

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

Кафедра економіки, права та управління бізнесом

Допущено до захисту
Завідувач кафедри
Андрейченко А.В. _____
“ ____ ” _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 076 «Підприємництво та торгівля»
за освітньою програмою професійного спрямування
«Економіка, планування та управління бізнесом»

на тему: **«ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ»**

Виконавець:

студентка ЦЗФН

Кузнецова Зоя Леонідівна _____

Науковий керівник:

д.е.н., професор

Захарченко Наталя Вячеславівна _____

Одеса - 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	6
1.1. Сутність та роль транспортної галузі України	6
1.2. Нормативно-правове підґрунтя транспортного сектору	11
1.3. Зарубіжний досвід функціонування транспортної галузі.....	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	27
2.1. Сучасний стан та оцінка матеріально-технічної бази транспортної галузі України.....	27
2.2. Аналіз впливу воєнних дій на функціонування транспортної галузі України.....	37
2.3. Аналітична оцінка сучасного розвитку транспортної галузі України	42
РОЗДІЛ 3. ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	50
3.1. Напрями підвищення діяльності автомобільного, залізничного, водного транспорту країни	50
3.2. Розвиток транспортного сектору у контексті Євроінтеграції	59
ВИСНОВКИ	65
Список використаних джерел.....	71
Додатки.....	78

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Транспорт як галузь економіки, велика за масштабами, має значний вплив на всі аспекти життя суспільства та його розвиток. Вона вирізняється високим рівнем технологічності, технічного оснащення та має стратегічне значення для забезпечення життєдіяльності як окремих громадян, так і країни в цілому. На практиці транспортні системи забезпечують доступ до територій і ресурсів, з'єднують виробничу і споживчу сфери, сприяють розширенню ринків і покращенню рівня життя населення.

Транспортна галузь є невід'ємною частиною державної економічної політики та відіграє ключову роль у забезпеченні обороноздатності країни. Водночас вона виступає показником соціально-економічного розвитку, зосереджуючи увагу на екологічних аспектах. Її вплив на якість життя, створення умов для економічного зростання, підтримку підприємництва, а також роль у збереженні довкілля є важливими складовими.

Актуальність вдосконалення державної політики у сфері транспорту в Україні обумовлена необхідністю сталого розвитку держави та підвищення рівня життя. Особливо важливим є розвиток транспортної галузі для України в умовах війни, оскільки це має значення для збереження державності, суверенітету та територіальної цілісності.

Існують різноманітні механізми державної політики щодо розвитку транспортної галузі в Україні, які, однак, не завжди є достатньо ефективними та можуть створювати перешкоди у вирішенні існуючих проблем. У зв'язку з цим, актуальним є створення нової, дієвої та ефективної транспортної галузі, яка відповідала б сучасним викликам і ризикам шляхом поліпшення механізмів її розвитку та реалізації.

Проблематику формування ефективної стратегії розвитку транспортної галузі в Україні досліджували багато науковців-логістів та тих, хто вивчає питання транспортної сфери зокрема, Андрейченко А. В. [59], Гудима Р. Р. [8], Добрава Н. В. [12; 57], Смелянова О.Ю. [35], Захарченко Н. В. [15; 59],

Карпов В. А. [17], Каражия Е. А. [12], Кічук Н. В. [19], Ковальов А. І., [19], Колесник О. О. [20; 57], Кудрицька Н. В. [22], Логутова Т. Г. [25], Лутай Т. [26], Подмазко О. М. [33; 57], Полторацький М. М. [25], Прейгер Д. К., Собкевич О. В. [35] та інших. Більшість публікацій авторів присвячені аналізу стану та проблемам транспортної галузі до початку повномасштабного вторгнення з боку рф. Це фактор найбільше вплинув на стан транспортної галузі України на сучасному етапі. Саме це стало основним критерієм, що зумовило вибір кваліфікаційної роботи дослідження.

Метою кваліфікаційної роботи є теоретичні, методичні та прикладні аспекти перспектив розвитку транспортної галузі України.

Для досягнення мети було поставлено наступні **завдання**:

- розкрити сутність та визначити роль транспортної галузі в економіці України;
- вивчити нормативно-правову базу транспортного сектору країни;
- розглянути міжнародний досвід та тенденцій розвитку транспортної галузі європейських країн;
- оцінити стан матеріально-технічної бази транспортної галузі України;
- проаналізувати вплив воєнних дій на стан транспортного сектору;
- надати оцінку сучасного розвитку транспортної галузі України;
- визначити напрямки діяльності для залізничного, автомобільного і водного транспорту;
- обґрунтувати можливості адаптації транспортного сектору до європейських стандартів та окреслення співпраці з країнами ЄС.

Об'єктом дослідження є процес вивчення перспектив розвитку транспортної галузі України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних та прикладних аспектів дослідження пріоритетних напрямів розвитку транспортної галузі України.

Методи дослідження включають статистичний, порівняльний і графічний аналізи, систематизацію та узагальнення, метод стратегічного

планування, зокрема SWOT-аналіз транспортної системи України, а також економіко-статистичні методи для дослідження тенденцій та структури транспорту, співпраці з ЄС та графічного представлення даних.

Інформаційна база дослідження складається з законодавчих і нормативних актів України, статистичних даних, матеріалів Держстату та Міністерства розвитку громад та територій України, наукових публікацій українських та зарубіжних дослідників, опублікованих у періодичних виданнях та в Інтернеті.

Структура та обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури. Загальний обсяг роботи становить 79 сторінок тексту. Основний текст – 80 сторінки, міститься 3 таблиці, 7 рисунків.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами проведеного дослідження опубліковано статтю: Кузнецова З. Л. Аналіз впливу повномасштабної війни на функціонування транспортного сектору України. *Науковий студентський вісник. ОНЕУ, 2024. № 41 (1). С. 9-11.*

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

1.1. Сутність та роль транспортної галузі країни

Україна має унікальне географічне положення на перетині торгових шляхів, що може значно посилити її переваги в умовах глобалізації, за умови активного розвитку та ефективного використання потенціалу транспортної інфраструктури. Транспортна система є однією з основних складових економіки, і її стабільна та результативна робота забезпечує важливі умови для обороноздатності, національної безпеки, державної цілісності, покращення якості життя громадян та зростання доходів до Державного бюджету України.

Транспортна галузь України включає комплекс суб'єктів господарювання, які, незалежно від форми власності та організаційної структури, займаються виробництвом, розробкою та наданням послуг у різних напрямках, що мають спільне функціональне або споживче спрямування.

У транспортній сфері суспільство виконує важливі соціально-політичні, економічні, культурні й інші функції. Наприклад, соціально-політична роль транспорту полягає в його здатності забезпечувати обмін матеріальними і духовними цінностями між різними регіонами, містами й територіями, сприяючи їхньому об'єднанню в єдиний простір. Транспорт відіграє ключову роль у вантажних перевезеннях, задоволенні побутових і туристичних потреб, а також у забезпеченні медичних послуг. Він значно полегшує фізичну працю, особливо під час транспортування великих обсягів вантажів як усередині країни, так і на міжнародному рівні.

Економічне значення транспорту полягає у його залученості на всіх етапах виробничого процесу та здатності забезпечувати масове, безперервне постачання різних видів сировини, палива і продукції з місць виробництва до споживача. Транспорт сприяє раціональному розташуванню виробництв, освоєнню нових територій і природних ресурсів, а також підтримує поділ

праці, спеціалізацію та кооперацію між різними секторами економіки. Без транспортного забезпечення виникають значні труднощі для раціонального розвитку виробництва, міжнародної торгівлі та економічної інтеграції.

Культурна значущість транспортної галузі виявляється в її ролі у встановленні зв'язків між континентами, країнами, містами та людьми. Транспорт задовольняє естетичні та духовні потреби, сприяючи культурному обміну завдяки зручності пересування та доступу до різноманітних культурних ресурсів і подій [6].

Транспортна галузь є однією з найважливіших сфер економіки. Її внесок у валовий внутрішній продукт України становить близько 9,3%, а зайнятість у цій сфері охоплює приблизно 7% усієї робочої сили країни. Відомі дослідники П'єр-Рішар Агенор і Бланка Морено-Додсон з Манчестерського університету визначають роль транспорту як інфраструктурного чинника економічного зростання через вісім ефектів:

1. Ефект прямої продуктивності (зростання обсягів інфраструктурного капіталу сприяє підвищенню ВВП, оскільки транспортна інфраструктура знижує виробничі витрати, підвищуючи кінцеву продуктивність).

2. Ефект заміщення ресурсів (модернізація інфраструктури скорочує виробничі витрати та підвищує продуктивність капіталу, робочої сили й загальної продуктивності факторів).

3. Ефект накопичення факторів виробництва (стимулює збільшення інших виробничих ресурсів).

4. Ефект сукупного попиту (великі інфраструктурні проекти супроводжуються значними інвестиціями в будівництво, ремонт та реконструкцію, що створює попит на продукцію суміжних галузей, таких як металургія, будівельні матеріали, хімічна та деревообробна промисловості, послуги тощо).

5. Ефект промислової політики (держава заохочує приватні інвестиції).

6. Ефект інфраструктурного розвитку (поліпшення розподілу доходів і створення робочих місць у несільськогосподарських секторах економіки, що сприяє економічному зростанню).

7. Ефект для суміжних галузей (інвестиції в інфраструктуру створюють робочі місця на будівельному етапі, а також вимагають обслуговування, що забезпечує зайнятість у довгостроковій перспективі).

8. Ефект масштабу та охоплення (покращення транспортної інфраструктури знижує витрати на транспортування, забезпечуючи ефект масштабу та ефективніше управління) [7].

Особливу увагу слід приділити розвиненій залізничній інфраструктурі України, яка, маючи понад 21,7 тисячі кілометрів залізничних шляхів, посідає друге місце за довжиною магістралей у Європі. Це дозволяє залізничній галузі бути однією з основних складових національної економіки, задовольняючи потреби виробничого, невиробничого секторів і населення у транспортних послугах, зокрема в перевезенні матеріальних і нематеріальних ресурсів. У 2021 році більше 51% загального обсягу вантажоперевезень України припадало на залізничний транспорт. Залізниця є частиною Євразійської транспортної системи, посідаючи друге місце за обсягом вантажоперевезень та перше за пасажиропотоком, з мережею, що налічує близько 22,1 тисячі кілометрів.

Крім того, на території України в межах Чорноморського та Азовського басейнів, а також у дельті Дунаю розташовано 18 морських портів. Серед них 13 знаходяться на материковій частині країни (Маріуполь, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Ольвія, Скадовськ, Одеса, Миколаїв, Південний, Чорноморськ, Херсон, Усть-Дунайськ, Рені, Бердянськ) та 5 – на тимчасово окупованій території Криму (Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта). Загальна довжина причалів українських портів становить близько 40 кілометрів, а довжина основних судноплавних каналів, таких як Бузько-Дніпровсько-лиманський, Херсонський морський канал та канал "Дунай – Чорне море", – 124,768 кілометра. Найбільші порти України – Південний,

Миколаїв, Одеса і Чорноморськ – забезпечують близько 87% загального вантажообігу в українських портах, більшість з яких належать приватним компаніям. У країні також діє мережа поромних ліній і морських контейнерних маршрутів, що з'єднують її з іншими портами Чорноморського регіону та інтегрують до міжнародних транспортних коридорів, таких як "Європа – Кавказ – Азія" (ТРАСЕКА) і "Пан'європейський транспортний коридор № 9", а також маршрутів "Економічного поясу Шовкового шляху" між країнами ЄС та Китаєм.

Контейнерні лінії обслуговуються через спеціалізовані термінали в портах Одеса, Чорноморськ та Південний з загальною пропускною здатністю 3130 тисяч TEU на рік. Внутрішні та міжнародні пасажирські перевезення здійснюються через морські термінали у портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (пункт Вилкове), а також через пасажирський комплекс в Одеському порту. Порти спеціалізуються на різних категоріях вантажів, зокрема на лісовій продукції, сипучих та рідких вантажах, що розширює можливості вантажних операцій.

Україна також має розвинену мережу внутрішніх водних шляхів завдовжки 2714,5 кілометра, що сприяє внутрішнім перевезенням. Хоча річковий транспорт поступається залізничному та морському за обсягом перевезень, він залишається важливим для транспортування будівельних матеріалів (96%), а також руд, вугілля, нафтопродуктів, металів, зерна та інших вантажів. Трубопровідний транспорт забезпечує перевезення нафти, її похідних і природного газу на великі відстані, причому в Україні пролягає понад 40 тисяч кілометрів трубопроводів, з яких 87% становлять газопроводи та 13% – нафтопроводи.

Варто звернути увагу на автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення вантажів і пасажирів по безрейкових дорогах. Цей вид транспорту пропонує широкий спектр послуг і має важливе значення для коротких перевезень, хоча його собівартість вища, ніж у залізничного транспорту. Загальна протяжність автомобільних доріг України складає 169,652 км.

Автомобільний транспорт переважно використовується для доставки вантажів до основних транспортних мереж, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на невеликі відстані, а також для доставки товарів, необхідних у торгівлі та будівництві.

Для далеких відстаней автомобільний транспорт підходить для швидкопсувних і цінних товарів, що потребують оперативної доставки і не підходять для перевезення іншими видами транспорту. Через Україну проходять численні міжнародні транспортні коридори, такі як Пан'європейські коридори, коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) та коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Однак майже всі автомобільні дороги України проходять через населені пункти, що обмежує швидкість руху та не відповідає стандартам для міжнародних транспортних коридорів.

Багато транспортних засобів не відповідають міжнародним стандартам і не можуть ефективно використовуватися на міжнародних маршрутах. Наприклад, вантажні автомобілі, вироблені в Україні, за екологічними параметрами не відповідають вимогам Західної Європи і є дорожчими в експлуатації, що робить їх менш конкурентоспроможними.

Тим часом країни ЄС активно інвестують у модернізацію транспортної інфраструктури, приділяючи особливу увагу екологічності для зниження негативного впливу на довкілля та підтримання конкурентних позицій. Ці програми ґрунтуються на технологіях Третьої та Четвертої промислових революцій, серед яких ключовим є перехід до водневого та електричного транспорту, що позитивно впливає на якість повітря, здоров'я населення та сільське господарство. До 2030 року планується скоротити викиди парникових газів на 20% від рівня 2008 року, а до 2050 року – на 80-95% від рівня 1990 року [8].

Загалом транспортний сектор України має потенціал для розвитку, якщо будуть створені сприятливі умови. Стратегії розвитку мають бути спрямовані на подолання проблем і недоліків вітчизняної транспортної системи шляхом

використання можливостей зовнішнього середовища або внутрішніх переваг для мінімізації зовнішніх загроз. Іншими словами, Україна має всі передумови для створення транспортно-логістичної системи європейського рівня, особливо завдяки зміцненню співпраці з Європейським Союзом у сфері транспорту.

1.2. Нормативно-правове підґрунття транспортного сектору

Державне регулювання у сфері транспорту – це процес створення умов для формування адекватних соціально-економічних відносин, що сприяє обґрунтованому розвитку транспортної системи, яка відіграє значну соціальну роль. Це регулювання є частиною системи управління, на яку впливають як внутрішні, так і зовнішні чинники, що визначають його ефективність. Процес державного регулювання формує механізм із цілями, методами, інструментами та управлінськими ресурсами, які створюють організаційний і соціальний потенціал, спрямований на покращення транспортної галузі. Державне регулювання здійснюється інститутами державної влади.

Протягом останніх 20 років більшість країн світу прагнуть вдосконалити свою транспортну інфраструктуру, покращуючи рівень державного регулювання, що дозволяє не лише організувати, але й забезпечити постійний контроль за транспортним сектором. Розвиток транспорту підвищує конкурентоспроможність держави і зміцнює фінансову стійкість економічних суб'єктів та країни загалом. В Україні ж у більшості транспортних галузей, окрім авіатранспорту, ситуація значно погіршилася, особливо через вплив агресії з боку Росії, що унеможливило функціонування авіаційного сектору.

Теоретично й методологічно державна політика регулювання транспортної системи повинна базуватися на певних наукових і техніко-економічних принципах, зокрема – принципі поєднання економічних і соціальних цілей. Він передбачає, що транспортна галузь функціонує не лише в економічній площині, але й має вагоме соціальне значення. Наприклад, з

економічної точки зору, утримання залізничної станції в маленькому містечку може бути збитковим, але з соціальної – її закриття може ізолювати мешканців та призвести до занепаду цього населеного пункту. Економічні заходи регулювання транспортної сфери мають коригуватися заходами, спрямованими на підтримку соціальної рівноваги, забезпечення доступного транспортного сполучення.

Також важливим є принцип поєднання індикативного і директивного управління, що враховує особливості перехідних економік з їх кризовістю та нестабільністю, а також співіснуванням елементів різних управлінських систем. Ще один принцип – програмне управління, яке базується на необхідності розробки та реалізації програм для прогнозування і розвитку транспортної системи. Прикладом застосування цього принципу є програма Президента Володимира Зеленського «Велике будівництво», запроваджена у 2021 році, яка зосереджена на розбудові сучасної транспортної інфраструктури в Україні.

Державне регулювання транспорту є важливою умовою для ефективного використання потенціалу галузі, що стабілізує умови економічної діяльності. Це регулювання охоплює різні сфери: політичну, економічну, соціальну, інформаційну та екологічну [3] (рис. 1.1).



Рис.1.1. Види сфер державного регулювання транспортної галузі

Джерело: складено автором на основі [3]

Розглянемо детальніше вплив кожної з ключових сфер на транспортну галузь.

