

Канівець Олена Миколаївна 

Доктор філософії з геодезії та землеустрою, доцент, доцент кафедри
Будівництва та експлуатації будівель, доріг та транспортних споруд
Сумський національний аграрний університет, Україна

ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА УКРАЇНИ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ В ЄВРОПЕЙСЬКУ ЛОГІСТИКУ

Анотація: у статті здійснено комплексний аналіз сучасного стану транспортної мережі України, яка відіграє ключову роль у забезпеченні економічної стабільності та міжнародної торгівлі. Розглянуто основні виклики, спричинені воєнними діями, застарілістю інфраструктури та недостатнім обсягом інвестицій у модернізацію. Особливу увагу приділено перспективам інтеграції України в європейську транспортну систему, розвитку мультимодальних перевезень та цифровізації логістичних процесів. Визначено стратегічні напрямки реформ, спрямовані на підвищення ефективності перевезень, покращення екологічної безпеки та адаптацію до міжнародних стандартів. Зроблено акцент на необхідності створення сучасної, стійкої та конкурентоспроможної транспортної інфраструктури, яка стане основою для відновлення економіки та поглиблення співпраці з Європейським Союзом.

Сьогодні Україна дедалі активніше інтегрується у світову економіку, що висуває нові вимоги до модернізації транспортної інфраструктури та підвищення ефективності логістичних процесів. Вантажні перевезення відіграють стратегічну роль у цьому процесі, забезпечуючи рух товарів усередині країни та сприяючи розвитку міжнародної торгівлі. Значні інвестиції у оновлення залізничної мережі, модернізацію морських портів, а також впровадження сучасних цифрових рішень у сфері логістики відкривають перед галуззю широкі можливості для зростання. Водночас сектор вантажних перевезень стикається з низкою серйозних викликів, серед яких - застарілий рухомий склад, потреба в реформуванні нормативно-правової бази, необхідність підвищення безпеки транспортування та адаптація до нових геополітичних умов.

Метою цієї статті є комплексний аналіз основних перспектив розвитку вантажних перевезень в Україні, а також виявлення ключових проблем, що потребують вирішення для досягнення сталого зростання галузі.

Україна володіє значним транзитним потенціалом завдяки своєму унікальному географічному розташуванню - на перетині торговельних шляхів, що поєднують Східну Європу та Азію з Центральною і Західною Європою, а також Скандинавський і Балтійський регіони з Чорноморським узбережжям і Східним Середземномор'ям. Територією України проходять важливі сухопутні, повітряні маршрути, трансконтинентальні газогони, а також діють морські сполучення у басейнах Чорного й Азовського морів.

Однак, через обмежене залучення державних і приватних інвестицій транспортна інфраструктура здебільшого задовольняє лише базові потреби економіки. Більше того, за результатами останніх досліджень, стан українських транспортних систем не відповідає сучасним міжнародним стандартам за такими критеріями, як якість сервісу, ефективність і безпека перевезень, енергоефективність та екологічний вплив [1].

В Україні транспортний комплекс є однією з ключових галузей національної економіки, оскільки жодна сфера діяльності не може повноцінно функціонувати без якісного транспортного забезпечення. Транспортна інфраструктура охоплює всю систему транспортних шляхів, вузлів різних видів транспорту, а також допоміжне обладнання, що забезпечує їх ефективну роботу [2].

Транспортна інфраструктура України є досить розгалуженою та різноманітною [3]. Діаграма, яка ілюструє основні компоненти транспортної інфраструктури України у 2024 році показана на рис. 1.

