

# СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

©2024 ПІЛЕЦЬКА С. Т., ЛУНКІНА І. Ю., ВОЛКОВ О. І.

УДК 656:338.47  
JEL Classification: N7

Пілецька С. Т., Лункіна І. Ю., Волков О. І.

## Сучасний стан і перспективи розвитку транспортного комплексу в Україні

У статті розглянуто розвиток транспортної галузі в період 2017–2023 рр. Охарактеризовано негативні впливи зовнішнього середовища, економіки, соціально-культурні та політичні фактори. Розглянуто частку суб'єктів господарювання транспорту в загальній кількості суб'єктів господарювання. Проаналізовано динаміку розвитку залізничного, авіаційного, водного та автомобільного транспортів перевезень вантажів, що дає змогу з'ясувати, що залізничний транспорт складає найбільшу частку перевезень впродовж 2017–2021 рр., а автомобільний транспорт – у 2023 рр. Розгорнуто показано позитивні та негативні зміни в кожному виді транспортної галузі. Зображено динаміку питомої ваги окремих видів транспорту в перевезенні вантажів і динаміку перевезень вантажів різноманітними видами транспорту в Україні. Спостерігається зниження обсягів транспортування вантажів, що пов'язано з зовнішніми факторами, такими як пандемія COVID-19, локдаун і вторгнення РФ на територію України. Кожен вид транспорту внаслідок своїх техніко-технологічних організаційно-правових особливостей тяжіє обслуговувати відповідні сектори економіки. Проведено аналіз перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів. Статистично доведено, що за питомою вагою в обсязі внутрішніх перевезень України залізничним транспортом лідирують вантажі, серед яких найбільшу частку складають кам'яне вугілля, залізна та марганцева руда, зерно і продукти його перемолю, а також будівельні матеріали. Дослідження розвитку транспортної галузі та окремих видів транспорту в Україні в період 2017–2023 рр. свідчить про нестійку динаміку, яка основним чином впливає на економічні показники.

**Ключові слова:** транспорт, антикризове управління, транспортна галузь, внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, вантажообіг і вантажопотік.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2024-4-81-88>

**Рис.:** 4. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 12.

**Пілецька Саміра Тимофіївна** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки повітряного транспорту, Державний університет «Київський авіаційний інститут» (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03058, Україна)

**E-mail:** 0508486185@ukr.net

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3638-3002>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/1594639>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=55865335600>

**Лункіна Ірина Юріївна** – аспірант кафедри економіки повітряного транспорту, Державний університет «Київський авіаційний інститут» (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03058, Україна)

**E-mail:** Lunkina.irina1995@gmail.com

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-0878-3631>

**Волков Олег Ігорьович** – студент факультету економіки та управління, Черкаський державний технологічний університет (бульвар Шевченка, 460, Черкаси, 18006, Україна)

**E-mail:** Olehvolkov96@gmail.com

UDC 656:338.47  
JEL Classification: N7

## Piletska S. T., Lunkina I. Yu., Volkov O. I. The Current State and Development Prospects of the Transport Complex in Ukraine

The article considers the development of the transport industry in the period 2017–2023. The negative influences of the external environment, economy, also sociocultural and political factors are characterized. The share of transport economic entities in the total number of economic entities is considered. The dynamics of development of rail, air, water and road transport of goods transportation has been analyzed, which makes it possible to find out that rail transport accounts for the largest share of transportation during 2017–2021, and road transport – in 2023. Positive and negative changes in each type of transport industry are displayed in detail. The dynamics of the specific weight of certain modes of transport in the transportation of goods and the dynamics of transportation of goods by various modes of transport in Ukraine are shown. There is a decrease in the volume of cargo transportation, which is associated with external factors, such as the COVID-19 pandemic, lockdown and the military invasion of the Russian Federation on the territory of Ukraine. Each type of transport, due to its technical, technological, organizational and legal features, tends to serve the relevant sectors of the economy. An analysis of the transportation of goods by rail by type of cargo has been carried out. It is statistically proved that cargoes are the leaders in terms of their share in the volume of domestic transportation of Ukraine by rail, among which the largest share is coal, iron and manganese ore, grain and products of its grinding, as well as construction materials. A study of the development of the transport industry and certain modes of transport in Ukraine in the period 2017–2023 indicates unstable dynamics, which affect economic indicators sufficiently.

**Keywords:** transport, crisis management, transport industry, internal and external transport and economic relations, cargo turnover and cargo flow.