1. Політична сфера має значний вплив на державне регулювання, визначаючи нормативно-правову базу у сфері транспорту, формування стратегії розвитку галузі, а також забезпечуючи її фінансування та підтримку.

2. Економічна сфера є рушійною силою розвитку транспортної галузі через фінансування, розробку цільових програм, міжнародне співробітництво та державно-приватне партнерство. На економічну складову впливають як внутрішні, так і зовнішні чинники. Внутрішніми є добробут населення, податкові надходження та ініціативи громадян щодо розвитку транспорту. Зовнішніми – міжнародні відносини і вплив інших країн на фінансування транспортного сектору.

3. Інформаційна сфера забезпечує впровадження сучасних технологій в управління транспортом. Завдяки таким технологіям транспортний сектор розвивається швидше, а населення отримує більш зручні та доступні послуги.

4. Екологічна сфера вимагає дотримання безпеки дорожнього руху та реалізації екологічних програм і заходів, спрямованих на безпеку та якість транспортних послуг і інфраструктури.

Загалом державне регулювання транспорту є комплексною системою взаємодії управлінських структур, яка охоплює економічні, мотиваційні, організаційні та політичні аспекти. Це регулювання базується на обґрунтованому виборі інструментів і методів управління, спрямованих на підвищення продуктивності транспортної інфраструктури. Важливі функції державного регулювання включають надання послуг суб'єктам господарювання та створення умов для розвитку галузі.

Вертикальна структура транспортного законодавства України побудована на ієрархічній організації нормативних документів. Основою правового регулювання є Конституція України, яка виступає як джерело транспортного права. Базовим нормативним документом є Закон України «Про транспорт»[40], що визначає правові, економічні та соціальні основи

діяльності транспорту. Також діяльність галузі регулюють закони «Про залізничний транспорт» [38], «Про автомобільний транспорт» [36], «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» та інші [41].

До джерел транспортного права належать укази Президента України, які регулюють найбільш важливі та конкретні сфери транспортних відносин, наприклад.

Джерелами транспортного права є також підзаконні нормативно-правові акти, які можна поділити на дві групи:

1) постанови Кабінету Міністрів України, наприклад «Про Правила дорожнього руху», «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» [42] та ін.;

2) постанови, укази та правила, які приймаються міністерствами.

Міністерство розвитку громад та територій України має повноваження погоджувати, затверджувати у визначеному порядку і видавати обов'язкові для всіх фізичних та юридичних осіб, що діють у сфері транспорту, нормативні акти, такі як правила, інструкції, положення, стандарти та інші регулюючі документи, які можуть мати міжвідомчий характер і охоплювати питання, що входять до компетенції Міністерства.

В рамках горизонтальної структури транспортного законодавства варто виділити законодавство, що опосередковано регулює аспекти різних видів транспорту. Ця частина законодавства включає нормативні акти, які регламентують управління транспортними міністерствами та відомствами, а також їх компетенцію та організаційну структуру. До цього законодавства входять також комплексні кодифіковані акти, які включають як громадянсько-правові положення, так і норми інших галузей права. Серед них — транспортні статuti і кодекси, такі як Статут залізниць України (1998 р.), Повітряний кодекс України (1993 р.), Кодекс торговельного мореплавства України (1994 р.), Статут внутрішнього водного транспорту (1955 р.) і Статут автомобільного транспорту (1969 р.).

Транспортне законодавство – це взаємопов’язана система нормативних актів, яка регулює транспортні відносини в різних видах транспорту. Основою окремих елементів цієї системи є кодифіковані акти, такі як транспортні статути та кодекси, що знаходяться на вершині ієрархії. Інші нормативні акти регулюють конкретні аспекти і підпорядковуються цим кодифікаційним актам, хоча приймаються та затверджуються одним і тим самим органом. Це особливо помітно при вивченні ієрархії актів, що регулюють відносини у сферах залізничного, морського та повітряного транспорту. Транспортне законодавство є комплексним, включаючи норми різних галузей права. Умовно можна виділити три рівні правового регулювання транспортної діяльності:

1) Господарський кодекс України (глава 32) та Цивільний кодекс України (глави 64, 65), що містять загальні положення щодо перевезень для всіх видів транспорту, зокрема, про договори перевезення, транспортного експедирування, довгострокові договори перевезення вантажів, відповідальність перевізника, порядок пред’явлення та розгляду претензій і позовів;

2) транспортні кодекси (закони) та статути, які регулюють перевезення з урахуванням особливостей кожного виду транспорту;

3) правила перевезень вантажів, що деталізують положення транспортних кодексів і статутів.

Чинне законодавство щодо забезпечення транспортної безпеки наразі не повністю відповідає суспільним потребам і міжнародним стандартам. Зростає потреба впровадження логістичного підходу в транспортній діяльності, що включає сучасні логістичні технології транспортування та обробки вантажів: інтермодальні, мультимодальні та термінальні системи перевезень, технології «від дверей до дверей», сучасні телекомунікаційні системи для супроводу вантажоперевезень [27].

Проте в Україні відсутній законодавчий акт, який би об’єднував і систематизував чинні правові норми у сфері транспорту. Створення такої

єдиної системи нормативних актів є одним із важливих напрямків вдосконалення законодавства. Досвід європейських країн показує, що транспортна політика є поєднанням правового регулювання та міжнародного співробітництва, основою якого є документи, такі як «Біла книга» та «Зелена книга», а також директиви та програми ЄС. Зокрема, «Біла книга» ЄС є концептуальним документом, який регулярно оновлюється відповідно до нових завдань і викликів, визначаючи стратегічні напрями транспортної політики ЄС.

Отже, перед державним управлінням України стоїть важливе завдання – створити комплекс правових норм, враховуючи національний і міжнародний досвід. Це включає розробку і затвердження нормативно-правових актів, що регулюють конструктивні аспекти транспортних засобів, активну та пасивну безпеку, сертифікацію і ліцензування для перевезень пасажирів і вантажів, відповідно до національних та міжнародних стандартів. Використання зарубіжного досвіду в регулюванні транспортної безпеки допоможе створити в Україні ефективний правовий механізм.

Доцільним кроком є прийняття єдиного Транспортного кодексу України, де в Загальній частині будуть визначені основні принципи функціонування всіх видів транспорту та інфраструктури, а в Особливій частині – особливості правового регулювання господарської діяльності різних видів транспорту. Це сприятиме уніфікації термінології, покращенню практичного застосування законодавства, усуненню суперечностей і дублювання правових норм, а також створенню рівних умов для розвитку всіх форм господарювання та формуванню сучасного ринку транспортних послуг.

Прийняття Транспортного кодексу забезпечить трирівневе правове регулювання у транспортній сфері: загальні положення щодо організації транспортної діяльності (в Господарському і Цивільному кодексах України); спеціальні норми, що визначають особливості правового регулювання відносин у транспортній діяльності; та правила перевезення вантажів для окремих видів транспорту, які деталізують положення кодексу, встановлюють

технічні вимоги і особливості організації перевезень різними видами транспорту. Структура транспортного законодавства України має бути частиною загальної системи транспортного права, що дозволяє краще розкрити його зміст і полегшити його використання.

1.3. Зарубіжний досвід функціонування транспортної галузі

Як уже було зазначено, ефективна транспортна інфраструктура є одним із ключових чинників економічного зростання країн. Ми вважаємо доцільним вивчити досвід розвинених країн, щоб визначити конкретні напрямки, інструменти, засоби та механізми формування і реалізації державної транспортної політики за кордоном, з подальшою адаптацією цього досвіду до українських умов. При вирішенні поточних проблем у розвитку транспорту важливо враховувати національні інтереси в цій галузі. Тому ми переконані, що стратегія розвитку транспортної галузі України має ґрунтуватися на синтезі національного досвіду та передових міжнародних практик.

Слід зазначити, що створення й ефективне функціонування національної транспортної моделі є важливим елементом для формування та реалізації стратегії розвитку транспортної галузі в провідних країнах світу. Національна транспортна стратегія не є законодавчим актом і не має статусу підзаконного акту, але затверджується урядом країни і слугує основою для програм розвитку та реформування транспортного сектора. У такій стратегії формулюється концепція розвитку галузі, основні цілі, цінності та особливості застосування стратегії для різних видів транспорту. Обов'язковою умовою її розвитку є регулярне оновлення відповідно до економічних, політичних і соціальних змін у країні.

Підходи до формування національної транспортної стратегії відрізняються в різних країнах. У Європі розробка національних транспортних моделей почалася ще в середині 1980-х років, і однією з перших стала національна модель Нідерландів, створена Департаментом управління

водними ресурсами. Згодом до неї приєдналися інші європейські країни, а також Японія та США. Хоча на сьогодні повністю досконалих національних моделей ще не існує, країни, такі як Німеччина, Велика Британія, Швеція, Нова Зеландія, Японія та інші, наблизилися до цієї мети [13].

Національні транспортні моделі вирізняються постійною актуалізацією даних та вдосконаленням розрахункових алгоритмів. Інакше кажучи, національна транспортна модель є практичним втіленням національної транспортної політики. Створення такої моделі є складним завданням, оскільки потребує перегляду основних аспектів транспортної політики. По-перше, вона відображає потреби країни у сфері транспорту, по-друге, визначає шляхи реалізації цих потреб і конкурентоспроможність різних моделей у галузі. Така модель спрямовує інтелектуальні ресурси країни в єдиному напрямку і слугує основою для осіб, які відповідають за управління транспортною політикою.

У розвинених країнах діють спеціалізовані організації, які займаються збором даних у транспортній сфері. Вони не лише забезпечують доступ до необхідних даних, але й створюють інформацію для розробки моделей, що підтримують ухвалення рішень та формування національної транспортної політики. Також ці організації здійснюють аналіз даних, надаючи релевантну інформацію установам та особам, які займаються розробкою та реалізацією державної транспортної політики й ухваленням управлінських рішень.

Слід зазначити, що позитивні зміни в транспортній сфері на початку XXI століття супроводжуються певними негативними наслідками, масштаби яких можна вважати стратегічними викликами на національному, регіональному та континентальному рівнях. Серед таких викликів – високий рівень людських втрат, збільшення використання невідновлюваних джерел енергії та негативний вплив на довкілля, а також постійні затримки пасажирів і вантажів у всіх видах транспорту, зумовлені як обмеженнями інфраструктури, так і недостатнім рівнем логістичного управління.

Для подолання цих проблем світова спільнота створює транспортні системи, де засоби зв'язку, управління і контролю з самого початку інтегровані в транспортні засоби та інфраструктуру. Тепер рішення на основі даних у реальному часі доступні не лише операторам, але й користувачам транспорту. В останні роки термін «інтелектуальні транспортні системи» (ІТС) став важливою частиною стратегічних документів розвинених країн.

Під «інтелектуальними транспортними системами» розуміють інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій з інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами, спрямовану на підвищення безпеки й ефективності транспортних процесів. ІТС, як місце перетину транспортної індустрії та інформаційних технологій, базуються на моделюванні транспортних систем та управлінні транспортними потоками. Одним із завдань загальної транспортної політики ЄС є інтеграція транспортних систем країн-членів у глобальну мережу, покращення якості послуг, забезпечення безпеки, а також зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

У майбутньому скоординовані підходи до інтеграції національних ІТС країн-членів ЄС будуть спрямовані на досягнення таких цілей: покращення доступності й безпеки транспортних послуг; ефективне управління транспортними процесами, включаючи збільшення пропускної спроможності транспорту, оптимізацію використання громадського транспорту, зростання обсягу перевезень; зниження рівня ДТП; мінімізація негативного впливу транспорту на довкілля та здоров'я; покращення рівня життя та соціально-економічного розвитку.

У 90-х роках у США були визначені основні етапи для впровадження ІТС: моделювання руху, створення єдиної системи інформування, електронна система вибору маршруту та підтримка водіїв. Усі магістралі, що ведуть до великих міст (Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес, Нью-Йорк), тепер обладнані ІТС. У Канаді інтегровано міські та приміські транспортні мережі, як, наприклад, у Монреалі, де система охоплює територію на відстані 70-100 км

від міста. Японія обладнала свою мережу доріг місцевими ІТС різної складності.

На значній частині території США та Франції розташовані інформаційні системи, що передають дані про транспортні потоки в реальному часі, а в останні роки з'явилися системи, які прогнозують середню швидкість і час проїзду по маршрутах. У штаті Техас запроваджена система ІТС на основі поєднання погодинного та адаптивного управління з використанням бібліотеки заздалегідь розрахованих ПК. У Китаї розроблено національну стратегію розвитку ІТС, яка включає пілотні проєкти міських центрів управління рухом і системи електронної оплати.

Транспортна система Європейського Союзу є ключовим елементом інтеграції країн-членів і підтримки економічного розвитку. Ефективність її функціонування базується на таких особливостях:

1. Розвинена транспортна інфраструктура.

- Єдина транспортна мережа (TEN-T). ЄС активно розвиває Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), яка інтегрує дороги, залізниці, морські порти, аеропорти та внутрішні водні шляхи для забезпечення безперервного транспортування товарів і пасажирів.

- Модернізація інфраструктури. Постійне вдосконалення транспортних коридорів через інвестиції у нові технології, ремонт і розширення об'єктів.

2. Інтеграція різних видів транспорту.

- Мультиmodalьні перевезення. Активне використання комбінованих перевезень (залізниця, водний і автомобільний транспорт) для підвищення ефективності логістики.

- Стимулювання використання залізничного та водного транспорту. Зменшення навантаження на автомобільні дороги за рахунок розвитку залізниць і внутрішніх водних шляхів, що відповідає екологічним цілям ЄС.

3. Екологічна стійкість.

- Європейський зелений курс. Спрямований на зниження викидів парникових газів у транспортному секторі, включаючи перехід на відновлювані джерела енергії та стимулювання використання електротранспорту.

- Розвиток екологічно чистих видів транспорту. Збільшення частки електромобілів, впровадження водневих технологій, а також популяризація велосипедного і громадського транспорту.

4. Впровадження інноваційних технологій.

- Цифровізація транспорту. Використання сучасних цифрових рішень, таких як системи управління транспортом, відстеження вантажів і автоматизація логістики.

- Смарт-технології. Розвиток "розумних" доріг, інтелектуальних систем управління рухом та автоматизованих транспортних засобів.

5. Безпека та стандартизація.

- Єдині стандарти. Уніфіковані технічні, безпекові та екологічні норми для транспорту всіх країн-членів ЄС.

- Підвищення безпеки. Постійне вдосконалення систем безпеки на дорогах, залізницях, в аеропортах і портах, зменшення кількості аварій і запобігання незаконному транспортуванню.

6. Сутність фінансової підтримки.

- Європейські фонди. Фінансування інфраструктурних проектів через фонди ЄС, зокрема фонд "Connecting Europe Facility" (CEF), який підтримує стратегічні проекти в транспортному секторі.

- Приватно-державне партнерство. Активне залучення приватних інвестицій у транспортні проекти.

7. До міжнародної співпраці відноситься.

- Транскордонні проекти. Розвиток спільних транспортних коридорів з країнами-сусідами для покращення зв'язків із зовнішніми ринками.

- Партнерство з міжнародними організаціями. Співпраця з ООН, МФВ, Світовим банком та іншими структурами для розробки й реалізації масштабних транспортних ініціатив.

8. Пасажирська мобільність включає.

- Розвиток громадського транспорту. Підтримка інноваційних рішень для міської мобільності, таких як електробуси, системи обміну велосипедами та каршеринг.

- Єдина авіаційна зона. Гармонізація повітряного простору для покращення ефективності авіап перевезень і зменшення затримок.

Ефективність транспортної галузі ЄС досягається завдяки поєднанню інфраструктурного розвитку, екологічної стійкості, інновацій, стандартизації та міжнародного співробітництва. Це дозволяє забезпечувати високу якість транспортних послуг, знижувати вплив на довкілля та сприяти економічному розвитку регіону.

