перевезення. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/07/11/702102/>
29. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33683.html>

30. Мохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. Дон ДУУ. Менеджер. 2015. № 1 (69). С. 88—96.
31. Найш Н.М. Аналіз міжнародних транспортних коридорів, як засіб економічної інтеграції України / Н.М. Найш, М.В. Аксьонов, Ж.М. Івченко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. - 2019. - № 1. - С. 293-296. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VSUNU\\_2015\\_1\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VSUNU_2015_1_6)
32. Наumenko А.П. Розвиток міжнародних автомобільних перевезень в рамках транспортних коридорів Європи та України. URL: <http://pgpjjournal.kiev.ua/archive/2016/07/14.pdf>
33. Обсяг міжнародних автобусних перевезень в Україні з початку війни зріс майже втричі. URL: [https://cfts.org.ua/news/2022/08/31/obsyag\\_mizhnarodnikh\\_avtobusnikh\\_perevezen\\_v\\_ukrani\\_z\\_pochatku\\_viyi\\_zris\\_mayzhe\\_vtrichi\\_miu\\_71714](https://cfts.org.ua/news/2022/08/31/obsyag_mizhnarodnikh_avtobusnikh_perevezen_v_ukrani_z_pochatku_viyi_zris_mayzhe_vtrichi_miu_71714)
34. Особливості ліцензування окремих видів господарської діяльності на період дії воєнного стану. URL: <https://www.drs.gov.ua/licensing/informatsiya-shhodo-osoblyvostej-litsenzuvannya-okremyh-vydiv-gospodarskoyi-diyalnosti-na-period-diyi-voyennogo-stanu/>
35. Перевезено вантажів і пасажирів, вантажо- та пасажирообіг. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pvp\\_vp\\_new/arh\\_pvp\\_22\\_u.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pvp_vp_new/arh_pvp_22_u.htm)
36. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r>
37. Положення (ЄС) № 561/2006 з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) № 3881/25 та № 2135/98. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_761#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text).
38. Посонський С.Ф. Проблеми організації міжнародних автомобільних перевезень в Україні / С.Ф. Посонський, О.П. Бабак // Підвищення надійності

машин і обладнання: міжнар. наук.-практ. конф., 15-17 квіт. 2020 р., м. Кропивницький: матеріали конф. / М-во освіти і науки України, Центральноукраїн. нац. техн. ун-т, каф. експлуатації та ремонту машин. - Кропивницький: ЦНТУ, 2020. – С. 214-216.

39. Ринок міжнародних автобусних перевезень в Україні: виклики, можливості, досвід компаній. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/rinok-mizhnarodnih-avtobusnih-perevezen-v-ukrayini-vikliki-mozhливosti-dosvid-kompanij>

40. Роз'яснення Держстату від 26.08.2022 р. № 19.1.2-12/22-22 “Роз'яснення щодо показників форми державного статистичного спостереження № 51-авто (місячна) “Звіт про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом”. URL: <https://document.vobu.ua/doc/16915>

41. Статистичний збірник "Транспорт України" за 2021 рік. URL: [https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2022/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf)

42. Транспортні перевезення. Основні правові моменти, 2022. URL: <https://go-advocate.com/transportni-perevezennya-chastyna-1-osnovni-pravovi-momenty/>

43. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

44. Якайтис І.Б. Стратегічні вектори розвитку міжнародних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. № 21-22, 2020. С. 124-128.

45. Assessing impacts of the Russia-Ukraine conflict on global air transportation: From the view of mass flight trajectories. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699723001655>

46. How the war in Ukraine impacts aviation – and what to do about it. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ukraine-impacts-aviation.pdf>

47. IRU – International road transport union / Міжнародний союз автомобільного транспорту (MCAT). URL: <https://www.iru.org>.