**Fig.:** 4. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 12.

**Piletska Samira T.** – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor of the Department of Economics of Air Transport, State University "Kyiv Aviation Institute" (1 Liubomyra Husara Ave., Kyiv, 03058, Ukraine)

**E-mail:** 0508486185@ukr.net

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3638-3002>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/1594639>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=55865335600>

**Lunkina Iryna Yu.** – Postgraduate Student of the Department of Economics of Air Transport, State University "Kyiv Aviation Institute" (1 Liubomyra Husara Ave., Kyiv, 03058, Ukraine)

**E-mail:** Lunkina.iryana1995@gmail.com

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-0878-3631>

**Volkov Oleh I.** – Student of the Faculty of Economics and Management, Cherkasy State Technological University (460 Shevchenka Blvd., Cherkasy, 18006, Ukraine)

**E-mail:** Olehvolkov96@gmail.com

**Вступ.** Розвиток сучасної мультимодальної транспортної інфраструктури є стратегічним пріоритетом для будь-якої країни, за винятком періодів воєнних конфліктів. Воєнні дії завдають значної шкоди транспортній інфраструктурі, руйнуючи дороги, мости, залізничні колії та портові споруди. Це призводить до перебоїв у постачанні товарів, енергоресурсів і гуманітарної допомоги, що негативно впливає на життя населення та економіку в цілому. Відновлення зруйнованої інфраструктури потребує значних інвестицій та часу, що уповільнює економічне зростання та відновлення країни після війни.

Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі вчені, як Василюк С. В., Франів І. А., Бобало І. Ю. [3], Танклевська Н. С., Чернявська Т. А. [4], Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. [5] та інші. Науковці всебічно досліджували стан розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації і пропонували шляхи забезпечення його ефективного функціонування. Незважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, яка підтримується державою, фінансуватися і розвиватися, щоб відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні, існує ряд проблем, які гальмують розвиток транспорту та процес євроінтеграції.

**Метою дослідження** є оцінка сучасного стану та перспектив розвитку транспортного комплексу в Україні.

**Викладення основного матеріалу.** Транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях та відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, підвищенні конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Діяльність транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України, забезпечує певною мірою економічну та національну безпеку держави [2].

Транспортний комплекс України об'єднує залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий та тру-

бопровідний транспорт, мережу автомобільних доріг загального користування, міський електротранспорт, Україна має розвинуту транспортну мережу, до якої входять: 21 тис. км залізничних колій, 169,7 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 2,7 тис. км річкових судноплавних шляхів, майже 46 тис. км нафто- і газопроводів, 13 морських портів, 20 аеропортів (інформація наведена станом на кінець 2023 року, без урахування окупованих територій Донецької та Луганської областей та АР Крим) [10].

Сталий розвиток транспортного сектора є необхідною умовою забезпечення економічного зростання в умовах мобільності та міжнародної інтеграції [7].

Транспортна галузь України стала відчувати значний негативний вплив сил зовнішнього середовища, до яких слід віднести пандемію, війну, стан економіки, соціально-культурні та політичні фактори. За період 2017–2023 рр. частка суб'єктів господарювання транспорту в загальній кількості суб'єктів господарювання зазнавала коливань, що продемонстровано на рис. 1.

З даної динаміки спостерігаємо, що впродовж 2017–2021 рр. загальна кількість суб'єктів господарювання мала позитивну динаміку на створення нових господарств, у 2019 році досягнула пікової позначки – 380597 од. Зниження показників транспортних підприємств у 2020 р. відбулося, насамперед, під впливом кризової ситуації у світі, спричиненої пандемією COVID-19. Наслідки пандемії значною мірою відбилися на розвитку бізнесу як у транспортній галузі, так і в інших сферах економіки. Надалі спостерігається спад та у 2022 році цей показник знижується на 30 %. На це впливає повномасштабне вторгнення РФ на територію України. Схожа тенденція спостерігається і в діяльності транспортного господарювання. Пікова позначка встановлюється у 2021 році – 17691 підприємство, та вже наступного року цей показник знижується на 26 % і становить 13151 суб'єкт (рис. 1).

Залежно від виду вантажу, його обсягу, пунктів відправлення та призначення, вартості транспортування тощо перевезення вантажів може здійснюватися різними видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним

Частка суб'єктів господарювання, од.