Європейський Союз активно впроваджує інноваційні технології у транспортну галузь, орієнтуючись на цифровізацію, екологічну стійкість та безпеку. Наведемо конкретні приклади впровадження таких технологій у різних країнах ЄС (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Впровадження інноваційних технологій у різних країнах ЄС

Країна	Особливості інновацій
1. Інтелектуальні транспортні системи (ITS)	
<i>Німеччина.</i> Впровадження інтелектуальних систем управління дорожнім рухом у великих містах, таких як Берлін та Гамбург. Системи в режимі реального часу аналізують трафік, оптимізують маршрути та керують світлофорами для зниження заторів. Автономні вантажівки на автобанах (проект Platooning), які використовують технології взаємодії між транспортними засобами для оптимізації руху та зменшення споживання пального.	<i>Нідерланди.</i> Створення "розумних" доріг, які використовують датчики для моніторингу дорожнього стану, погоди та трафіку. Також тестуються дороги зі світлодіодною підсвіткою, яка активується лише за потреби, економлячи енергію.
2. Розвиток електромобільності	

Продовження таблиці 1.1

<i>Норвегія (хоча не член ЄС, але інтегрована в європейську транспортну систему)</i> Найвищий у світі рівень впровадження електромобілів завдяки розвинутій інфраструктурі зарядних станцій, податковим пільгам та субсидіям на купівлю електрокарів. Використання автономних електричних поромів, як у проєкті Amperge — перший у світі пором, що працює повністю на електриці.	<i>Франція</i> Автоматизація та цифровізація залізничного транспорту
3. Автоматизація та цифровізація залізничного транспорту	
<i>Італія.</i> Проєкт ERTMS (European Rail Traffic Management System), який запровадив автоматизовану систему управління рухом поїздів. Це забезпечує підвищення швидкості, безпеки та інтеграції з іншими країнами ЄС. Швидкісна залізнична мережа Frecciarossa використовує сучасні технології для моніторингу трафіку та управління енергоспоживанням.	<i>Іспанія.</i> Швидкісні поїзди AVE, які сполучають великі міста країни, впроваджують автоматизовані системи безпеки та енергоефективності, зокрема рекуперативне гальмування.
4. Розвиток стійкої міської мобільності	
<i>Данія.</i> Копенгаген – провідний велосипедний місто Європи. Впроваджено "розумні" велосипедні дороги з датчиками руху, що надають велосипедистам пріоритет на світлофорах. Міський громадський транспорт інтегрований з цифровими платформами для планування поїздок і безконтактною оплати.	<i>Швеція.</i> Впровадження електричних автобусів у Стокгольмі, які заряджаються на кінцевих зупинках. Також тестуються електрифіковані дороги, які заряджають електромобілі під час руху.
5. Автономний транспорт	
<i>Фінляндія.</i> В Гельсінкі тестуються автономні автобуси, які працюють на коротких маршрутах без водія. Пілотні проєкти з доставки вантажів автономними транспортними засобами в портах	<i>Естонія.</i> Використання автономних роботів-доставників у містах. Крім того, активно розвивається цифрова платформа для інтеграції різних видів транспорту в єдину систему
6. Морський транспорт і логістика	
<i>Бельгія.</i> Порт Антверпен використовує цифрові технології для автоматизації обробки вантажів, включаючи блокчейн для управління документами. Використання автономних кораблів для внутрішніх водних шляхів	<i>Греція.</i> У Пірейському порту застосовуються технології штучного інтелекту для оптимізації завантаження та розвантаження контейнерів, а також управління логістикою
7. Інновації в авіації	
<i>Нідерланди.</i> Схіпхол (Амстердам) використовує біометричні технології для безконтактної реєстрації пасажирів та управління безпекою. Аеропорт інтегрує відновлювані джерела енергії для зменшення викидів вуглекислого газу	<i>Франція.</i> В аеропорту Шарль-де-Голль тестуються електричні буксири для літаків, що скорочує використання авіапалива

Джерело: створено автором на основі [13; 14]

Як показує таблиця 1.1. країни ЄС впроваджують інноваційні технології у транспортну галузь через використання інтелектуальних систем управління, розвиток електромобільності, автоматизацію залізничного транспорту, інтеграцію автономних транспортних засобів та цифровізацію. Такі ініціативи сприяють підвищенню ефективності транспорту, зниженню впливу на довкілля та покращенню якості транспортних послуг для громадян і бізнесу.

Підсумовуючи, можна сказати, що світова спільнота активно впроваджує ІТС, а досвід ЄС, США, Японії, Китаю демонструє, що спільна державна політика здатна об'єднати зусилля різних учасників для досягнення національних цілей у транспортній сфері. Впровадження таких систем в Україні є особливо важливим, оскільки спостерігається значна нерівномірність у розвитку транспортної інфраструктури між регіонами, а специфіка міської забудови і дорожня мережа значно відрізняються від європейських та американських міст.

Будь-який міжнародний досвід реформ у транспортній сфері потребує адаптації. При плануванні транспортної політики для України необхідно брати до уваги закордонний досвід і враховувати недоліки існуючих програм реформування. Модель державної політики повинна поєднувати передовий досвід, встановлення пріоритетів та перспективних напрямів розвитку транспорту, включаючи інноваційні інвестиції, соціально-економічні, енергетичні та екологічні аспекти. Отже, іноземний досвід може стати корисним для вдосконалення транспортної політики в Україні, але при цьому потрібно враховувати особливості та національні інтереси нашої держави.

Висновки до розділу 1

1. Транспортна галузь є ключовим елементом національної економіки, що забезпечує ефективний рух товарів, послуг та людей. Вона виконує функцію зв'язку між різними секторами економіки та регіонами країни, створюючи умови для інтеграції національного ринку. Роль транспортної

системи у наступному: транспорт сприяє збільшенню обсягів внутрішньої та міжнародної торгівлі, зниженню логістичних витрат та розвитку експорту; забезпечує мобільність населення, доступ до послуг охорони здоров'я, освіти, культурних і соціальних об'єктів; підтримує розвиток промисловості, сільського господарства та інших галузей; є частиною національної безпеки та забезпечує швидке реагування на кризові ситуації. Отже, транспортна галузь не лише визначає рівень економічного розвитку країни, але й створює фундамент для сталого розвитку суспільства.

2. Нормативно-правове регулювання є важливим елементом для забезпечення ефективного функціонування транспортної галузі. Основою є: закони та кодекси, які регламентують використання різних видів транспорту, організацію пасажирських і вантажних перевезень, а також визначають права та обов'язки учасників транспортного процесу; міжнародні угоди: забезпечують інтеграцію в глобальні транспортні мережі, стандартизацію логістики та спрощення процедур для транскордонних перевезень; екологічні нормативи: регулюють вплив транспорту на навколишнє середовище, сприяють впровадженню стійких та екологічно безпечних технологій; технічні стандарти визначають вимоги до транспортних засобів, інфраструктури та безпеки перевезень. Ефективне нормативно-правове регулювання дозволяє забезпечити безпеку, ефективність та прозорість роботи транспортного сектору, створюючи умови для його розвитку та залучення інвестицій.

3. Досвід розвинених країн демонструє важливість комплексного підходу до розвитку транспортної галузі. Основні уроки, які можна винести з цього досвіду: Європейський Союз створив Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), яка інтегрує різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський і повітряний) для забезпечення безперебійного руху товарів і людей. Екологічна стійкість (Нідерланди, Норвегія): акцент на розвиток електротранспорту, мультимодальних перевезень і екологічно чистих видів транспорту, таких як велосипеди та громадський електротранспорт. Інновації та цифровізація (Німеччина, Швеція):

використання інтелектуальних транспортних систем (ITS), впровадження автоматизованого управління трафіком і автономних транспортних засобів; фінансування та інвестиції (США, Китай): створення механізмів приватно-державного партнерства для фінансування транспортних проєктів, модернізації інфраструктури та залучення іноземного капіталу. Пасажирська мобільність (Франція, Японія): розвиток швидкісного залізничного сполучення та інтеграція різних видів транспорту в єдині системи міської мобільності. Зарубіжний досвід доводить, що успішна транспортна система потребує стратегічного планування, інноваційного підходу та ефективного використання фінансових ресурсів. Впровадження таких практик в Україні дозволить підвищити ефективність транспорту, інтегрувати його у міжнародні мережі та забезпечити стійкий розвиток.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

2.1. Сучасний стан та оцінка матеріально-технічної бази транспортної галузі України

З огляду на сучасні світові зміни та зростаючу інтеграцію, дослідження стану транспортної галузі України стає особливо важливим. Акцент робиться на вивченні факторів, що впливають на її функціонування сьогодні. Це вимагає аналізу поточного стану та перспектив розвитку галузі, а також визначення ключових аспектів державної політики в цій сфері. У зв'язку з цим питання забезпечення безпеки країни та суспільства в умовах конфлікту та відновлення після війни набувають особливої ваги.

На жаль, Україна нині стикається зі значними проблемами в розвитку транспортного сектору. Основними факторами, що гальмують розвиток, є військовий конфлікт, системне недофінансування, брак належного технічного обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технологічна відсталість галузі, що впливає не тільки на соціально-економічні функції, а й на національну безпеку.

Через російську військову агресію та глобальну пандемію загальний рівень соціально-економічного розвитку країни значно знизився. За даними Державної служби статистики, обсяг ВВП України зменшився на 4% у 2020 році до 4194 млрд грн, а транспортний сектор зазнав значних економічних втрат у 2020-2021 роках через пандемію COVID-19. Частка транспорту у ВВП склала 5,3% у 2020 році, що менше показника 2019 року (6,6%) [11]. Крім того, середня чисельність штатних працівників знизилася на 2,3% у 2021 році, а 14,4% транспортних підприємств зазнали фінансових втрат.

У першому кварталі 2020 року великі та середні українські компанії, включно з транспортним сектором, зазнали чистих втрат у розмірі 4,9 млрд гривень, що стало першим значним зниженням з 2016 року і призвело до

збільшення частки збиткових підприємств до 41% [10]. Це суттєво знизило рівень інвестицій у 2020 році, оскільки 65% капітальних інвестицій фінансувалися з власних коштів підприємств. Крім інвестиційного чинника, попит також посилює песимістичні прогнози щодо швидкого відновлення транспортного сектора України, особливо в умовах російської агресії. У 2021 році в транспортній галузі спостерігалися деякі позитивні зрушення. Операційна прибутковість досягла 3,0%, проте цього недостатньо для забезпечення подальшого розвитку галузі. Капітальні інвестиції зросли на 29,2% порівняно з 2020 роком, що частково зумовлено низькою базою через пандемію.

Транспортна галузь є однією з основних сфер економіки, яка включає розвинену мережу автомобільних доріг, залізничну систему, морські порти, річкові термінали, аеропорти, мережу авіаційних сполучень, вантажні митні термінали тощо. Це забезпечує необхідні умови для задоволення попиту на транспортні послуги та підтримання темпів соціально-економічного розвитку в різних секторах. За даними Держстату України, вантажообіг транспортних підприємств у 2021 році склав 289,3 млрд тонно-кілометрів, що становить 99,7% від обсягу 2020 року. (рис. 2.1).

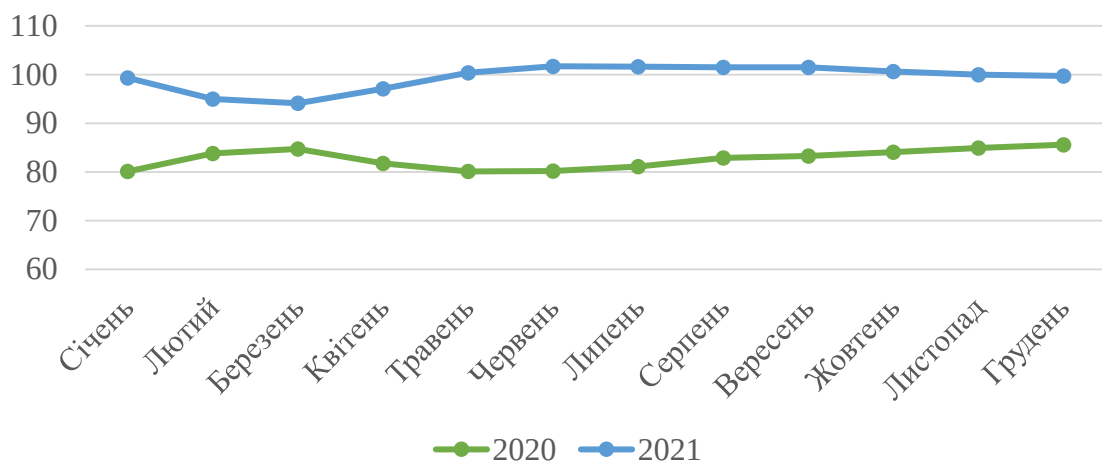


Рис. 2.1. Обсяг вантажообігу підприємств транспортного сектора України (у % до попереднього року)

Джерело: складено на основі [26]

Загальний обсяг вантажів, перевезених підприємствами транспортного сектора України, включно з міжнародними перевезеннями та із використанням власного чи орендованого транспорту, становив 619,9 млн тонн, що складає 103,3% від показника 2020 року. (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Вантажні перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р.

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2020 р.	млн. т	у % до 2020 р.
Транспорт:	289253,6	99,7	619,9	103,3
автомобільний	46429,8	110,5	222,6	116,2
водний	2946,0	102,4	5,3	95,2
залізничний	180361,0	102,7	314,3	102,9
авіаційний	346,3	109,5	81,8	92,7

Джерело: складено на основі [10].

У 2021 році залізничним транспортом України було перевезено 314,3 млн тонн вантажів, що на 2,9% більше порівняно з 2020 роком. Перевезення хімічних і мінеральних добрив зросло на 22,9%, цементу – на 12,3%, брухту чорних металів – на 10,4%, коксу – на 9,0%, будівельних матеріалів – на 8,7%, нафти й нафтопродуктів – на 7,6%, лісових вантажів – на 6,9%, чорних металів – на 5,9%, кам'яного вугілля – на 3,3%. Однак, обсяги перевезень зернових і продуктів їхнього перемелу знизилися на 4,3%, а залізної та марганцевої руди – на 2,7%.

Попри складні умови, у 2020 році «Укрзалізниця» виконала ремонт 1,3 тис. км колій та замінила 1,2 тис. стрілочних переводів. Було проведено середній ремонт майже 1,2 тис. км колій, капітально відремонтовано 52,2 км основних колій, 26,7 км станційних і спеціальних колій, а також 0,9 км під'їзних колій. Крім того, реконструйовано 141,5 км основних колій. Однак обсяги цих робіт значно зменшилися порівняно з 2019 роком, коли капітально відремонтовано було 131 км основних колій (на 60% більше), 146,4 км

станційних і спеціальних колій, а також реконструйовано 354,2 км основних колій. Станом на кінець 2020 року, з 27,1 тис. км основних колій, 6,4 тис. км потребували капітального ремонту, а 2,7 тис. км – реконструкції [21].

У 2021 році обсяг вантажообігу автомобільного транспорту (включаючи перевезення фізичними особами-підприємцями) склав 46,4 млрд тонно-кілометрів, що на 10,5% більше порівняно з 2020 роком. Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом зріс на 16,2%, досягнувши 222,6 млн тонн.

Водним транспортом (морським та внутрішнім водним) у 2021 році було перевезено 5,3 млн тонн вантажів, що на 4,8% менше, ніж у попередньому році. Сумарний потенціал вантажообробки 13 морських портів України, розташованих у Чорноморському та Азовському басейнах та дельті Дунаю, перевищує 230 млн тонн на рік. Українські морські порти відіграють значну роль в експорті агропромислової та гірничо-металургійної продукції, а також в імпорті ресурсів, таких як вугілля, залізна руда і контейнерні вантажі. Морські порти обробляють понад 37% обсягу міжнародної торгівлі України, включаючи понад 57% національного експорту [14].

Проте роль морського транспорту в структурі внутрішніх вантажоперевезень залишається обмеженою, і його значення в загальному обсязі вантажообігу зменшується. Це пов'язано з поступовим зменшенням кількості транспортних суден українського флоту та переорієнтацією на морські поставки з інших країн. Водночас морський транспорт відіграє важливу роль у міжнародних вантажних перевезеннях, які є значною частиною зовнішньоторговельного обороту, хоча обсяги вантажообігу зменшуються через низьку конкурентоспроможність і недостатню тоннажність українського флоту.

В останні роки в Україні спостерігається значне скорочення обсягу транзитних вантажів у портах країни (на 62% за період 2013-2019 років) і транзитних перевезень залізницею (на 55% за той самий період). Протягом тридцяти років незалежності Україні не вдалося повністю реалізувати свій

транзитний потенціал, що, за даними Міжнародної торгової адміністрації, використовується лише на 25-30% [27].

Щодо пасажирських перевезень, у 2021 році пасажирообіг (кількість перевезених пасажирів помножена на відстань перевезення) підприємств транспортного сектора склав 62,3 млрд пасажиро-кілометрів, що становить 127,1% від обсягу 2020 року. Значне зростання цього показника пов'язане з низьким рівнем у 2020 році, коли пасажирообіг складав лише 49,4 млрд пасажиро-кілометрів, або 46,1% від обсягу 2019 року (рис. 2.1). [41].

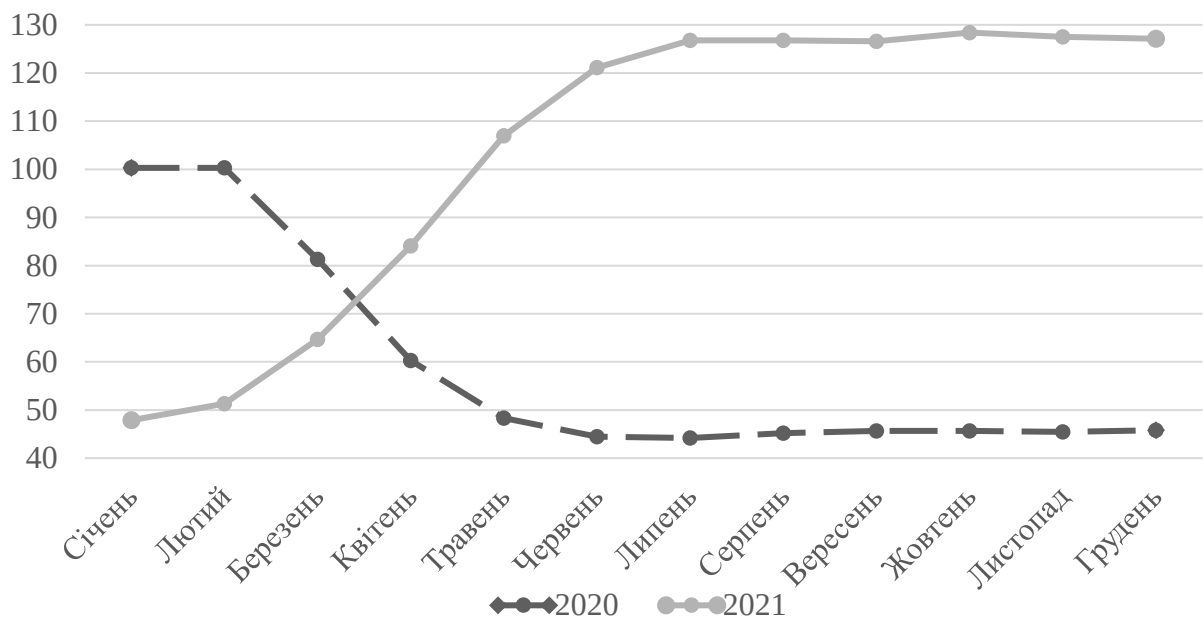


Рис. 2.2. Обсяг пасажирських перевезень транспортних підприємств України (у % до попереднього року)

Джерело: складено на основі [27]

Загальна кількість пасажирів, перевезених підприємствами транспортної галузі України у 2021 році (в усіх режимах перевезень), становила 2656,9 млн осіб, що складає 103,4% від обсягу 2020 року. (табл. 2.2).