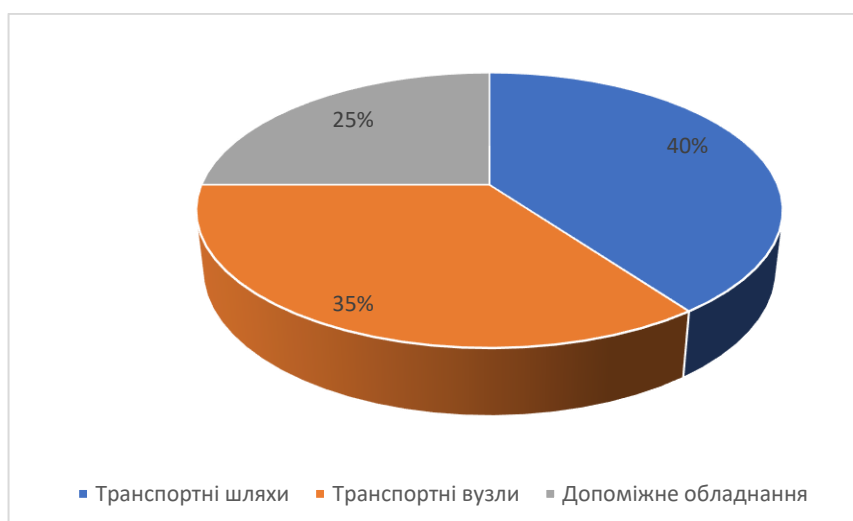


Рис. 1. Структура транспортної інфраструктури України в 2024 році

Автомобільна мережа охоплює приблизно 170 тисяч кілометрів доріг, однак лише невелика частина з них, близько двох відсотків, відповідає

сучасним міжнародним стандартам. Більшість доріг потребують реконструкції або капітального ремонту, що є одним із пріоритетних напрямів державної політики.

Українська залізнична мережа налічує близько 22 тисяч кілометрів колій, з яких майже половина - електрифіковані. Саме залізничний транспорт відіграє важливу роль у вантажних і пасажирських перевезеннях як всередині країни, так і за її межами.

Авіаційна інфраструктура представлена двадцятьма аеропортами, серед яких п'ять основних обслуговують міжнародні рейси. Це такі аеропорти, як Бориспіль, Львів, Одеса, Харків та Дніпро. Однак через складну безпекову ситуацію в країні тимчасово не здійснюються комерційні перевезення.

Морські порти розміщені в акваторіях Чорного та Азовського морів. Всього функціонують тринадцять портів, серед яких найбільшими є порти Одеси, Чорноморська, Південного та Маріуполя. Військові дії вплинули на роботу частини портової інфраструктури, що призвело до тимчасового припинення діяльності деяких об'єктів.

На сьогодні транспортна галузь України переживає найтяжчі випробування за всю свою історію. Проблеми, які накопичувалися роками, ще більше проявилися у зв'язку з війною. Майже 95% транспортних шляхів зазнали серйозних пошкоджень або повністю зруйновані. Більше 91% доріг не отримували капітального ремонту за останні тридцять років, що зробило їх особливо вразливими до руйнувань.

Стан залізничного транспорту також критичний: вік локомотивів в середньому понад сорок років, а зношеність вантажних і пасажирських вагонів сягає понад 85%. Через недооцінений потенціал річкового транспорту використовується лише три відсотки можливостей річкових шляхів, що значно обмежує альтернативні маршрути перевезення. У результаті логістика в Україні залишається однією з найдорожчих у Європі, зокрема вартість доставки вантажів вища ніж у країнах Європи на 40%.

Загальні прямі збитки, яких зазнала інфраструктура України, становлять понад 155 мільярдів доларів США. У цю суму включено й катастрофічні наслідки підриву Каховської ГЕС, що спричинило масштабні руйнування на півдні країни. В цілому з початку вторгнення було пошкоджено або зруйновано 18 аеропортів, більше 350 мостів та споруд, та більше 25 тисяч кілометрів доріг [4].

Перевезення вантажів різними видами транспорту в Україні має важливе значення в умовах сучасної економіки. Ефективна система вантажоперевезень

гарантує стабільну роботу внутрішнього ринку, сприяє розвитку зовнішньоекономічних відносин та підтримує ключові галузі господарства. В Україні вантажі транспортуються залізничним, автомобільним, водним, авіаційним і трубопровідним транспортом [5], причому кожен із цих видів має свою роль залежно від характеристик вантажу, відстані перевезення й економічної ефективності. Аналіз обсягів і змін у сфері вантажоперевезень дає змогу оцінити стан транспортної системи країни, виявити її переваги та проблеми, а також визначити напрямки для подальшого розвитку. Перевезення вантажів в Україні за видами транспорту показано в таблиці 1.

Таблиця 1

Перевезення вантажів в Україні за видами транспорту, млн.тон

Види транспорту	Показники вантажоперевезення					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Залізничний	313	306	314	151	149	175
Автомобільний	1147	1232	1121	695	677	869*
Водний	6	6	5	2	2	1
Авіаційний	0,1	0,1	3	0	0	0
Трубопровідний	113	97	3	54	50	52
Всього	1579	1641	1518	902	878	1045*

**Дані можуть бути уточнені*

Протягом 2019-2021 років залізничні перевезення трималися стабільно (близько 310 - 314 млн тон). У 2022 році обсяг перевезень упав удвічі - до 151 млн тон, що є найнижчим показником за період. У 2024 році передбачається часткове відновлення до 175 млн тон. Залізничний транспорт залишається одним із ключових видів транспорту, але найбільше постраждав від воєнних дій.