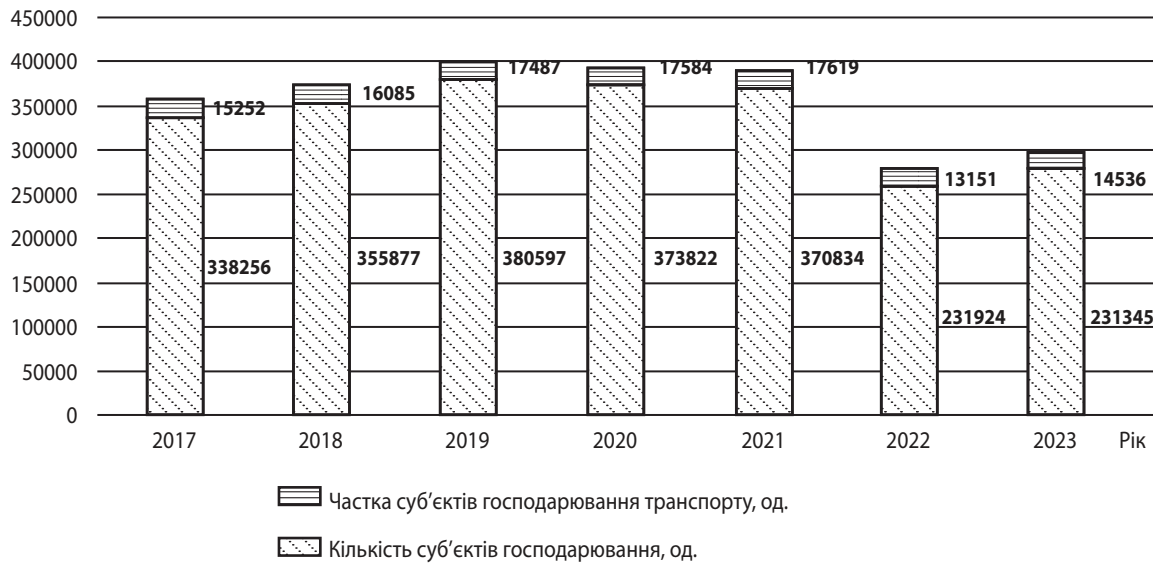


Рис. 1. Частка суб'єктів господарювання транспорту в загальній кількості суб'єктів господарювання

Джерело: авторська розробка

(річковим і морським), авіаційним, а певних видів вантажів – трубопровідним [1].

У процесі матеріального виробництва транспорт задовольняє потреби в перевезеннях різного типу: внутрішньовиробничих, міжгалузевих всередині регіону, міжрегіональних, перевезеннях працівників і т. д.

Транспорт є комплексною галуззю інфраструктури, до якої входять такі види транспорту: залізничний, річковий, морський, автомобільний, повітряний, трубопровідний та ін. [12].

Питому вагу видів транспорту перевезень продемонстровано в табл. 1.

Таблиця 1

Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %

Вид транспорту	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
Залізничний	53,4	51,6	46,3	61,2	51,3	31,1	55,6
Автомобільний	27,6	29,9	36,1	15,7	32,1	35,4	52,9
Водний	0,9	0,9	0,9	1	1	0,7	0,8
Авіаційний	0,2	0,15	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3
Трубопровідний	18,1	17,5	16,7	23,1	16,8	10,7	12,6

Джерело: укладено авторами

Залізничний транспорт займає найбільшу частку, зокрема у 2017 р., 2018 р., 2021 р., 2023 р. вона складала 50–55 %, тоді як у 2019 р. найнижчий показник з досліджуваного періоду становив 46,3 %, а найвищий показник був у 2020 р. – 61,2 %. Аналіз даних за видами транспорту показує, що автомобільний транспорт займав найбільшу питому вагу у 2023 р. – 52,9 %, а найнижчу у 2020 р. – 15,7 %. Наступні дані трубопровідного та авіаційного транспорту підтверджують, що в разі порівняння трьох видів транспорту співвідношення між ними зберігається як у натуральному виразі (т-км), так і відносному (%), при цьому залізничний транспорт і далі домінує, займаючи частку 55 %, а його конкуренти демонструють значно менші показники: автомобільний – близько 38 %, авіаційний – близько 0,2 %. Дані продемонстровані на рис. 2.

За досліджуваний період можемо спостерігати, що обсяг вантажів, перевезених вищезазначеними видами

транспорту, коливався у межах від 635,9 млн т до майже 627,9 млн т, сягнувши максимуму у 2019 р – 676 млн т, мінімуму у 2022 р. – 618,2 млн т і завершивши 2023 р. на позначці 627,9 млн т (табл. 2).

Безперечним лідером є залізничний транспорт, навіть з урахуванням зниження обсягів з пікових 351,2 млн т у 2023 р., а до антирекорду 150 млн т у 2022 р.

Також зміни бачимо в автомобільному транспорті: найвищий показник був у 2023 р. – 327,9 млн т, а найнижчий у 2020 р. – 191,4 млн т.

Відбувались значні коливання показників у трубопровідному транспорті; в період з 2017–2019 рр. обсяг перевезень був в одному діапазоні – 109–115 млн т, та з 2020 р. ці значення скорочуються з кожним роком від 86,5 млн т до 65,3 млн т у 2023 р. Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками [11].