У 2021 році пасажирські перевезення залізничним транспортом, включно з міськими електропоїздами, зросли на 19,0% порівняно з 2020 роком. Автомобільним транспортом, включаючи перевезення фізичними особами-підприємцями, скористалися 1090,9 млн пасажирів, що на 0,6% більше, ніж у попередньому році. Водний транспорт (морський та внутрішній

водний) збільшив перевезення пасажирів на 50,9%, однак він охоплює лише 0,1% від загальної кількості пасажирів (табл. 2.2) [51].

Таблиця 2.2

Пасажирські перевезення в Україні за видами транспорту, 2021 р.

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено пасажирів	
	млн. пас. км	у % до 2020 р.	млн.	у % до 2020 р.
Транспорт:	62343,5	127,1	2656,9	103,4
автомобільний	18747,2	98,2	1090,9	100,6
авіаційний	18410,0	182,2	9,2	191,7
залізничний	15654,3	146,4	81,3	119,0
водний	5,8	144,0	0,5	150,9

Джерело: [50].

Авіаційним транспортом перевезено 9,2 млн пасажирів, що на 91,7% більше порівняно з 2020 роком. Міський електротранспорт перевіз 1475,0 млн пасажирів, що на 4,4% більше, ніж у попередньому році. Загалом авіаційний сектор зазнав серйозного впливу пандемії COVID-19 у 2020-2021 роках, коли карантинні обмеження призвели до припинення регулярних і нерегулярних перевезень, закриття кордонів і зупинки роботи аеропортів та авіакомпаній. За даними Міжнародної організації цивільної авіації, у 2020 році кількість авіапасажирів у світі зменшилася до 1,8 млрд, що відповідає рівню 2003 року, тоді як у 2019 році цей показник складав понад 4,5 млрд осіб. Загальні збитки від пандемії у 2020 році оцінюються в \$370 млрд, з найбільшими втратами в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (\$120 млрд) і найменшими в Північній Америці (\$88 млрд) [29].

Через пандемію багато авіакомпаній були змушені скоротити кількість польотів і звільнити співробітників. Наприклад, кількість польотів, забезпечених "Украерорухом", у 2020 році знизилася на 57,6% порівняно з 2019 роком, а польоти МАУ скоротилися до 100 рейсів на тиждень, тоді як до пандемії цей показник становив 120 рейсів на день [9].

Погіршення показників торкнулося майже всіх секторів економіки, включаючи транспортну галузь. Зменшення транзиту газу також відбилося на

показниках трубопровідних перевезень. Це частково зумовлено погодними умовами та змінами попиту на міжнародних ринках, проте вплив пандемії COVID-19 також позначився на пасажирських перевезеннях.

Характер вантажоперевезень змінився: обсяги перевезення кам'яного вугілля зменшилися у 2,5 рази з 2013 року, тоді як перевезення зернових і продуктів перемолу зросли вдвічі. Такі зміни пов'язані з військовими діями на сході України та підвищенням урожайності зернових. Проблема зношеності рухомого складу залізничного транспорту залишається критичною, оскільки понад 90% вагонів потребують ремонту. Приватні компанії прагнуть вирішити цю проблему власними силами, тому у 2020 році приватні вантажні вагони становили 63% від загальної кількості, причому 41% з них були придбані з 2017 по 2020 роки.

Автотранспорт також стикається з фінансово-економічними труднощами, зокрема через значний рівень тінізації пасажирських перевезень: за даними Українського інституту майбутнього, близько 40% міжміських і міжобласних перевезень здійснюються неофіційно. У вантажному секторі ситуація дещо краща: з 2015 року обсяги вантажоперевезень автотранспортом зросли на 48%, оскільки частина вантажів перейшла із залізничного на автомобільний транспорт. Однак це створює навантаження на дорожню інфраструктуру через відсутність належного контролю за вагою транспортних засобів.

Розвиток автомобільного транспорту в Україні обмежується поганим станом дорожньої інфраструктури, особливо магістральних доріг. Багато доріг потребують серйозного ремонту, і між 2011 та 2016 роками кількість таких шляхів зросла втричі. Основні дороги, які займають лише 14% від усієї мережі і мають довжину 23 572 км, потребують суттєвого оновлення. Понад 80% доріг перебувають у зношеному стані [11]. Незважаючи на збільшення бюджетних витрат на ремонт і будівництво доріг у 2022 році до 64 млрд гривень, 80% доріг все ще потребують ремонту (рис. 2.3).

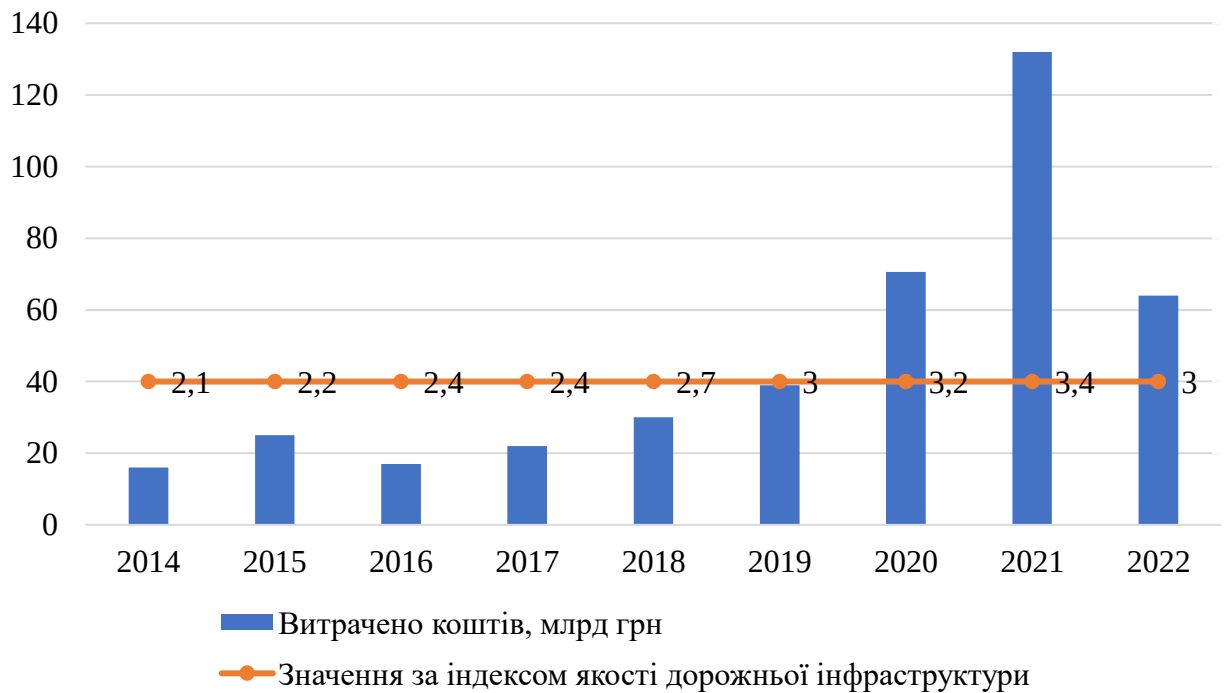


Рис. 2.3. Витрати Укравтодору на ремонтні роботи та рівень якості дорожньої інфраструктури

Джерело: складено на основі [11]

Зазначимо, що якість дорожньої інфраструктури залишається на низькому рівні, і Україна займає 112-е місце в Індексі якості дорожньої інфраструктури серед 141 країни (рис. 2.4). Оновлення потребує не лише дорожня, але й мостова інфраструктура. За даними Укравтодору, лише 2% з 5631 мосту, які були проаналізовані (що складає 35% від загальної кількості державних мостів), перебувають у задовільному стані. Кількість непридатних для використання мостів подвоїлася з 2015 року і становить 2,7%. Крім того, 64% мостів не відповідають сучасним вимогам щодо габаритів і вантажопідйомності.

Також варто звернути увагу на авіаційну галузь, де фінансово-економічні процеси залишаються досить суперечливими. З початку 2000 року спостерігалось стабільне зростання обсягів повітряного руху, за винятком тимчасових спадів у 2009-2010 та 2014-2016 роках, зумовлених економічною кризою та агресією Росії проти України. Міжнародні авіап перевезення в

Україні значно розвивалися в період з 2016 по 2019 рік, демонструючи приріст пасажиропотоку на 94% (рис. 2.4).

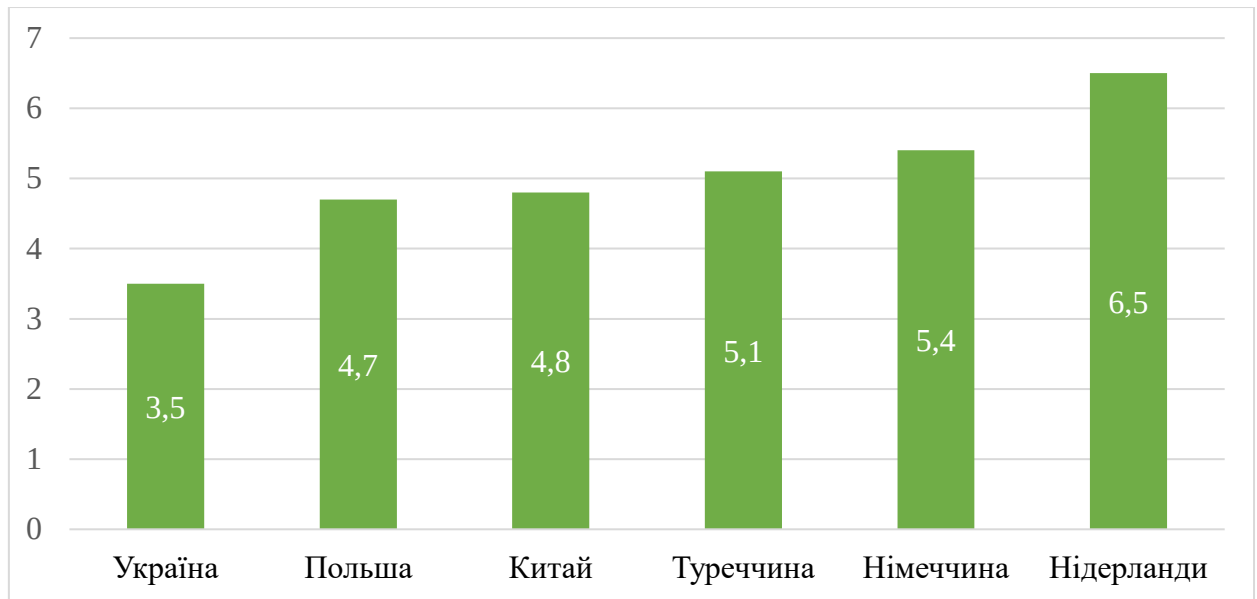


Рис. 2.4. Показник якості дорожньої інфраструктури, 2021

Джерело: складено на основі [50]

Проте потенціал внутрішніх авіап перевезень залишається нереалізованим: у 2019 році частка внутрішніх рейсів становила лише 9,2% від загальної кількості польотів і 10,6% від загального пасажиропотоку. Пандемія COVID-19 негативно вплинула на відновлення авіаційної галузі — у перші дев'ять місяців 2020 року кількість пасажирів в українських аеропортах знизилася на 62,9% порівняно з аналогічним періодом 2019 року.

Більшість польотів у повітряному просторі України в 2013 році були транзитними, становлячи 66% усіх польотів. Транзитні перевезення були важливим джерелом фінансування для модернізації та обслуговування аеронавігаційної системи країни, оскільки до 50% доходів «Украероруху» припадало саме на транзитні послуги.

Крім того, розвиток внутрішніх і транзитних авіап перевезень обмежений через погіршення та зношеність інфраструктури аеропортів. За експертними оцінками, стан аеродромної інфраструктури є критичним, адже 95% аеропортів мають високий рівень зносу. У міжнародному рейтингу Індексу авіаційної інфраструктури за 2021 рік Україна посіла 109-е місце серед 141

країни, що свідчить про відставання в якості інфраструктури порівняно з іншими державами (рис. 2.5).

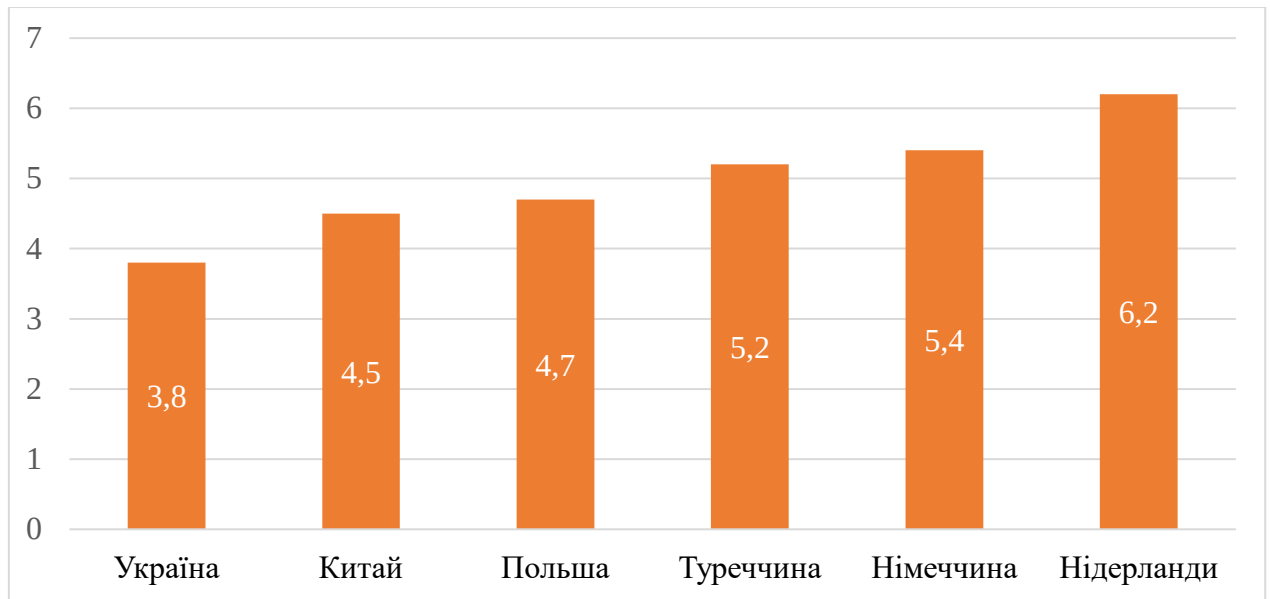


Рис. 2.5. Показник якості авіаційної інфраструктури, 2021 р.

Джерело: складено на основі [50]

У 2021 році Україна значно відстає за якістю авіаційної інфраструктури (індекс 3,8) від таких країн, як Нідерланди (6,2), Німеччина (5,4), Туреччина (5,2), Польща (4,7) та Китай (4,5).

Отже, незважаючи на пріоритетність транспортної галузі, яка визначена як сфера, що потребує державної підтримки і розвитку, існує багато проблем та протиріч, що стримують її прогрес у сучасних умовах. Необхідно модернізувати транспортну інфраструктуру, створити конкурентні умови для динамічного розвитку галузі, а також забезпечити ефективну інтеграцію різних видів транспорту. Така стратегія потребує результативної державної політики, яка сформує необхідну інституційну базу для розвитку і зростання транспортного сектора в Україні.

2.2. Аналіз впливу воєнних дій на функціонування транспортної галузі України

У першому розділі було зазначено, що українська економіка є важливою частиною світового господарства, проте збройна агресія Російської Федерації на території України суттєво вплинула на міжнародні економічні відносини. Транспортний сектор відіграє важливу роль у налагодженні зв'язків між містами, міськими та сільськими районами, ринками, виробничими об'єктами та експортними портами. Він є рушійною силою економічного розвитку у сферах виробництва, споживання та торгівлі. На регіональному та міжнародному рівнях транспортний сектор забезпечує інтеграцію країни зі світом, що охоплює зовнішні фінансові ринки, потоки товарів, інвестиції, ланцюги постачання та обмін ідеями, а також використання сучасних транспортних і комунікаційних засобів.

Війна в Україні вплинула на близько 25% світової торгівлі зерновими, що призвело до зростання світових цін, продовольчої інфляції та зниження доступу до продуктів харчування в країнах-імпортерах продукції з України та Росії. Окрім цього, внаслідок російської агресії пошкоджено близько 33% інфраструктури по всій країні: 305 мостів, 19 аеропортів, 110 залізничних станцій і 24 тисячі км доріг. За попередніми оцінками, загальні збитки в інфраструктурі України становлять приблизно \$151 млрд, і ця сума продовжує зростати щодня.

Для оцінки впливу війни на міжнародні вантажоперевезення в Україні важливо ознайомитися зі структурою перевезень за 2021 рік (рис. 2.6). У 2021 році частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів була наступною: залізничний транспорт – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10%. [45].

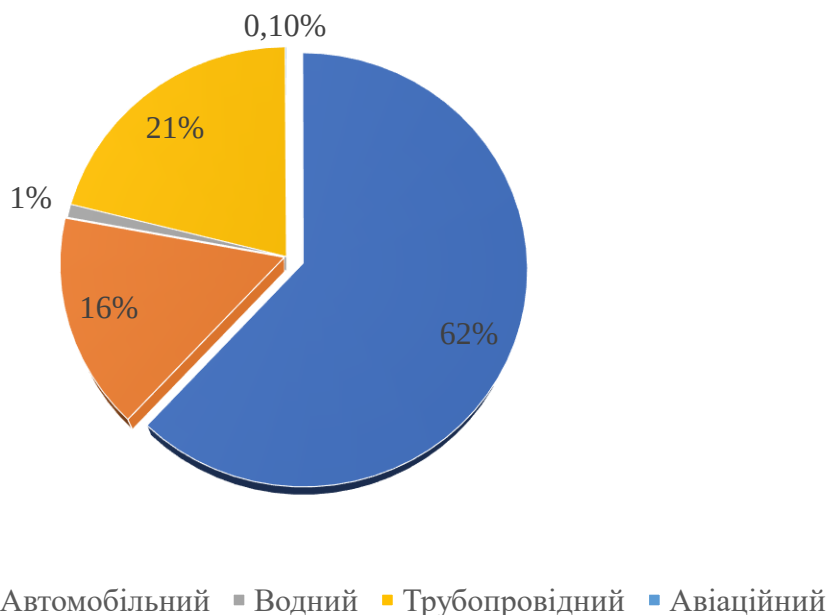


Рис. 2.6. Розподіл видів транспорту у загальній структурі вантажоперевезень в Україні у 2021 році

Джерело: складено на основі [45]

Оскільки кожен вид транспорту обслуговує певний сектор економіки, раптові зміни у ринкових частках можуть свідчити про виникнення факторів, що негативно впливають на розвиток національної економіки. Це, у свою чергу, може позначитися на транспортній галузі, зокрема на ефективності залізничного транспорту та стані дорожньої інфраструктури.

Загалом, за останні кілька років частка ринку автотранспорту зросла майже вдвічі (+57%), тоді як водний транспорт втратив майже половину (-44%), а залізничний транспорт зменшився на 8%. Війна суттєво змінила структуру міжнародних перевезень. За оцінками міністерства інфраструктури [27], російське вторгнення в Україну спричинить 12 глобальних змін, однією з яких є трансформація логістичного сектору та перерозподіл ланцюгів постачання. Залізниця не змогла впоратися з підвищеним попитом на перевезення українського зерна через обмежену пропускну здатність і високі ризики довгострокових інвестицій. Наприклад, 7 серпня 2022 року черги на КПП «Ягодин» досягли 22 км, на «Рава-Руській» — 29 км, на «Краковці» — 28 км, на «Шегині» — 25 км, а через місяць черга на «Ягодині» сягнула 50 км.

На КПП «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» в Закарпатській області черги зросли в 2-3 рази, до 20 км. До війни річний обсяг вантажних перевезень складав 300-400 млн тонн, проте для забезпечення експортних потреб цей показник має зрости майже вдвічі — до 500-800 млн тонн.

Крім того, залізниця з 24 лютого 2022 року забезпечила перевезення значної кількості гуманітарних вантажів та евакуацію мільйонів українців. За попередніми оцінками, пошкодження залізничного полотна сягають до 507 км, пошкоджено або знищено 126 вокзалів та станцій, з яких понад 53 — на підконтрольній території, а решта — на непідконтрольних. Також понад 700 км залізничних колій залишаються на тимчасово окупованих територіях. Загальна кількість пошкоджених або втрачених об'єктів Укрзалізниці оцінюється у 5,5 тисяч будівель і близько 4 тисяч споруд, що призвело до прямих збитків у 4,3 млрд доларів.

До війни Україна експортувала понад 70% вантажів через морські порти, що приносило близько 47 млрд доларів. Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі, проте основний логістичний шлях через Чорне море спершу був заблокований через агресію Росії, а потім частково відновлений, але з меншою пропускнуою спроможністю та підвищеними ризиками. Експерти попереджають, що блокування українських поставок може поглибити продовольчу кризу в багатьох країнах, особливо в Африці та Азії, перетворюючи проблему на виклик для світового ринку.

Серйозною проблемою залишається неефективне управління портовою інфраструктурою. У 2015-2019 роках Адміністрація морських портів України показувала високий рівень прибутковості, із чистим прибутком від 1,5 до 3,9 млрд гривень щорічно. Проте замість інвестицій у розвиток інфраструктури, більшість доходів надходила до державного бюджету у вигляді зборів, податків і дивідендів, причому річні виплати на користь держави перевищували капітальні інвестиції у 3,5 рази. Це призвело до постійного недофінансування капітальних інвестицій у морські порти, що позначилося на їх технічній відповідності сучасним стандартам.

Процес встановлення портових зборів в Україні є малоефективним і непрозорим. У порівнянні з іншими портами Чорноморського регіону та світовими аналогами, українські порти мають одні з найвищих витрат. Відсутність чітких цілей у законодавстві щодо використання портових зборів призводить до штучного завищення цін, що уповільнює розвиток портової інфраструктури.

В результаті експерти оцінюють українську портову інфраструктуру на середньому рівні, надаючи їй 3,9 бала з можливих 7 за якість. (рис. 2.7).

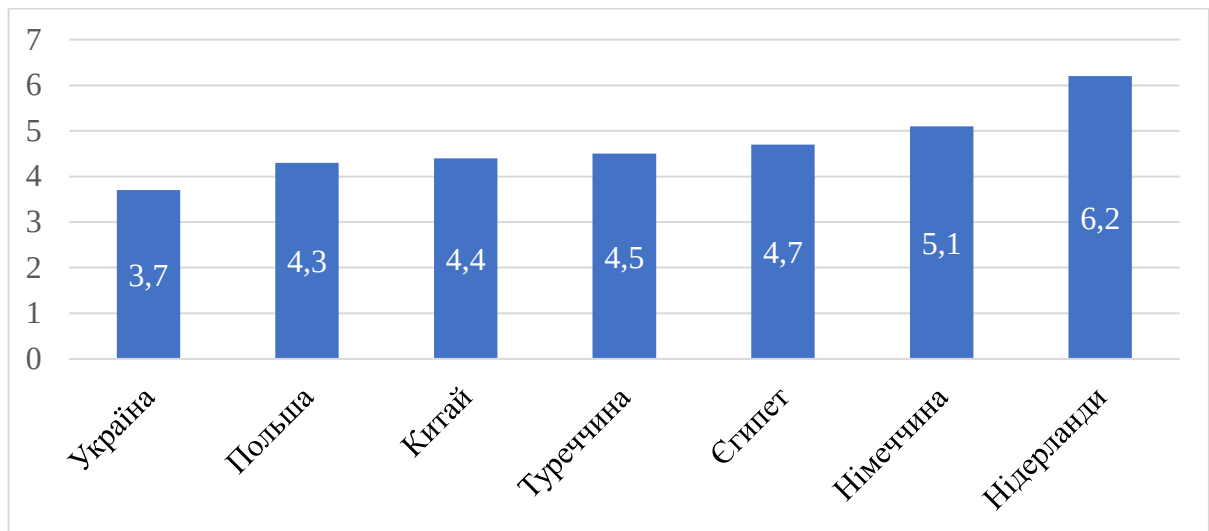


Рис. 2.7. Показник якості портової інфраструктури, 2021 р.

Джерело: складено на основі [24]

Згідно зі Світовим економічним форумом, показники безпосередніх конкурентів України за якістю портової інфраструктури значно перевищують українські. Наприклад, Україна поступається таким країнам, як Нідерланди (6,2), Німеччина (5,1), Єгипет (4,7), Туреччина (4,5), Польща (4,3) та Китай (4,4).

Прямі збитки портової інфраструктури та пов'язаних з нею підприємств оцінюються в \$496 млн, включаючи як об'єкти морських портів, так і внутрішнього водного транспорту, що постраждали від війни. Відносно невеликі руйнування портів пояснюються двома факторами: по-перше, порти — це складні, розподілені об'єкти, які неможливо повністю зруйнувати кількома точними ударами. По-друге, агресор використовував або захоплював

вантажні кораблі для вивезення зерна та інших ресурсів, тому порти були необхідні для роботи. Хоча «зернова угода» діяла до 17 липня 2023 року, Росія зберігала вплив на діяльність портів та судноплавство.

Аналіз впливу російської агресії на транспортний сектор України з 24 лютого 2022 року ускладнений через безперервні бойові дії, брак даних і високі ризики. Детальне обстеження пошкоджень доріг і мостів можливе лише після завершення бойових дій на значній території, де досі триває війна. Однак попередній аналіз дозволяє оцінити, що внаслідок війни було пошкоджено близько 25,1 тис. км доріг та 344 мости й мостові переходи державного, місцевого чи комунального значення [24]. Попередній огляд у деокупованих регіонах підтверджує значні руйнування дорожньої інфраструктури, спричинені рухом танків та іншої важкої техніки, що вимагатиме значних зусиль для реконструкції. За оцінками, частка пошкоджених доріг у регіонах, які були окуповані або де досі тривають бойові дії, становить у середньому 10%.

Авіаційна галузь постраждала найбільше: з 24 лютого 2022 року повітряний простір над Україною закритий для польотів, а авіасполучення припинено. Російські війська активно обстрілювали ключові аеродроми, пошкодивши 19 з 35 аеродромів, включаючи 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення. Внаслідок війни, загальний обсяг збитків у авіаційній сфері (аеропорти, аеродроми, авіаційна техніка) оцінюється в \$2,14 млрд.

Автомобільний транспорт також зазнав серйозних втрат. У зонах найзапекліших боїв пошкоджено комунальну інфраструктуру, а багато людей залишилися без власних транспортних засобів, які були знищені під час обстрілів. Прямі збитки комунальних підприємств і приватних перевізників від пошкодженого транспорту становлять \$0,83 млрд, включаючи знищені тролейбуси, трамваї та автобуси. Приватні втрати легкового транспорту оцінюються в \$1,86 млрд (близько 207 тис. автомобілів), а також втрачено 1629 одиниць пожежної техніки на суму \$89 млн.

Однією з найбільших проблем для галузі стала втрата людського капіталу через масову міграцію як за кордон, так і всередині країни. Це призвело до зростання рівня безробіття до приблизно 30% і збільшило навантаження на систему соціального захисту. Уряд України спростив вимоги для отримання ліцензії на перевезення, що дозволило багатьом новим перевізникам швидко вийти на ринок для покриття зростаючого попиту, зокрема через мобілізацію водіїв у Збройні сили.

Узагальнюючи, повномасштабна війна в Україні, що почалася 24 лютого 2022 року, завдає значної шкоди економіці країни. Транспортна галузь, яка є «системою артерій» для пересування людей, товарів, сільськогосподарської продукції, обладнання та озброєння, зазнає значних втрат, які також впливають на економіки країн ЄС та світу.

2.3. Аналітична оцінка сучасного розвитку транспортної галузі України

Аналіз транспортної галузі та інфраструктури України показує, що її розвиток залишається недостатнім, що перешкоджає ефективному налагодженню внутрішніх і міжнародних зв'язків, якісному транспортному обслуговуванню бізнесу та населення, розширенню експортного потенціалу галузі та зміцненню іміджу України як транзитної держави. Тому розвиток транспортної сфери і реалізація її інфраструктурного потенціалу стають ключовими елементами економічної стратегії та економічної безпеки України. Важливим аспектом економічного зростання є забезпечення галузей економіки повним обсягом транспортних послуг для безперешкодного вантажоперевезення на внутрішньому та міжнародному рівнях з використанням сучасної дорожньої, залізничної та авіаційної інфраструктури.

За ініціативою Президента України Володимира Зеленського було проведено аудит економіки, після якого розроблено національну транспортну

стратегію до 2030 року, яка визначає основні напрямки розвитку галузі. Основні стратегічні цілі включають:

- створення ефективного державного управління в транспортній сфері;
- забезпечення якісних транспортних послуг і інтеграцію України в міжнародну транспортну мережу;
- забезпечення сталого фінансування;
- підвищення рівня безпеки на транспорті;
- сприяння міській мобільності та регіональній інтеграції [14].

Ці цілі спрямовані на довгостроковий розвиток транспортної галузі України з урахуванням міжнародних стандартів. Для цього необхідно:

- створити законодавчі умови для залучення інвестицій у транспортні проекти;
- підвищити інвестиційну привабливість галузі;
- забезпечити економічну та технологічну інтеграцію в глобальний ринок;
- забезпечити збалансований розвиток всіх секторів транспорту;
- модернізувати нормативно-правову базу для підтримки рівних умов для всіх учасників ринку;
- розвивати транспортну інфраструктуру та вантажні термінали [20].

Таким чином, державна стратегія повинна сприяти прискоренню розвитку транспортної галузі для стимулювання зростання ВВП і активної інтеграції України на міжнародний транспортний ринок з урахуванням економічних, соціальних та екологічних аспектів. Це необхідно для підтримки соціально-економічного розвитку, національної безпеки та міжнародного співробітництва. Сьогодні транспортна інфраструктура України відповідає лише базовим потребам економіки та населення, але для відповідності сучасним вимогам необхідні підвищення безпеки, енергоефективності, якості перевезень та врахування екологічних аспектів.

Аналіз рівня розвитку транспортної галузі України виявляє наявність негативних тенденцій та невідповідність цілям сталого розвитку, закріпленим

у стратегічних документах. Це підкреслює важливість оцінки ефективності державної політики в цій галузі. Необхідні системні заходи для підтримки європейського та євроатлантичного вектора, розвитку співпраці з азійськими та близькосхідними партнерами, створення сприятливого бізнес-середовища та залучення інвестицій. Такі кроки допоможуть зміцнити позиції України як регіонального гравця, протистояти російській агресії та сприятимуть економічному зростанню і покращенню добробуту населення.

Період з 2020 по 2023 роки суттєво вплинув на глобальне економічне середовище, включаючи транспортну сферу. Серед значущих подій: зменшення інвестицій, зростання конкуренції за капітал, перегляд ланцюгів поставок, структурні зміни під впливом пандемії COVID-19, а також вплив російської агресії проти України. Для України викликами останніх років стали анексія Криму, конфлікт на Донбасі, пандемія та війна з Росією.

Ефективне досягнення Цілей сталого розвитку України до 2030 року залежить від успішної реалізації транспортної стратегії, що передбачає доступність водних ресурсів, сталий економічний розвиток, забезпечення зайнятості та боротьбу зі зміною клімату. Врахування цих аспектів є необхідним у розробці програмних і нормативних документів у транспортній галузі для збалансування економічних, соціальних та екологічних факторів сталого розвитку України [10].

Врахування цих цілей є необхідним, оскільки належне забезпечення транспортної інфраструктури та якісних, доступних транспортних послуг є ключовим фактором сталого розвитку України. Ігнорування цих аспектів у сучасних умовах створює загрозу не лише для економічного зростання та добробуту суспільства, а й для національної безпеки. Тому інтеграція цих питань у всі аспекти планування та регулювання транспортної сфери є невідкладним завданням для досягнення сталого розвитку України.

Як вже зазначалося, транспортно-дорожній комплекс України є стратегічно важливою складовою економіки з великим потенціалом для зростання. Окрім цього, країна розташована на перехресті транспортних

маршрутів між Західною Європою та Східною Азією, що сприяє розвитку розгалуженої транспортної мережі та сучасного рухомого складу всіх видів транспорту. Україна має високий рівень транзитної привабливості, що відображає потенціал галузі, проте для його реалізації потрібні стратегічні реформи [26].

Для подальшого розвитку та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі Міністерством інфраструктури розроблено Національну транспортну стратегію України до 2030 року. Цей комплексний програмний документ визначає мету та завдання розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою. Стратегія передбачає основні напрями формування транспортної політики та ефективного державного управління, а також основні шляхи розвитку галузі до 2030 року [44].

Впровадження транспортної стратегії дозволить значно підвищити продуктивність транспортної системи, що сприятиме сталому економічному розвитку та покращенню рівня життя громадян України. Стратегія спрямована на підвищення ефективності внутрішніх вантажних перевезень через покращення інфраструктури та її інтеграцію з міжнародною і Транс'європейською транспортною мережею.

Загальна мета реалізації стратегічних напрямків розвитку транспортної галузі до 2030 року полягає у створенні конкурентоспроможного внутрішнього ринку транспортних послуг та формуванні ефективної національної транспортної системи. Така система забезпечить високу якість і безпеку перевезень, зниження негативного екологічного впливу та зростання конкурентоздатності на міжнародному ринку транспортних послуг, а також сприятиме реалізації транзитного потенціалу України.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає перспективи розвитку цієї галузі. Для досягнення цілей і завдань передбачається реалізація відповідних стратегічних заходів у різних сферах:

- наземний транспорт: реконструкція 10 000 км доріг до 2030 року; усунення прострочених термінів капітальних ремонтів залізничних магістралей; зниження зносу локомотивів до 45%; будівництво нових цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції. Також передбачається реформування ринку залізничних перевезень через організаційне поділення вертикалей «Укрзалізниці»;

- водний транспорт: підвищення ефективності портів до мінімум 70%, збільшення обсягів обробки до 200 млн тонн на рік, розширення річкових вантажоперевезень до 20 млн тонн до 2025 року, будівництво щонайменше п'яти глибоководних морських причалів. Реформи передбачають зниження ставок портових зборів і впорядкування послуг АМПУ;

- повітряний транспорт: збільшення обсягу пасажиропотоку до понад 70 млн осіб на рік; підвищення кількості транзитних авіарейсів; модернізація регіональних аеропортів і реалізація Угоди про спільний авіапростір з ЄС. Однак, через закриття повітряного простору над Україною з 24 лютого 2022 року розвиток авіаційної галузі тимчасово призупинено.