Питома вага

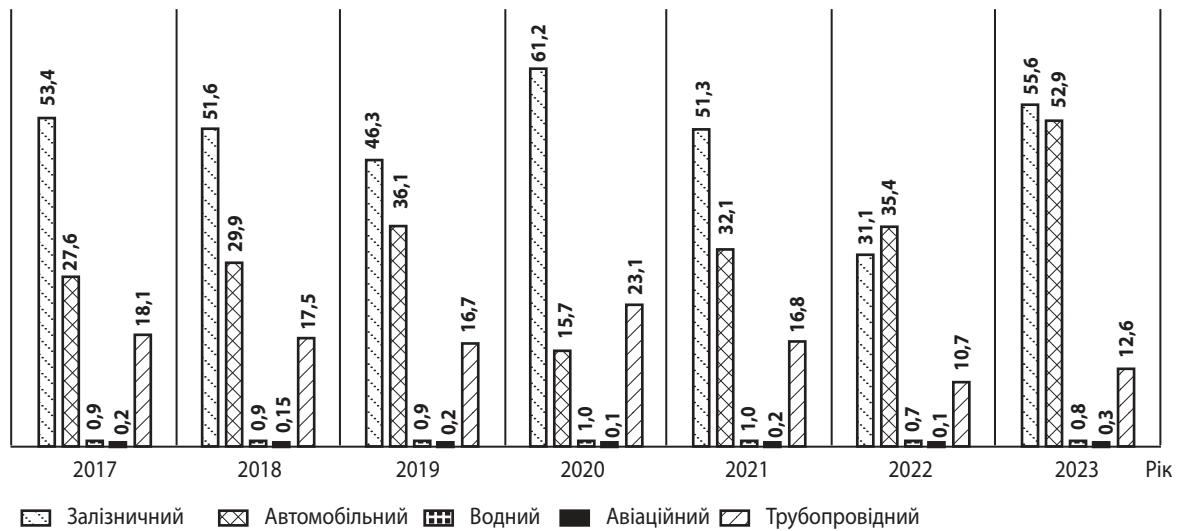


Рис. 2. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів у відсотковому співвідношенні за період 2017–2023 рр.

Джерело: авторська розробка

Таблиця 2

Динаміка перевезень вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2017–2023 рр., млн т

Вид транспорту	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
<i>Перевезено вантажів, млн т</i>							
Транспорт, всього	635,9	624,8	676	630,2	621,3	618,2	627,9
залізничний	339	332	313	306	314,3	150	351,2
автомобільний	175,6	187,1	244,2	191,4	224	317,5	327,9
авіаційний	0,17	0,13	0,09	0,1	0,1	0,09	0,4
трубопровідний	115	109	112	86,5	77,6	67,4	65,3
<i>Вантажообіг, млрд ткм</i>							
Транспорт, всього	343	331,7	338,9	290,3	289,6	256,7	226,3
залізничний	191,2	186,3	181,8	175,6	180,3	150	148,4
автомобільний	62,3	72,1	65,0	65,1	46,8	36,6	34,2
авіаційний	0,28	0,34	0,29	0,31	0,35	0,3	0,2
трубопровідний	105,4	99,2	104,5	69,2	59,2	42,1	43

Джерело: авторська розробка

Протягом досліджуваного періоду 2017–2023 рр. спостерігається зниження обсягів транспортування вантажів в Україні. Це пов'язано з пандемією Covid-19. Як бачимо, саме у 2020 році спостерігається зниження обсягів транспортування вантажів в Україні. Відповідна тенденція склалася і в динаміці зміни ринкових часток видів транспорту, зокрема без особливих змін: авіаційний – щороку менше 0,2 %, автомобільний – щороку близько 5–10 %, трубопровідний – від 6 % у 2019 р. до 56,8 % у 2023 р. Досліджуючи обсяги перевезень різновидами транспорту, необхідно зазначити зниження розмірів перевезень вантажів практично усіма видами транспорту. Враховуючи наведені

показники, слід звернути більш прискіпливу увагу до найвагоміших гравців ринку [9].

Ці показники свідчать, що залізничний транспорт і далі займає найбільшу частку, зокрема у 2017 – 2021 рр. вона складала 53–50%, у 2022 – орієнтовно 24 %, у 2023 – 55%. Кожен вид транспорту внаслідок техніко-технологічних організаційно-правових особливостей тяжіє обслуговувати відповідні сектори економіки. Найбільш залежними від залізничного транспорту є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна та хімічна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, будівництво та оборона [12].

Протягом досліджуваних років загальний вантажообіг демонстрував кореляцію з обсягом перевезених усіма видами транспорту вантажів і коливався у межах від 343,3 у 2017 р. до 290 млрд т-км у 2020 р., склавши 226 млрд т-км у 2023 р. Найбільшу частку склав залізничний транспорт, далі трубопровідний, автомобільний і авіаційний, що показано на рис. 3.

З огляду на специфіку транспортіваних вантажів і низьку частку авіаційного транспорту (менше 0,1 %), до-

цільно зосередити подальший аналіз на трьох основних конкурентних видах транспорту: залізничному, автомобільному та трубопровідному.

У структурі залізничних перевезень за вантажною номенклатурою в 2022 р. відбулися значні зміни, що зображено в табл. 3. Через повномасштабне вторгнення РФ в Україну 24 лютого 2022 року показники залізничного транспорту знизилися. Обсяги вантажних перевезень у 2022 році зменшилися на 52,1 %, що становить 163,7 млн тонн.

Вантажообіг транспорту

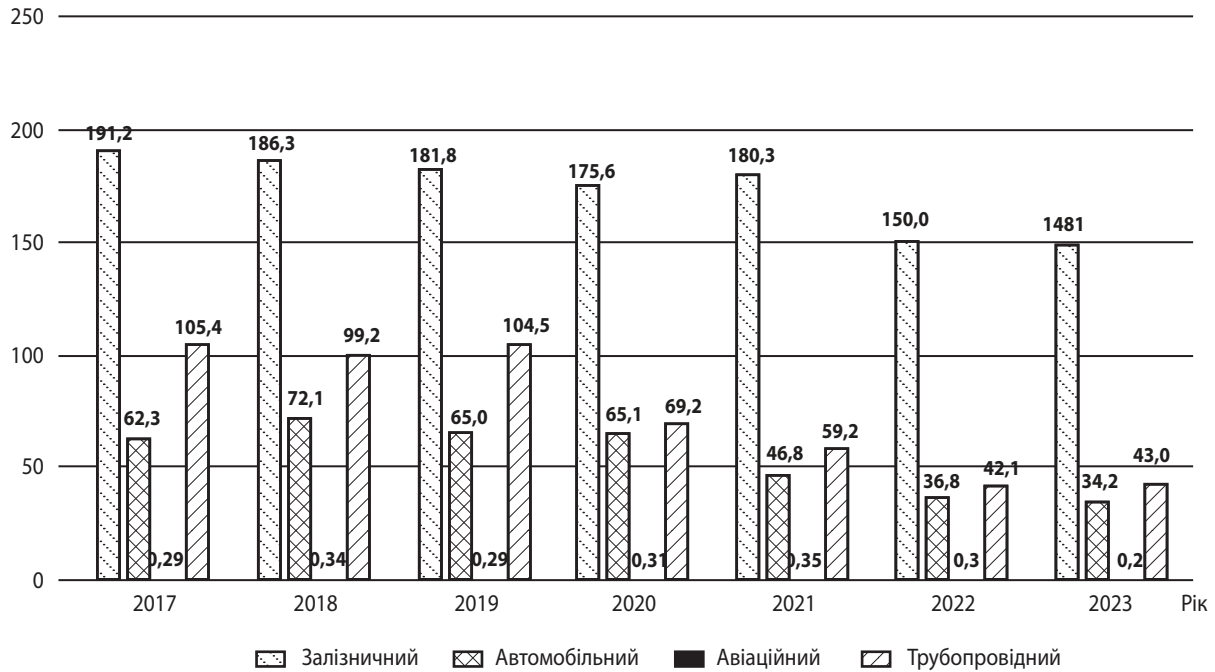


Рис. 3. Динаміка вантажообігу транспорту в Україні за період 2017–2024 рр.

Джерело: авторська розробка

Таблиця 3

Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у 2017–2023 рр., млн т

Вид вантажу	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2022 р.	2023 р.
1	2	3	4	5	6	7	8
Перевезено вантажів	339,5	322,3	312,9	305,5	314	150	351,2
з них відправлено	227,3	267,6	262,6	261	262	244	253
Транзит	62,2	54,7	50,3	44,5	49,1	45,2	48,5
у т.ч. за номенклатурою вантажів							
▪ кам'яного вугілля	43,9	42,7	40	34,0	50,2	29,5	26,2
▪ коксу	5,0	4,9	4,3	4,2	5,0	4,3	4,9
▪ нафти і нафтопродуктів	3,8	3,5	3,3	2,3	2,4	2,1	2,2
▪ руди залізної і марганцевої	64,9	66,5	68,3	73,3	77,6	31,7	27,5
▪ чорних металів	20,8	20,1	19,1	18,2	21,7	9,2	8,2
▪ брухту чорних металів	3,1	3	2,4	2,0	2,2	2,4	2,5
▪ лісових вантажів	2,8	2,4	1	0,7	1,5	1,2	1,4
▪ хімічних і мінерал. добрив	3,5	3,4	4,4	4,9	10,7	5,8	5,2

1	2	3	4	5	6	7	8
• зерна і продуктів перемелу	35,7	32,9	39,8	34,4	33,6	28,9	30,6
• цементу	5,9	5,7	5,4	5,7	6,4	6,3	7,1
• будівельних матеріалів	41,2	35,9	29,1	38,2	65,7	22,8	29,6
• інших вантажів	46,7	46,6	45,5	43,4	27,3	28,5	29,9

Джерело: авторська розробка

Залізничним транспортом в період 2017–2021 рр. за номенклатурою вантажів стабільно відвантажувалось кам'яного вугілля – 43,9–50,2 млн т; руди залізної і марганцевої – 64,9–77,6 млн т; чорних металів – 20,8–21,7 млн т, зерна і продуктів перемолу – 35,7–33,6 млн т та будівельних матеріалів – 41,2–65,7 млн т. За цей період чотирьох років спостерігаємо загалом стабільний ринок

перевезень різних вантажів, та в період 2022–2023 рр., спостерігаються зміни, які зображено на рис. 4.