Для реалізації експортного та транзитного потенціалу України важливо створити сприятливі умови для різноманітних перевезень, підготувати базу для інтеграції України в міжнародні транспортні маршрути, а також покращити транспортно-логістичну інфраструктуру. Зокрема, це передбачає створення мережі логістичних центрів та забезпечення конкурентоспроможної вартості перевезень залізницею.

З огляду на сучасні події, що впливають на Україну та світ, існує необхідність перегляду загальної стратегії та ролі транспортної галузі з точки зору національної безпеки. Транспортна галузь, разом із її компонентами, має важливе значення для забезпечення національної безпеки. Ці аспекти повинні бути враховані при подальшому формуванні державної політики щодо розвитку транспортної сфери України в умовах сучасних загроз і викликів.

Висновки до розділу 2

1. Україна має значний потенціал у сфері транспорту завдяки своєму вигідному географічному розташуванню, але матеріально-технічна база транспортної галузі значною мірою застаріла і потребує модернізації: багато доріг, мостів, залізничних шляхів, портів та аеропортів перебувають у незадовільному стані через тривалий недоінвестування та відсутність комплексного підходу до їх оновлення; значна частина автопарку, вагонів, локомотивів та морських суден є фізично і морально зношеною. Це обмежує швидкість, ефективність і екологічність перевезень; використання застарілих технологій та недостатня цифровізація управління транспортними процесами знижують конкурентоспроможність українського транспорту на міжнародному ринку; нестача фінансування як з державного, так і з приватного секторів ускладнює реалізацію масштабних інфраструктурних проектів. Таким чином, стан матеріально-технічної бази транспортної галузі є одним із головних викликів для України, і модернізація цієї бази є критично важливою для інтеграції до європейських транспортних мереж і підтримки економічного зростання.

2. Російська агресія значно вплинула на транспортну галузь України, створивши серйозні виклики для її функціонування. Багато доріг, мостів, залізничних вузлів, аеропортів і портів були знищені або пошкоджені внаслідок бойових дій. Внаслідок війни було пошкоджено близько 25,1 тис. км доріг та 344 мости й мостові переходи державного, місцевого чи комунального значення. Російські війська активно обстрілювали ключові аеродроми, пошкодивши 19 з 35 аеродромів, включаючи 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення. Внаслідок війни, загальний обсяг збитків у авіаційній сфері (аеропорти, аеродроми, авіаційна техніка) оцінюється в \$2,14 млрд. Прямі збитки комунальних підприємств і приватних перевізників від пошкодженого транспорту становлять \$0,83 млрд, включаючи знищені тролейбуси, трамваї та автобуси. Приватні втрати легкового транспорту оцінюються в \$1,86 млрд (близько 207 тис. автомобілів), а також втрачено 1629

одиниць пожежної техніки на суму \$89 млн. Це порушило транспортні зв'язки між регіонами та ускладнило міжнародну логістику; заблоковані морські порти Чорного моря обмежили експортні можливості України, особливо для аграрного сектору, який залежить від морської логістики; через втрату доступу до частини інфраструктури Україна змушена переорієнтувати вантажні перевезення на західні кордони, що створило додаткове навантаження на залізницю та автотранспорт; зросли витрати на транспортування через збільшення маршрутів та необхідність використання менш ефективних транспортних засобів; ризики для транспортування вантажів і пасажирів значно зросли через постійні обстріли та пошкодження об'єктів інфраструктури. Таким чином, воєнні дії створили масштабні виклики для транспортної галузі України, зруйнувавши значну частину її інфраструктури. Однак ці обставини також стимулювали переорієнтацію логістики та посилення співпраці з ЄС, що може сприяти відновленню та модернізації галузі.

3. На сучасному етапі транспортна галузь України знаходиться у стані перебудови через вплив воєнних дій та зміну економічних реалій. Основні зусилля спрямовані на відновлення пошкодженої інфраструктури, забезпечення військових та гуманітарних перевезень, а також розвиток альтернативних транспортних коридорів. Україна активізувала співпрацю з європейськими країнами у сфері транспорту, включаючи розвиток інфраструктури на західних кордонах, інтеграцію до європейської залізничної мережі та участь у програмах TEN-T. Українська залізниця стала ключовим інструментом для забезпечення перевезень, але потребує оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури та покращення ефективності. Попит на автомобільні перевезення зріс, що вимагає інвестицій у дорожню інфраструктуру, покращення контролю якості доріг і розвиток транзитних коридорів. Часткове розблокування морських портів для експорту зерна (завдяки "зерновій угоді") стало тимчасовим рішенням, але для повного відновлення морської логістики необхідна деокупація територій та

модернізація портової інфраструктури. Воєнні умови стимулюють впровадження цифрових рішень для управління логістикою та моніторингу безпеки транспорту. Таким чином, незважаючи на значні виклики, транспортна галузь України демонструє стійкість і адаптацію до умов війни. Активна інтеграція до європейських транспортних систем, модернізація інфраструктури та залучення міжнародної допомоги є основними напрямками для її подальшого розвитку.

РОЗДІЛ 3. ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

3.1. Напрями підвищення діяльності автомобільного, залізничного, водного транспорту країни

Транспортна інфраструктура є важливим фактором розвитку просторового планування в Україні і відіграє ключову роль в економічних логістичних ланцюгах. У ширшому сенсі вона сприяє інтеграції економіки країни та зміцненню її економічної й соціальної єдності. Як основна складова економіки країни та її регіонів, транспортна інфраструктура є базою для формування логістичних систем, реалізації ланцюгів доданої вартості, розширення транзитних можливостей, експортно-імпортних операцій та задоволення потреб економіки і населення в різноманітних послугах.

Останнім часом в Україні активізувалися процеси розвитку та покращення якості транспортної інфраструктури. Це закріплено у стратегічних пріоритетах, визначених Національною транспортною стратегією до 2030 року, що націлена на модернізацію всієї транспортної системи країни. Зокрема, в рамках цієї стратегії реалізовано програму "Велике будівництво", що передбачає масштабний розвиток освітньої, медичної та транспортної інфраструктури, будівництво та ремонт транспортних маршрутів і доріг на державному та місцевому рівнях, реконструкцію важливих об'єктів, включаючи аеропорти у Вінниці, Житомирі, Кривому Розі, Полтаві, Рівному, Чернівцях і Дніпрі. Крім того, до початку війни було прийнято законодавчі зміни, спрямовані на модернізацію транспортних галузей і нові механізми управління в умовах децентралізації.

Однак збройна агресія з боку РФ не тільки зупинила реалізацію запланованих заходів, а й створила нові виклики. В умовах війни транспортна інфраструктура виконує важливі функції у військовій, соціальній, гуманітарній та економічній сферах, забезпечуючи постачання військової

техніки, евакуацію населення, обслуговування вантажоперевезень для бізнесу та гуманітарної допомоги. Інфраструктурні об'єкти часто стають мішенями для руйнувань. Після війни відновлення транспортної інфраструктури стане критичним для швидкого економічного відновлення в постраждалих регіонах.

Руйнування інфраструктури всіх видів транспорту спричинило розрив логістичних ланцюгів. Значні економічні збитки завдано через блокаду українських портів, що до війни забезпечували 65% зовнішнього товарообігу. Це посилює навантаження на автомобільні та залізничні перевезення. Залізниця наразі забезпечує доставку вантажів до 13 прикордонних пунктів із Польщею, Румунією, Словаччиною, Угорщиною та Молдовою, причому Польща та Румунія обслуговують 60-70% українських експортних вантажів залізницею. Це додатково навантажує автошляхи в західних регіонах України, що потребує значних витрат на відновлення доріг.

Залізниця використовує приблизно 40% свого потенціалу. Теоретично вона здатна перевозити до 3400 вагонів на добу, але фактично перевозить лише близько 1900 вагонів, а очікування на перетин кордону може тривати до 25 діб [30]. Це зумовлено нерівномірним розподілом вантажів, браком транспортних засобів, проблемами зі складуванням і контейнерним обслуговуванням.

Ефективність автотранспортної логістики також страждає через необхідність обходу небезпечних зон і використання маршрутів, що не пристосовані для руху великогабаритних вантажівок. Це збільшує протяжність маршрутів, а також ускладнює ланцюги постачання через перенесення бізнесу з небезпечних регіонів.

До війни транспортна галузь України мала певні проблеми і недостатньо розвивалася. Пандемія COVID-19 та військові дії ще більше погіршили ситуацію, спричинивши нові проблеми і кризові явища, що ускладнює ефективне функціонування транспортного сектору в цілому. Незважаючи на це, Кабінет Міністрів України створив Координаційну раду з питань логістики у сільському господарстві для вдосконалення перевезень аграрної продукції та сировини [10]. Ця рада співпрацюватиме з центральними та місцевими

органами влади, місцевим самоврядуванням, підприємствами, асоціаціями та експертами для обговорення проблем і надання рекомендацій.

Ця структура сприятиме реалізації державної політики в галузі транспорту, дорожнього будівництва, розвитку транзитного потенціалу та логістики, вирішенню актуальних питань, пов'язаних з удосконаленням перевезень, підвищенням ефективності процедур контролю при перетині кордону, моніторингом міжнародних перевезень тощо.

З огляду на поточну ситуацію важко робити прогнози щодо подальшого розвитку. В умовах конфліктів і після їх завершення економічні рішення повинні бути гнучкими, оперативними і продуманими. Необхідно переглянути підходи до розвитку транспортної мережі та комунікаційних систем регіонів з урахуванням їх логістичних функцій. Нові стратегії повинні враховувати зміни у транспортних потоках, спричинені військовими діями, ресурси країни, стратегічні пріоритети та безпекові потреби. Основні фактори, що стримують або сприяють розвитку транспортної інфраструктури України, представлені у Додатку А.

В процесі відновлення і розвитку транспортної інфраструктури в післявоєнний період критичним кроком стає вибір стратегії її відновлення та модернізації, яка буде відповідати загальній стратегії відродження України. Важливо зазначити, що стратегічні пріоритети, закладені в Національній транспортній стратегії до 2030 року, залишаються актуальними і після війни. Вони включають підвищення якості обслуговування, ефективний розвиток транспортної галузі, зменшення впливу на довкілля та забезпечення безпеки руху. Для реалізації стратегічних рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури потрібно оновити Генеральну схему планування територій України та міські генеральні плани, чітко визначити пріоритети транспортної мережі країни та її регіонів з акцентом на інтеграцію України до ЄС.

Розвиток і модернізація транспортної інфраструктури, як і відновлення житлових та соціальних об'єктів, потребуватимуть значних інвестицій. У повоєнний період фінансування можна буде забезпечити через кредити

європейських фінансових установ, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку або Європейський інвестиційний банк, а також через залучення приватного капіталу для будівництва автомагістралей на умовах концесії. Можливе також залучення приватних локомотивів на окремі залізничні маршрути та інші партнерські проекти між державою і приватним сектором. У разі створення Євросоюзом трастового фонду солідарності для відновлення України, ці кошти також можуть бути спрямовані на реконструкцію транспортної інфраструктури.

На основі аналізу поточного стану транспортної інфраструктури та логістики в Україні необхідно створити державну стратегію розвитку цієї галузі, яка враховувала б її відновлення для забезпечення основних потреб країни та вдосконалення системи перевезень. Основні завдання мають зосередитися на:

- удосконаленні правової бази з розвитку транспорту і дорожнього господарства, а також контролю при перетині кордону, відповідно до європейських стандартів;
- розробці та впровадженні планувальних рішень для підвищення транспортної продуктивності, що в ЄС розглядається як показник розвитку транспортних мереж та доступності об'єктів для населення.

На стратегічному рівні для України важливим буде використання досвіду європейських країн з постсоціалістичним минулим. Це включає реконструкцію та модернізацію доріг, у тому числі швидкісних, оновлення залізничних колій для покращення доступності й безпеки, розвиток інтелектуальних транспортних систем, розбудову морських і річкових шляхів та розширення внутрішніх водних шляхів. У період війни розвиток інфраструктури пов'язаний із поліпшенням логістики для нових маршрутів та забезпеченням безпеки перевезень.

Також доцільно розглянути підвищення ефективності залізничного, автомобільного та водного транспорту з урахуванням сучасних обставин.

Починаючи із залізниці, яка перебуває під державним контролем через акціонерне товариство «Укрзалізниця», важливо зазначити, що з 2019 року був запущений експериментальний проєкт з допуску приватних локомотивів на окремі маршрути на залізничних коліях загального користування. Це дозволить протестувати функціонування майбутнього ринку залізничних перевезень з мінімальними ризиками. Проте через високий знос обладнання та перевантаження певних ділянок пропонується провести структурну реформу «Укрзалізниці», яка передбачає розділення оператора інфраструктури і перевізника в рамках компанії. Також необхідно скоригувати тарифну політику та усунути практику крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Це сприятиме підготовці компанії до конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Крім цього, необхідно розробити правову та нормативно-правову базу з урахуванням законодавчих актів ЄС. Це дозволить покращити ринкові механізми функціонування залізничного транспорту. Нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт України» вже розроблена і включає рівні для всіх правила ведення господарської діяльності на ринку залізничних перевезень, рівноправний доступ до інфраструктури, нову модель ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським системам. Закріплено основні вимоги до діяльності оператора інфраструктури, перевізників та володільців під'їзних колій. Після ухвалення Закону буде прийнята нова нормативно-правова база, яка регулюватиме доступ до інфраструктури, процедури ліцензування, сертифікації безпеки, допуск машиністів локомотивів та інші питання.

Робота над розробкою проєктів нормативних актів вже триває. У Міністерстві створено робочу групу для опрацювання питання допуску приватних локомотивів на колії загального користування. Вже підготовлені попередні проєкти ліцензійних умов, правил рівноправного доступу до залізничної інфраструктури, методики визначення плати за доступ, а також методичні рекомендації для залізничних підприємств щодо управління

безпекою. Проте через збройну агресію РФ з 24 лютого 2022 року тестування і впровадження цих розробок сповільнилися.

У підсумку, необхідно розробити чіткий нормативно-правовий механізм для регулювання діяльності залізничного сектору. Також важливо реформувати АТ «Укрзалізниця» та надати можливість приватним підприємствам функціонувати на цьому ринку, що дозволить залучити інвестиції та мінімізувати корупційні ризики.

Щодо автомобільного сектору, який за обсягами перевезень займає друге місце після залізничного, слід знизити податкове навантаження або запровадити часткову компенсацію витрат для підприємств, що здійснюють вантажоперевезення. Незважаючи на додаткові витрати та ризики через військові дії РФ, з 6 листопада 2023 року штучні блокади на кордонах з боку кількох країн ЄС (Польща, Словаччина, Угорщина) продовжують негативно впливати на діяльність перевізників, що підвищує кінцеву вартість товарів.

Ще однією важливою зміною є збільшення квот для міжнародних вантажних перевезень. У 2023 році Україна досягла певних успіхів, отримавши додаткові 100 базових квот, що дозволило покращити експортну спроможність і зберегти ланцюги постачання з країнами ЄКМТ. Потрібно продовжувати роботу в цьому напрямку і досягати компромісів у переговорах з країнами, щоб уникати нових обмежень.

Також слід покращувати дорожню інфраструктуру для підвищення безпеки руху. Аналіз у другому розділі показав, що якість доріг в Україні є однією з найнижчих у порівнянні з країнами ЄС. Велика частина доріг не відповідає сучасним стандартам, що впливає на швидкість і безпеку перевезень. Для вирішення цього питання доцільно залучати приватні інвестиції та використовувати досвід і механізми ЄС та США для реконструкції доріг міського, селищного та міжнародного сполучення. Це підвищить транзитну привабливість України, зменшить витрати для перевізників і сприятиме розвитку національної економіки.

Розвиток морських портів і водного транспорту також є важливим напрямом. Морський транспорт є конкурентоспроможним і екологічно чистим варіантом, що забезпечує потреби внутрішньої економіки і підтримує міжнародну торгівлю.

Морські порти, розташовані на міжнародних транспортних шляхах, є ключовими елементами транспортно-виробничої інфраструктури країни. Їх функціонування та відповідність міжнародним стандартам визначають конкурентоспроможність національного транспортного комплексу на глобальному ринку. До початку війни портова система України приносила значний прибуток як приватним компаніям, так і державі.

Для ефективного розвитку морських портів необхідно забезпечити збалансоване використання їх потужностей на інноваційній основі. Потужність українських морських портів нині становить 240 мільйонів тонн, але вона не використовується повною мірою через обмежену пропускну здатність наземної інфраструктури. Це означає, що розвиток портових потужностей має супроводжуватися покращенням шляхів доступу до портів. Найбільші обмеження пропускну здатності існують у портах Одеси, Миколаєва та Рені через недостатню розвиненість залізничної інфраструктури. Хоча нині ця проблема вирішується через зниження завантаженості, це лише тимчасове рішення, яке не відповідає перспективам розвитку морських портів України.

Подібна ситуація спостерігається і з дорожньою мережею, особливо у випадку морських портів, розташованих у міських межах. Рух вантажного транспорту через міста призводить до пошкодження міських доріг, мостів і шляхопроводів, спричиняє затори та погіршує екологічну ситуацію в населених пунктах. Автотранспортну інфраструктуру слід розглядати у ширшому контексті, водночас посилюючи контроль за недобросовісними перевізниками. Через відсутність можливості накопичення вантажного транспорту перед розвантаженням у комплексах та терміналах, довгі черги автомобілів створюють аварійні ситуації на під'їздах до порту.

Крім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, необхідно вирішити питання відновлення стратегічної портової інфраструктури, такої як причали, канали, акваторії та інфраструктура загального користування, зокрема внутрішньопортові дороги, підкранові колії, залізничні шляхи, системи комунікацій тощо.

Для вирішення цих проблем необхідно поставити такі завдання:

- розробити загальний план розвитку морських портів, що врахує перспективи розвитку водних територій, а також програму розвитку доріг і залізниць із використанням комбінованих перевезень і формування кластерів;
- узгодити плани розвитку інфраструктури навколо портів, включно з залізничними підходами, припортовими станціями та автомобільними дорогами, з програмами розвитку транспортної інфраструктури на державному та місцевому рівнях за участі АТ "Українська залізниця" та Державного агентства автомобільних доріг України;
- спільно з АТ "Українська залізниця" розробити ефективні механізми інвестування у розвиток припортових станцій та під'їзних залізничних шляхів;
- забезпечити законодавчу базу для залучення приватних інвестицій у розвиток портової інфраструктури та під'їзних шляхів на умовах державно-приватного партнерства;
- запровадити SMART-інфраструктуру та технології для автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах, а також екологічно чисті технології для зменшення викидів та використання альтернативних джерел енергії;
- оновити основні активи державних стивідорних компаній через інвестиційні кошти, залучені шляхом приватизації або концесії, використовуючи інноваційні підходи та рішення.

Такі дії мають сприяти залученню інвестицій із приватного сектору. Це дозволить розширити та збільшити пропускну спроможність судноплавних каналів, підвищивши ефективність використання перевантажувальних комплексів у морських портах до 70% (замість нинішніх 50%), і в

короткостроковій перспективі забезпечить обсяги вантажопереробки на рівні щонайменше 165 млн тонн на рік. Співпраця з АТ «Укрзалізниця» та Державним агентством автомобільних доріг України сприятиме модернізації й створенню нових перевантажувальних терміналів у морських портах, а також розвитку під'їзної транспортної інфраструктури.

Ще одним пріоритетним напрямком цього сектору є оптимізація системи управління морськими портами. Діюча управлінська та юридична система у сфері функціонування і розвитку морських портів передбачає втручання державних органів у розпорядження державним майном та узгодження питань використання земель із місцевою владою, що затримує процес ухвалення рішень.

Українська портова галузь впроваджує кращі світові практики, спрямовані на модернізацію та розвиток нових перевантажувальних потужностей за участю державного й приватного капіталу. Приватні інвестори, які володіють земельними ділянками, залучаються для розвитку інфраструктури, необхідної для стивідорної діяльності, тоді як стратегічні елементи, такі як підхідні канали, акваторії та причали, управляються Адміністрацією морських портів України. Такий спільний підхід забезпечує ефективність інвестицій, залучених як державою, так і приватними інвесторами, гарантуючи їхню окупність.

Неврегульованим залишається питання участі місцевих органів влади у розвитку морських портів, особливо щодо виділення земельних ділянок для перевантажувальних зон та забезпечення зв'язку портів із ключовими транспортними маршрутами. Це обмежує застосування найкращих світових управлінських практик, як-от модель "порт-лендлорд", і стає додатковою перешкодою для інвестицій у портову інфраструктуру.

Для вирішення цього питання пропонується:

- розмежування функцій із забезпечення безпеки судноплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг капітанськими службами морських портів;

- створення сприятливих законодавчих умов для розвитку морських портів, включно з водними територіями та земельними ресурсами, через впровадження європейської моделі управління "порт-лендлорд";
- спільна з місцевою владою перевірка й планування використання земельних ділянок для розвитку портових споруд і суміжних шляхів;
- правове забезпечення поетапної приватизації державних компаній, що надають стивідорні послуги у морських портах;
- розширення доступу до публічної інформації;
- підтримка різних форм навчання, перепідготовки та працевлаштування співробітників державних компаній, включно з приватними підприємствами.

Реалізація цієї стратегії забезпечить механізм участі місцевих органів влади у плануванні розвитку морських портів та впровадження Адміністрацією морських портів України моделі управління "порт-лендлорд". Водночас це дозволить звільнити Адміністрацію морських портів України від невласливих функцій та вивести державні портові підприємства, зокрема ті, що займаються стивідорною діяльністю, з непрофільних і соціальних об'єктів через їх приватизацію, оренду чи передачу у сферу управління місцевими органами. Найголовніше — забезпечити цільове використання портових зборів.

3.2. Розвиток транспортного сектору у контексті Євроінтеграції

У процесі інтеграції в світову та європейську економіку зростає значення розвиненої транспортної системи, яка є ключовим фактором для успішного входження України в глобальну спільноту та досягнення міжнародного визнання. Транспортна система України становить важливу частину світових транспортних маршрутів [1], забезпечуючи міжнародні ринки товарами, сировиною, а також підтримуючи безперервний потік вантажів, пасажирів і ресурсів. Зростання обсягів торгівлі між західною

Європою та Україною підтверджує необхідність розвитку міжнародних транспортних коридорів через територію нашої країни.

У кожній країні специфіка транспортної системи визначається її економічною моделлю, рівнем розвитку виробництва та географічним положенням. Проведений аналіз у 2 розділі показує, що Україна має значний потенціал у транспортній галузі, що дає змогу стати потужним транзитним коридором між Європою та Азією.

Одним із ключових елементів транспортної політики Європейського Союзу є розвиток транспортних мереж, які забезпечують зв'язок між країнами та є основою для сталого економічного зростання і підвищення якості життя громадян. Розширення співпраці та інтеграція транспортних мереж країн ЄС сприяють не лише регіональній, а й міжнародній співпраці [24].

Розвиток внутрішньої транспортної системи України можливий через ефективну співпрацю з ЄС, включаючи участь у програмах транскордонного співробітництва, які фінансуються за рахунок Європейського Фінансового Інструменту Сусідства.

Сучасні умови показують, що регіональне і транскордонне співробітництво в Україні розглядається у двох основних аспектах: як засіб розвитку прикордонних територій та як фактор реалізації євроінтеграційних процесів.

Отже, співпраця між Україною та ЄС у транспортній сфері спрямована на вдосконалення і реструктуризацію транспортної інфраструктури й дорожніх мереж в Україні. Це охоплює розвиток і забезпечення взаємодії між транспортними системами України та ЄС для створення Транс'європейської транспортної мережі. В межах виконання Порядку денного асоціації Україна-ЄС у транспортній галузі особливу увагу приділено підготовці України до впровадження законодавства ЄС, визначеного у відповідних додатках до Угоди про асоціацію.

Розвиток внутрішньої системи транскордонного співробітництва за європейськими стандартами є актуальним у контексті євроінтеграції України

як у теорії, так і на практиці. Основні напрямки такого співробітництва в сфері транспорту включають:

- розширення транспортної мережі через інтегровані транспортні коридори та відновлення втрачених зв'язків у Пан'європейських транспортних коридорах;
- виявлення слабких місць у національній транспортній мережі, пов'язаній із мережею TEN-T, визначення та пріоритизацію інфраструктурних проєктів для залучення грантових коштів ЄС;
- включення українських річкових маршрутів (Дніпро, Південний Буг, Дунай) у регіональну мережу TEN-T [25].

Для інтеграції транспортної галузі України до європейських стандартів важливо підвищувати ефективність економічних і екологічних процесів, зокрема зменшувати матеріало- та енергоємність.

Стратегічна мета транскордонного співробітництва полягає у комплексному розвитку регіонів та їх участі в міжнародних інтеграційних процесах. Основну роль у цьому процесі мають відігравати регіональні органи самоврядування та прикордонні громади.

Для ефективної адаптації транспортної системи України до європейських стандартів варто розвивати шість ключових напрямків: авіаційний, залізничний, морський, внутрішній водний транспорт, дорожню інфраструктуру та автомобільні перевезення (Додаток Б).

Співпраця з ЄС також відкриває фінансові можливості для вітчизняного транспортного комплексу, зокрема через грантову підтримку та пільгові кредити. Українські транспортні компанії можуть скористатися програмами, такими як прямі гранти, пільгове кредитування та консультації.

Європейський банк реконструкції та розвитку є важливим джерелом підтримки транспортної інфраструктури України, профінансувавши 7 проєктів на суму 909,55 млн євро, з яких 659,23 млн євро — кредитні кошти.

Іншою можливістю є програма PUM Netherlands Senior Experts, яка надає безкоштовні консультації щодо планування логістики, "зеленого" транспорту,

енергозбереження тощо, що сприяє інтеграції ефективних технологій та досвіду у сфері підприємництва.

Важливим партнером для України також є німецька організація GIZ, яка підтримує трансформації з 1993 року і наразі працює в близько 20 містах, надаючи підтримку в різних сферах розвитку.

Посилення співпраці між Україною та ЄС у транспортній сфері сприяє інтеграції української транспортної системи в європейську. Пропонується розробити модель інноваційного розвитку, що передбачатиме матеріальні й нематеріальні заходи для впровадження інновацій у транспортній галузі. Це також сприятиме переходу до Industry 4.0 за прикладом передових країн.

Таким чином, завдяки фінансовій підтримці європейських партнерів українські транспортні компанії можуть модернізувати свою матеріально-технічну базу, підвищити конкурентоспроможність та вирішити питання бюрократії. Модернізація транспортної системи сприятиме створенню нових робочих місць, покращенню екології, розвитку науково-технічного прогресу та залученню інвестицій, що загалом покращить імідж країни.

Висновки до розділу 3

1. Напрями підвищення діяльності автомобільного, залізничного та водного транспорту країни складають: розвиток дорожньої інфраструктури. Пріоритетом є модернізація доріг, мостів і автомагістралей, зокрема міжнародних транспортних коридорів, що інтегрують Україну в європейську транспортну мережу. Цифровізація тобто впровадження електронних систем управління дорожнім рухом, відстеження перевезень та моніторингу стану доріг. Екологічність включає сприяння використанню екологічно чистих видів транспорту, таких як електромобілі та гібриди, створення мережі зарядних станцій. Регулювання логістики, а значить, зниження бюрократичних бар'єрів для міжнародних перевезень, гармонізація стандартів із нормами ЄС.

У залізничний транспорті, це, по-перше. модернізація інфраструктури в контексті реконструкції залізничних колій, перехід на європейську ширину колії у ключових напрямках для покращення міжнародних перевезень; по-друге, оновлення рухомого складу: закупівля нових локомотивів, вагонів і електропоїздів для підвищення енергоефективності та комфорту перевезень. Далі, це підвищення швидкості перевезень за рахунок розвитку швидкісних маршрутів для пасажирських перевезень, створення мультимодальних хабів та впровадження цифрових інновацій, тобто автоматизація управління рухом, електронні системи продажу квитків та моніторинг безпеки.

Водний транспорт включає: відновлення портової інфраструктури, реконструкція пошкоджених морських та річкових портів, модернізація обладнання для вантажних операцій; розвиток внутрішніх водних шляхів, реалізація проектів з поглиблення русел річок, створення сучасних навігаційних систем; інтеграція з міжнародними маршрутами, участь у глобальних логістичних ланцюгах, розвиток мультимодальних перевезень через порти України; сприяння екологічності, перехід на судна, що використовують екологічно чисті види палива, зменшення впливу на довкілля.

Підвищення ефективності всіх видів транспорту в Україні залежить від модернізації інфраструктури, впровадження цифрових технологій, екологічних інновацій та гармонізації з європейськими стандартами.

2. Євроінтеграція України відкриває нові можливості для розвитку транспортного сектору через: інтеграцію до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Участь у проектах TEN-T сприяє створенню сучасних транспортних коридорів, що пов'язують Україну з ЄС; гармонізацію стандартів, приведення нормативно-правової бази до відповідності європейським вимогам, включаючи технічні, безпекові та екологічні стандарти; доступ до європейських фондів, використання фінансування з боку ЄС для модернізації транспортної інфраструктури, розвитку інноваційних технологій та впровадження «зеленого» транспорту; розвиток мультимодальних перевезень, створення хабів, які поєднують автомобільний,

залізничний, морський та повітряний транспорт для зниження логістичних витрат і підвищення ефективності; екологізацію транспортної системи, перехід на відновлювані джерела енергії, електрифікацію транспорту, а також стимулювання використання екологічно чистих видів транспорту; підвищення міжнародної конкурентоспроможності, полегшення митних процедур, покращення логістики для експорту українських товарів на ринки ЄС.

Євроінтеграція надає Україні унікальну можливість трансформувати транспортний сектор, зробивши його більш ефективним, екологічним та інтегрованим у європейські мережі. Це сприятиме економічному зростанню, залученню інвестицій та підвищенню міжнародного статусу України.

ВИСНОВКИ

1. Транспортна галузь є ключовим елементом національної економіки, що забезпечує ефективний рух товарів, послуг та людей. Вона виконує функцію зв'язку між різними секторами економіки та регіонами країни, створюючи умови для інтеграції національного ринку. Роль транспортної системи у наступному: транспорт сприяє збільшенню обсягів внутрішньої та міжнародної торгівлі, зниженню логістичних витрат та розвитку експорту; забезпечує мобільність населення, доступ до послуг охорони здоров'я, освіти, культурних і соціальних об'єктів; підтримує розвиток промисловості, сільського господарства та інших галузей; є частиною національної безпеки та забезпечує швидке реагування на кризові ситуації. Отже, транспортна галузь не лише визначає рівень економічного розвитку країни, але й створює фундамент для сталого розвитку суспільства.

2. Нормативно-правове регулювання є важливим елементом для забезпечення ефективного функціонування транспортної галузі. Основою є: закони та кодекси, які регламентують використання різних видів транспорту, організацію пасажирських і вантажних перевезень, а також визначають права та обов'язки учасників транспортного процесу; міжнародні угоди: забезпечують інтеграцію в глобальні транспортні мережі, стандартизацію логістики та спрощення процедур для транскордонних перевезень; екологічні нормативи: регулюють вплив транспорту на навколишнє середовище, сприяють впровадженню стійких та екологічно безпечних технологій; технічні стандарти визначають вимоги до транспортних засобів, інфраструктури та безпеки перевезень. Ефективне нормативно-правове регулювання дозволяє забезпечити безпеку, ефективність та прозорість роботи транспортного сектору, створюючи умови для його розвитку та залучення інвестицій.

3. Досвід розвинених країн демонструє важливість комплексного підходу до розвитку транспортної галузі. Основні уроки, які можна винести з цього досвіду: Європейський Союз створив Транс'європейську транспортну

мережу (TEN-T), яка інтегрує різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський і повітряний) для забезпечення безперервного руху товарів і людей. Екологічна стійкість (Нідерланди, Норвегія): акцент на розвиток електротранспорту, мультимодальних перевезень і екологічно чистих видів транспорту, таких як велосипеди та громадський електротранспорт. Інновації та цифровізація (Німеччина, Швеція): використання інтелектуальних транспортних систем (ITS), впровадження автоматизованого управління трафіком і автономних транспортних засобів; фінансування та інвестиції (США, Китай): створення механізмів приватно-державного партнерства для фінансування транспортних проєктів, модернізації інфраструктури та залучення іноземного капіталу. Пасажирська мобільність (Франція, Японія): розвиток швидкісного залізничного сполучення та інтеграція різних видів транспорту в єдині системи мобільності.

Зарубіжний досвід доводить, що успішна транспортна система потребує стратегічного планування, інноваційного підходу та ефективного використання фінансових ресурсів. Впровадження таких практик в Україні дозволить підвищити ефективність транспорту, інтегрувати його у міжнародні мережі та забезпечити стійкий розвиток.

4. Україна має значний потенціал у сфері транспорту завдяки своєму вигідному географічному розташуванню, але матеріально-технічна база транспортної галузі значною мірою застаріла і потребує модернізації: багато доріг, мостів, залізничних шляхів, портів та аеропортів перебувають у незадовільному стані через тривалий недоінвестування та відсутність комплексного підходу до їх оновлення; значна частина автопарку, вагонів, локомотивів та морських суден є фізично і морально зношеною. Це обмежує швидкість, ефективність і екологічність перевезень; використання застарілих технологій та недостатня цифровізація управління транспортними процесами знижують конкурентоспроможність українського транспорту на міжнародному ринку; нестача фінансування як з державного, так і з приватного секторів ускладнює реалізацію масштабних інфраструктурних

проектів. Таким чином, стан матеріально-технічної бази транспортної галузі є одним із головних викликів для України, і модернізація цієї бази є критично важливою для інтеграції до європейських транспортних мереж і підтримки економічного зростання.