Обсяги перевезень залізних і марганцевих руд зазнали найбільшого скорочення – на 59,1 %, що становить 45,9 млн т. Основними причинами стали втрата металургійних потужностей у країні та зниження попиту на зовнішніх ринках.

Вантажні перевезення, млн грн

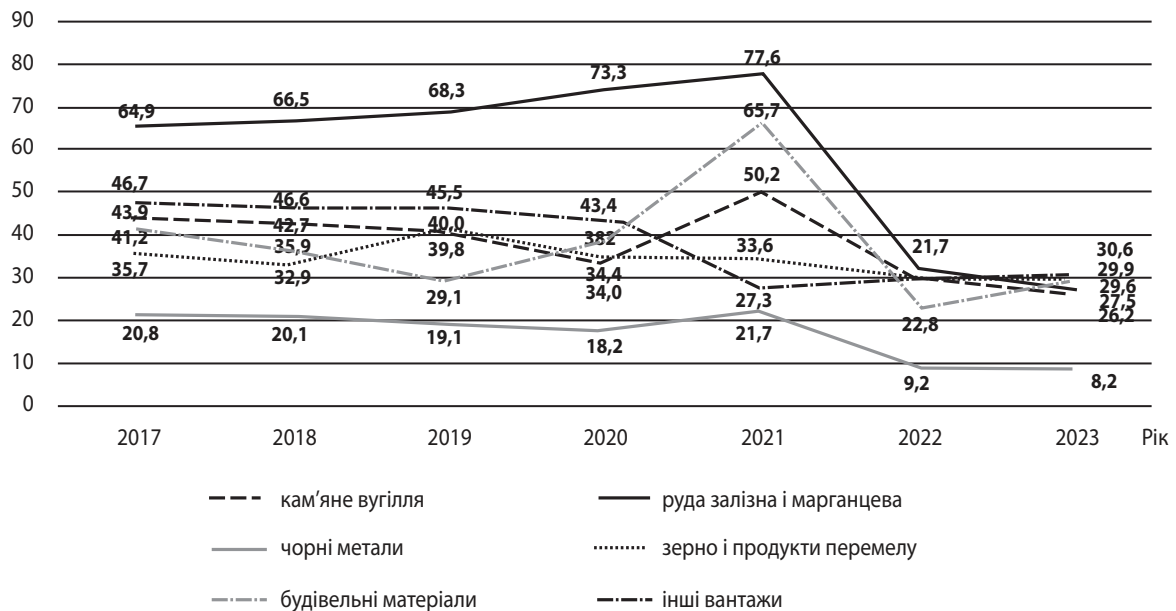


Рис. 4. Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом за видом економічної діяльності: кам'яного вугілля, зерна і продуктів перемелу, руди залізної і марганцевої, будівельних матеріалів, чорних металів та інших вантажів

Джерело: авторська розробка

Аналогічно через ці ж причини спостерігається зменшення перевезень інших ключових вантажів: кам'яне вугілля – скорочення на 41,2 % (або 20,7 млн т); чорні метали – зменшення обсягів на 57,6 % (або 12,5 млн т).

Скорочення обсягів перевезень кам'яного вугілля було зумовлене не лише зниженням попиту на внутрішніх і зовнішніх ринках, а і втратою значної кількості шахт на тимчасово окупованих територіях, а також обстрілами російською стороною шахт на територіях, підконтрольних Україні.

Обсяги перевезень будівельних матеріалів скоротилися на 65,3 % (або 42,9 млн т) через заморожування значної частини будівельних проектів. Це стало прямим наслідком

руйнувань, спричинених бойовими діями, і значного спаду будівельної активності.

Водночас найменше падіння спостерігалось у перевезеннях зернових культур і продуктів їх перемелу, які скоротилися лише на 14,1 % (або 4,7 млн т). Відносно незначне зменшення перевезень цього типу вантажів стало можливим завдяки: реалізації міжнародної ініціативи із забезпечення експорту зерна через «зернові коридори», яку підтримали ООН, США, ЄС, Туреччина, Кабінет Міністрів України та Адміністрація морських портів України (АМПУ).

Ці заходи дозволили частково компенсувати негативний вплив війни на експорт зернових, що є однією

з ключових статей доходу України. Загалом структура вантажопотоків зазнала значних змін, відображаючи нові економічні реалії та пріоритети в умовах воєнного часу.

Найбільше скорочення обсягів залізничних вантажних перевезень спостерігалося у березні 2022 року, коли вони становили лише 8,3 млн т. Протягом наступних місяців ситуація частково стабілізувалася: з квітня по грудень середньомісячні обсяги перевезень зросли до 10,5 млн т, однак це все ще суттєво нижче за аналогічний показник 2021 року (27,2 млн т).