5. Російська агресія значно вплинула на транспортну галузь України, створивши серйозні виклики для її функціонування. Багато доріг, мостів, залізничних вузлів, аеропортів і портів були знищені або пошкоджені внаслідок бойових дій. Внаслідок війни було пошкоджено близько 25,1 тис. км доріг та 344 мости й мостові переходи державного, місцевого чи комунального значення. Російські війська активно обстрілювали ключові аеродроми, пошкодивши 19 з 35 аеродромів, включаючи 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення. Внаслідок війни, загальний обсяг збитків у авіаційній сфері (аеропорти, аеродроми, авіаційна техніка) оцінюється в \$2,14 млрд. Прямі збитки комунальних підприємств і приватних перевізників від пошкодженого транспорту становлять \$0,83 млрд, включаючи знищені тролейбуси, трамваї та автобуси. Приватні втрати легкового транспорту оцінюються в \$1,86 млрд (близько 207 тис. автомобілів), а також втрачено 1629 одиниць пожежної техніки на суму \$89 млн. Це порушило транспортні зв'язки між регіонами та ускладнило міжнародну логістику; заблоковані морські порти Чорного моря обмежили експортні можливості України, особливо для аграрного сектору, який залежить від морської логістики; через втрату доступу до частини інфраструктури Україна змушена переорієнтувати вантажні перевезення на західні кордони, що створило додаткове навантаження на залізницю та автотранспорт; зросли витрати на транспортування через збільшення маршрутів та необхідність використання менш ефективних транспортних засобів; ризики для транспортування вантажів і пасажирів значно зросли через постійні обстріли та пошкодження об'єктів інфраструктури. Таким чином, воєнні дії створили масштабні виклики для транспортної галузі України, зруйнувавши значну частину її інфраструктури. Однак ці обставини також стимулювали переорієнтацію логістики та

посилення співпраці з ЄС, що може сприяти відновленню та модернізації галузі.

6. На сучасному етапі транспортна галузь України знаходиться у стані перебудови через вплив воєнних дій та зміну економічних реалій. Основні зусилля спрямовані на відновлення пошкодженої інфраструктури, забезпечення військових та гуманітарних перевезень, а також розвиток альтернативних транспортних коридорів. Україна активізувала співпрацю з європейськими країнами у сфері транспорту, включаючи розвиток інфраструктури на західних кордонах, інтеграцію до європейської залізничної мережі та участь у програмах TEN-T. Українська залізниця стала ключовим інструментом для забезпечення перевезень, але потребує оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури та покращення ефективності. Попит на автомобільні перевезення зріс, що вимагає інвестицій у дорожню інфраструктуру, покращення контролю якості доріг і розвиток транзитних коридорів. Часткове розблокування морських портів для експорту зерна (завдяки "зерновій угоді") стало тимчасовим рішенням, але для повного відновлення морської логістики необхідна деокупація територій та модернізація портової інфраструктури. Воєнні умови стимулюють впровадження цифрових рішень для управління логістикою та моніторингу безпеки транспорту. Таким чином, незважаючи на значні виклики, транспортна галузь України демонструє стійкість і адаптацію до умов війни. Активна інтеграція до європейських транспортних систем, модернізація інфраструктури та залучення міжнародної допомоги є основними напрямками для її подальшого розвитку.

7. Напрями підвищення діяльності автомобільного, залізничного та водного транспорту країни складають: розвиток дорожньої інфраструктури. Пріоритетом є модернізація доріг, мостів і автомагістралей, зокрема міжнародних транспортних коридорів, що інтегрують Україну в європейську транспортну мережу. Цифровізація тобто впровадження електронних систем управління дорожнім рухом, відстеження перевезень та моніторингу стану

доріг. Екологічність включає сприяння використанню екологічно чистих видів транспорту, таких як електромобілі та гібриди, створення мережі зарядних станцій. Регулювання логістики, а значить, зниження бюрократичних бар'єрів для міжнародних перевезень, гармонізація стандартів із нормами ЄС.

У залізничний транспорті, це, по-перше. модернізація інфраструктури в контексті реконструкції залізничних колій, перехід на європейську ширину колії у ключових напрямках для покращення міжнародних перевезень; по-друге, оновлення рухомого складу: закупівля нових локомотивів, вагонів і електропоїздів для підвищення енергоефективності та комфорту перевезень. Далі, це підвищення швидкості перевезень за рахунок розвитку швидкісних маршрутів для пасажирських перевезень, створення мультимодальних хабів та впровадження цифрових інновацій, тобто автоматизація управління рухом, електронні системи продажу квитків та моніторинг безпеки.

Водний транспорт включає: відновлення портової інфраструктури, реконструкція пошкоджених морських та річкових портів, модернізація обладнання для вантажних операцій; розвиток внутрішніх водних шляхів, реалізація проектів з поглиблення русел річок, створення сучасних навігаційних систем; інтеграція з міжнародними маршрутами, участь у глобальних логістичних ланцюгах, розвиток мультимодальних перевезень через порти України; сприяння екологічності, перехід на судна, що використовують екологічно чисті види палива, зменшення впливу на довкілля.

Таким чином, підвищення ефективності всіх видів транспорту в Україні залежить від модернізації інфраструктури, впровадження цифрових технологій, екологічних інновацій та гармонізації з європейськими стандартами.

8. Євроінтеграція України відкриває нові можливості для розвитку транспортного сектору через: інтеграцію до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Участь у проектах TEN-T сприяє створенню сучасних транспортних коридорів, що пов'язують Україну з ЄС; гармонізацію стандартів, приведення нормативно-правової бази до відповідності

європейським вимогам, включаючи технічні, безпекові та екологічні стандарти; доступ до європейських фондів, використання фінансування з боку ЄС для модернізації транспортної інфраструктури, розвитку інноваційних технологій та впровадження «зеленого» транспорту; розвиток мультимодальних перевезень, створення хабів, які поєднують автомобільний, залізничний, морський та повітряний транспорт для зниження логістичних витрат і підвищення ефективності; екологізацію транспортної системи, перехід на відновлювані джерела енергії, електрифікацію транспорту, а також стимулювання використання екологічно чистих видів транспорту; підвищення міжнародної конкурентоспроможності, полегшення митних процедур, покращення логістики для експорту українських товарів на ринки ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/#rec246061582> (дата звернення: 15.10.2024).
2. Бабій О. Я., Петрик О. В., Скорохода М. Р. Гранти 2017. *Каталог донорських організацій* : навч.-практ. пос. Бурштин: Клуб сталого бізнесу, 2017. 89 с.
3. Біла книга – Транспорт. 2011. URL: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoita-resursoefektyvnoi-.pdf (дата звернення: 18.10.2024).
4. Біліченко Н. О., Цимбал С. В., Крупський Я. Ю. Світовий досвід розвитку інтелектуальних транспортних систем. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/21469/5175.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. (дата звернення: 24.10.2024).
5. Білорус О. Г. Стратегічні імперативи адаптації та трансформації зовнішньоторговельної діяльності України в умовах європейської інтеграції. *Економіка України*. 2015. № 11. С. 4-15 URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2015_11_2. (дата звернення: 04.10.2024).
6. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.
7. Ващенко Н., Кублій А. Структурні особливості розвитку транспортної системи України. *Підприємництво, господарство і право*. 2015. № 6. С. 148-150.
8. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи*. Чернівці: МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В. Прядко. Чернівці, 2019. С.238-239.
9. Дикань В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в

інформаційному забезпеченні інтелектуалізації вітчизняного промислового комплексу. *Вісн. економіки трансп. і пром-сті* : зб. наук. пр. Харків : УкрДАЗТ, 2010. № 30. С. 172-173.

10. Державний комітет статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 27.10.2024).

11. Діденко С. Транспортна галузь в умовах коронакризи: оцінка негативного впливу та прогноз. URL: <https://ua.news/ua/transportnaya-otrasl-v-uslovyayah-koronakryzysa-otsenka-negativnogo-vozdjstviya-y-prognoz/>. (дата звернення: 27.10.2024).

12. Доброва Н. В., Каражия Е. А. Інноваційні технології в агробізнесі: роль у підвищенні ефективності та конкурентоспроможності. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2024. № 5-6. С. 123-128.

13. Дорофєєва Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=ecan_2015_19%281%29__8 (дата звернення: 17.10.2024).

14. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим”. *Офіс ефективного регулювання*. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (дата звернення: 14.10.2024).

15. Захарченко Н. В. Перспективи розвитку дизайн-мислення в управлінні бізнесом та інноваціями. *Академічний огляд*. 2022. № 1 (56). С. 53-60.

16. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2015-2020 роки. URL: https://euua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf (дата звернення: 19.10.2024).

17. Карпов В. А., Басюркіна Н. Й., Горбаченко С. А., Шевченко-Перепьолкіна Р. І. Проектний аналіз : навч. посіб. Київ: Видавничий дім «Кондор», 2019. 324 с.
18. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.
19. Ковальов А. І., Кічук Н. В., Клевцєвич Н. А., Захарченко Н. В., Горбаченко С. А. Антикризове управління бізнесом : навч. посіб. Одеса. ОНЕУ. 2022. 182 с.
20. Колесник О. О. Проблеми використання людського капіталу в умовах економічної кризи: регіональні аспекти. URL: [http://www. nbuv.gov.ua](http://www.nbuv.gov.ua) (дата звернення: 11.10.2024).
21. Крикавський Є. В. Логістика для економістів : підруч. Львів: Львівська політехніка, 2014. 476 с.
22. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія. Київ : НТУ, 2016. 338 с.
23. Логвинова Н. В. Шляхи розвитку транспортної системи України. 2013. Репозитарій НУ «Одеська юридична академія». URL: <http://hdl.handle.net/11300/5416> (дата звернення: 17.10.2024).
24. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhiobmezhennya-na-perevezennya-50231625.html> (дата звернення: 25.10.2024).
25. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності* : зб. наук. пр. 2015. Вип. 2(12). Т. 2. С. 8-14.
26. Лутай Т. Як у 2022 році з бюджету витрачали гроші на дороги? URL: <https://dozorro.org/blog/yak-u-2022-roci-z-byudzhetu-vitrachali-groshi-na-dorogi> (дата звернення: 09.10.2024).
27. Міністерство інфраструктури. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 12.09.2024).

28. Мітряєва С. Транскордонне співробітництво Україна-ЄС: стан, проблеми та перспективи. *Регіональний філіал НІСД у м. Ужгороді*. URL: <http://old.niss.gov.ua/monitor/juli2009/34.htm>. (дата звернення: 15.10.2024).
29. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. URL: https://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf (дата звернення: 08.10.2024).
30. Нікітіна А. В. Система управління економічною безпекою АТП в умовах загострення конкурентної боротьби на міжнародному ринку автотранспортних послуг. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. № 1(1). С. 38-43.
31. Обмеження логістичних можливостей та експортні питання під час військових дій. *Запорізька торгово-промислова палата*. URL: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-suttyeve-obmezhennya-logistychnyh-mozhlyvostej-ta-eksportni-pytannya-pid-chas-vijskovyih-dij-4-5-travnya/> (дата звернення: 09.10.2024).
32. Повітряний кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2011. (№ 48-49). 536 с.
33. Подмазко О. М. Потенційні інвестиційні ресурси інноваційного оновлення виробництва. *Економіка та суспільство*. 2023. № 54. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-84> (дата звернення 25.10.2024).
34. Постанова про утворення Координаційної ради з питань логістики в сільському господарстві. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-utvorennya-koordinacijnoyi-radi-z-pitan-logistiki-v-silskomu-gospodarstvi-427> (дата звернення: 08.10.2024).
35. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація транспортного потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. *Аналітична доповідь*. К. : НІСД, 2021. 37 с.

36. Про автомобільний транспорт : Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 22.09.2024).

37. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 22.09.2024).

38. Про залізничний транспорт : Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 14.09.2024).

39. Про морські порти України : Закон України. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7, ст.65). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 12.09.2024).

40. Про транспорт : Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 12.09.2024).

41. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України. Відомості Верховної Ради України. 1998. № 52, ст.318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14> (дата звернення: 12.09.2024).

42. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821.

43. Про утворення Координаційної ради з питань логістики в сільському господарстві: постанова Кабінету Міністрів України від 09.04.2022 р. № 427.

44. Про Стратегію сталого розвитку України до 2030 року : Проект Закону України від 07.08.2018 № 9015. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/JH6YF00A?an=332> (дата звернення: 02.10.2024).

45. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України № 722/2019 від 30.09.2019 р. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>. (дата звернення: 22.10.2024).

46. Рудченко О.Ю., Поліщук О.М. Механізм державного регулювання транспортної інфраструктури мегаполісів. *Університетські наукові записки*. 2017. № 6. С. 93-100.

47. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2014. № 30. С. 21-31.

48. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>. (дата звернення: 12.10.2024).

49. Соціально-економічне становище України за 2020 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 02.11.2023).

50. Статистичний огляд соціально-економічного становища України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

51. Танклевська Н. С., Чернявська Т. А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. *Облік і фінанси АПК*. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoruukraini.html>. (дата звернення: 24.10.2023).

52. Україна 2030: доктрина збалансованого розвитку. Видання друге. Львів: Кальварія, 2017. 164 с.

53. Через пандемію обсяг авіаперевезень у 2020 р. впав на 60% - ІКАО. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3172388-cerezpandemiu-obzagaviaperevezen-u-2020-roci-vprav-na-60-ikao.html>. (дата звернення: 07.10.2024).

54. Шрамко Н. В., Шкабура В. В., Мохонько Г. А. Цифровізація проектної діяльності в логістиці. *Економіка, облік, фінанси та право: пріоритети*

розвитку в умовах глобалізації : тези доп. Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Полтава, 5 груд. 2019 р.) Полтава, 2019. С. 31-32.

55. Якименко Н. В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. С. 259-262.

56. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. Public infrastructure and growth: *New channels and policy implications*. World Bank Policy Research Working Paper World Bank, Washington, DC. 2006. p. 40-64.

57. Kolesnik O., Dobrova N., Podmazko O. Intellectualization as a key factor of sustainability in Ukraine. *Journal of European Economy*. 2023. Vol. 22. № 4 (87). P. 571-589.

58. Review of Maritime Transport (2020). United Nations Conference on Trade and Development. English only. URL: https://reliefweb.int/report/world/review-maritime-transport-2020?gad_source=1&gclid=CjwKCAiAg9urBhB_EiwAgw88mauWLTkqG2XYggevf7ZU-WcRKdZKR8HlP5SbXPn2_HsoHfeh548AbBoCrsQQAvD_BwE (дата звернення: 15.11.2024).

59. Zakharchenko N.V., Andreichenko A. V., Zhadanova Y. O., Korolova O. G., Navolska N. V. Conceptual model of macro-regulation of social-economic relations in the conditions of innovative-investment development of Ukraine. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2021. 1(36). С. 272-280.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

Загрози та можливості розбудови транспортної системи

Загрози (обмеження) для розбудови транспортної інфраструктури	Можливості (сприятливі чинники) для розбудови транспортної інфраструктури
1. Тривалість військових дій чи наявність замороженого конфлікту. 2. Високий попит на відновлення транспортної інфраструктури. 3. Блокування портів і високий ступінь руйнування залізничних і автотранспортних мереж. 4. Обмеження фінансових ресурсів унаслідок дефіциту державного бюджету. 5. Зростання операційних витрат підприємств транспортної галузі. 6. Скорочення бізнесу. 7. Втрати населення під час бойових дій та його еміграція та, як наслідок, нестача кадрового потенціалу транспортної сфери, у будівництві тощо. 8. Низькі можливості територіальних громад щодо застосування механізмів фінансування транспортної інфраструктури, які були запроваджені через реалізацію децентралізації.	1. Пришвидшення процесів євроінтеграції (вступу до ЄС) та забезпечення відповідності українських стандартів з проєктування, будівництва, ремонту та утримання доріг вимогам законодавства ЄС. 2. Патронат зарубіжними партнерами відновлення міських територіальних громад. 3. Пожвавлення економічної активності та формування сприятливого інвестиційного клімату в країні. 4. Відновлення діяльності морських портів та, як наслідок, відновлення експортно-імпоротної діяльності. 5. Поширення започаткованої впродовж воєнного стану інтеграційної практики логістичної співпраці (наприклад, Укрзалізниці та Укрпошти). 6. Розбудова логістичних хабів. 7. Розвиток приватно-державного партнерства у сфері відновлення та експлуатації автомобільних доріг, зокрема через передання інвесторам під концесію наявних доріг.

Вигоди від сестейнізації транспортної системи

Сфера	Вигоди від сестейнізації транспортної системи
Економіка	• підвищення економічної продуктивності; • зростання рівня зайнятості; • кращі умови праці для транспортних операторів; • підвищення доступності робочих місць, бізнесу та освітніх можливостей; • уникнення майбутніх витрат на зміну клімату; • зменшення частки імпортного палива.
Транспорт	• скорочення часу проїзду; • зростання надійності перевезень; • скорочення заторів; • зниження довгострокових економічних витрат на транспорті.
Міський розвиток	• зниження вартості інженерних мереж у інтегрованому розвитку наземного транспорту; • збільшення соціальних взаємодій; • вища доступність міського транспорту; • економія часу за рахунок зменшення заторів.
Суспільство	• зменшення кількості нещасних випадків; • посилення почуття спільноти, гордість і приналежність; • вища якість життя.
Охорона здоров'я	• зниження впливу наслідків глобального потепління на здоров'я людини; • зниження смертності та респіраторних захворювань зумовлених високим рівнем забруднення атмосферного повітря; • зниження смертності та інвалідності від дорожньо-транспортних пригод.
Довкілля	• скорочення викидів парникових газів (ПГ); • зменшення рівня забруднення повітря та рівня шуму; • зниження впливу на різноманітні угіддя та охоронювані території.