Негативний вплив на залізничні перевезення наприкінці року мали систематичні удари агресора по цивільній енергетичній інфраструктурі. Це спричинило масштабні перебої в енергопостачанні, що, своєю чергою, призвело до зривів графіків руху поїздів та подальшого зниження обсягів вантажних перевезень.

Загалом залізнична галузь у 2022 році працювала в умовах значного навантаження, намагаючись адаптуватися до викликів, спричинених воєнними діями, руйнуваннями інфраструктури та скороченням промислового виробництва.

У 2023 році залізничним транспортом у всіх видах сполучень було перевезено 148,4 млн тонн вантажів. З березня по грудень обсяги перевезень зросли на 23 % порівняно з аналогічним періодом 2022 року, що свідчить про поступове відновлення після наслідків широкомасштабного вторгнення.

Серед вантажів, що домінували за обсягами у 2023 році, можна виділити:

- зернові вантажі – 30,6 млн тонн (+5,9 %). Зростання обумовлене успішною реалізацією «зернових коридорів» та диверсифікацією маршрутів експорту;
- мінерально-будівельні матеріали – 29,6 млн тонн (+29,6 %). Відновлення частини будівельних проєктів сприяло значному збільшенню попиту на ці вантажі;
- залізна та марганцева руда – 27,5 млн тонн (-13,2 %). Зниження пояснюється втратою металургійних потужностей у країні та скороченням попиту на зовнішніх ринках;
- кам'яне вугілля – 26,2 млн тонн (-11,2 %). Скорочення обсягів пов'язане із втратою шахт на окупованих територіях та руйнуванням вугільної інфраструктури внаслідок обстрілів;
- чорні метали – 8,2 млн тонн (-10,6 %). Зниження обсягів експорту та падіння виробництва чорних металів через воєнні дії та зниження попиту.

Загалом, попри труднощі, обсяги перевезень у 2023 році демонструють тенденцію до відновлення в окремих сегментах. Найбільший приріст спостерігається у перевезеннях будівельних матеріалів і зернових, що свідчить про часткову адаптацію транспортної та виробничої галузей до нових реалій. Однак, деякі види вантажів, зокрема руда, вугілля та чорні метали, залишаються в зоні ризику через руйнування інфраструктури, втрату виробничих потужностей і зменшення попиту.

Залізничним транспортом в період 2017–2021 рр. за номенклатурою вантажів стабільно відвантажувалося

кам'яного вугілля 43,9–50,2 млн т; руди залізної і марганцевої 64,9–77,6 млн т; чорних металів 20,8–21,7 млн т, зерна і продуктів перемолу 35,7–33,6 млн т та будівельних матеріалів 41,2–65,7 млн т. За даний період, спостерігаємо загалом стабільний ринок перевезень різних вантажів, та в період 2022–2023 рр.

**Висновок.** Війна внесла значні корективи в роботу транспортної галузі України. Зруйнована інфраструктура, обмежені ресурси та безпекові загрози створюють складні умови для забезпечення ефективної роботи транспорту. Проте, є низка заходів, які можуть допомогти вирішити ці проблеми.

Особливу увагу слід приділити відновленню пошкодженої інфраструктури, а саме: пріоритетне відновлення доріг, мостів та інших транспортних споруд, які мають критичне значення для забезпечення життєдіяльності населення та економіки, використання тимчасових конструкцій та об'їздів для відновлення транспортного сполучення. Створення детального плану відновлення та розвитку транспортної системи є складним і тривалим процесом, який вимагає залучення широкого кола фахівців та зацікавлених сторін. Реалізація такого плану дозволить відновити транспортну інфраструктуру, підвищити її ефективність та забезпечити сталий розвиток країни. Впровадження інноваційних технологій в транспортну галузь України є одним із ключових напрямків її розвитку, що дозволить не лише підвищити ефективність та безпеку перевезень, але й зробити транспортну систему більш екологічною та інтегрованою в глобальний контекст. Залучення міжнародної допомоги для відновлення транспортної інфраструктури є необхідним кроком для забезпечення економічного відродження країни, її інтеграції в глобальні виробничі ланцюжки та зміцнення міжнародних відносин. Це дозволить залучити сучасні технології та інноваційні рішення, забезпечить доступ до міжнародного досвіду та експертизи, а також сприятиме створенню стійкої та екологічно чистої транспортної системи, що, своєю чергою, покращить умови життя населення та забезпечить стабільний розвиток країни.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Ареф'єва О. В., Годун В. І. Стратегізація підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортних послуг. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-113>
2. Пілецька С. Т., Клюс І. С., Білоус Н. П. Особливості формування стратегії розвитку підприємства в умовах макроекономічної нестабільності. *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 2 (49). С. 174–179. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-27>
3. Василюк С. В., Франів І. А., Бобало І. Ю. Вплив транспортної інфраструктури на забезпечення сталого розвитку економіки регіону. *Вісник ЛТЕУ. Економічні науки*. 2023. № 72. DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2023-72-02>
4. Танклевська Н. С., Чернявська Т. А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України // Облік і фінанси АПК: освітній портал. 2024. URL: <https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>

5. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку відновлення і розбудови транспортної інфраструктури в Україні. *АГРОСВІТ*. 2024. № 6.

DOI: 10.32702/2306-6792.2024.6.103

6. Лопатін А. О. Економічні та фінансові аспекти запобігання аварійним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом за використання інноваційних технологій. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2019. Т. 30 (69). № 5 (2). С. 18–24.

7. Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

8. Токманова І. В., Овчиннікова В. О., Корінь М. В. Напрямки та інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 114–127.

9. Редько В. Є., Кердан О. С., Кердан В. Ю. Формування стратегічних орієнтирів діяльності підприємств залізничного транспорту. *Інноваційна економіка*. 2019. № 81 (7–8). С. 63–68.

10. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p)

11. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. Київ, 2024 // Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

12. Зелена книга «Залізничні вантажні перевезення», лютий 2021 р. URL: <https://www.slideshare.net/slideshow/ss-244081445/244081445>

## REFERENCES

Arefieva, O. V., and Hodun, V. I. "Strategizatsiia pidvyshchennia konkurentospromozhnosti pidpriemstva na rynku transportnykh posluh" [Strategizing to Increase the Competitiveness of the Enterprise in the Market of Transport Services]. *Ekonomika ta suspiilstvo*, no. 55 (2023).

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-113>

Charkina, T. Yu., Zadoia, V. O., and Yurchuk, O. A. "Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku vidnovlennia i rozbudovy transportnoi infrastruktury v Ukraini" [The Current State and Development Prospects of the Restoration and Development of Transport Infrastructure in Ukraine]. *AHROSVIT*, no. 6 (2024).

DOI: 10.32702/2306-6792.2024.6.103

"Ekonomichna statystyka / Ekonomichna diialnist / Transport. Kyiv, 2024" [Economic Statistics / Economic Activity / Transport. Kyiv, 2024]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Korin, M. V. *Rozvytok infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordonnoho spivrobitnytstva* [Development of Railway Transport Infrastructure in Terms of Cross-border Cooperation]. Kharkiv: UkrDUZT, 2019.

[Legal Act of Ukraine] (2018). [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p)

Lopatin, A. O. "Ekonomichni ta finansovi aspekty zapobihan- nia avariinym sytuatsiiam pid chas perevezennia nebezpechnykh vantazhiv avtomobilnym transportom za vykorystannia innovatsi- inykh tekhnolohii" [Economic and Financial Aspects of Preventing Emergency Situations During the Transportation of Dangerous Goods by Road Transport Using Innovative Technologies]. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V. I. Vernadskoho. Seriia : Ekonomika i upravlinnia*, vol. 30 (69), no. 5(2) (2019): 18-24.

Piletska, S. T., Klius, I. S., and Bilous, N. P. "Osoblyvosti formu- vannia stratehii rozvytku pidpriemstva v umovakh makroekon- omichnoi nestabilnosti" [Peculiarities of Formation of Enterprise De- velopment Strategy in Conditions of Macroeconomic Instability]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, no. 2(49) (2024): 174-179.

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-27>

Redko, V. Ye., Kerdan, O. S., and Kerdan, V. Yu. "Formuvannia stratehichnykh oriientyriiv diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu" [Formation of Strategic Guidelines for the Activity of Railway Transport Enterprises]. *Innovatsiina ekonomika*, no. 81(7-8) (2019): 63-68.

Tanklevska, N. S., and Cherniavska, T. A. "Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy" [Modern Problems of the Development of the Transport Sector of Ukraine]. *Oblik i finansy APK: osvittii portal*. 2024. <https://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html>

Tokmanova, I. V., Ovchynnikova, V. O., and Korin, M. V. "Napri- amky ta instrumenty derzhavnoho rehuliuвання stratehichnoho rozvytku zaliznychnoho transportu" [Directions and Tools of State Regulation of Strategic Development of Railway Transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 69 (2020): 114-127.

Vasyliuk, S. V., Franiv, I. A., and Bobalo, I. Yu. "Vplyv transport- noi infrastruktury na zabezpechennia staloho rozvytku ekonomiky rehionu" [The Impact of Transport Infrastructure on Ensuring the Sustainable Development of the Region's Economy]. *Visnyk LTEU. Ekonomichni nauky*, no. 72 (2023).

DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2023-72-02>

"Zelena knyha «Zaliznychni vantazhni perevezennia», liutyi 2021" [Rail Freight Green Paper, February 2021]. [https://www.slide- share.net/slideshow/ss-244081445/244081445](https://www.slideshare.net/slideshow/ss-244081445/244081445)

Стаття надійшла до редакції 02.12.2024 р.

Статтю прийнято до публікації 25.12.2024 р.