Автомобільний транспорт забезпечує найбільший обсяг перевезень в порівнянні з іншим видом: близько 1220 - 1252 млн тон у 2019 - 2021 роках. У 2022 році обсяги впали майже вдвічі до 693 млн тон, а в 2023 році продовжили знижуватися до 676 млн тон. Прогноз на 2024 рік - зростання до 869 млн тон, що свідчить про швидше відновлення автомобільних перевезень порівняно із залізничними.

Перевезення водним транспортом завжди були незначними (6 млн тон у 2019 році). У наступні роки обсяги впали до мінімуму (0-2 млн тон). Водний транспорт не відіграє суттєвої ролі в структурі вантажоперевезень.

Показники авіаційного транспорту традиційно залишалися на дуже

низькому рівні (0,1 - 0,3 млн. тон). Після 2022 року перевезення цим видом транспорту практично припинилися через війну.

Поступове зменшення обсягів перевезень трубопровідного транспорту з 113 млн тон у 2019 році до 52 млн тон у 2024 році. Це свідчить про скорочення експорту нафти та газу трубопроводами [6]. Узагальнена динаміка вантажних перевезень показана на рис.2.

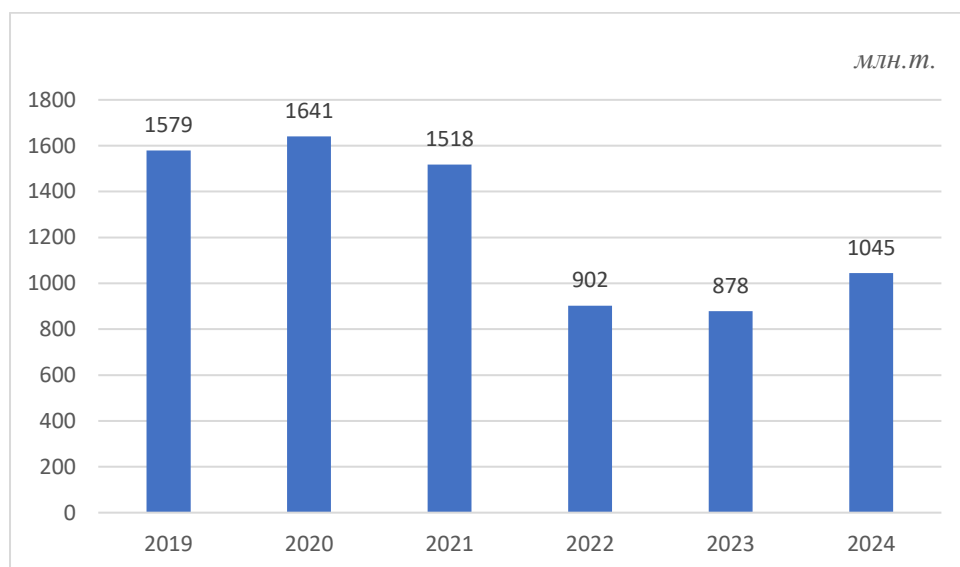


Рис. 2. Динамічні зміни у сфері вантажоперевезень в Україні всіма видами транспорту

Таким чином, у період 2019-2021 років обсяги перевезень вантажів залишалися відносно стабільними, з незначною тенденцією до зниження: з 1579 млн. тон у 2019 році до 1518 млн тон у 2021 році.

Починаючи з 2022 року спостерігається різке падіння вантажоперевезень до 902 млн тон, що пов'язано з повномасштабною війною в Україні та пошкодженням інфраструктури.

У 2023 році обсяги залишаються на низькому рівні (878 млн тон), однак у 2024 році відбулося часткове відновлення вантажоперевезень до 1045 млн. тон [6].

Незважаючи на величезні втрати, Україна продовжує працювати над швидким відновленням логістичних коридорів і шукає нові шляхи інтеграції в європейську транспортну систему.

Структура вантажних перевезень залишається важливим фактором економічного розвитку, оскільки відображає співвідношення різних галузей виробництва та споживання. Аналізуючи склад перевезених вантажів, можна визначити основні напрями економічної діяльності, експортні пріоритети та

рівень розвитку окремих секторів національної економіки. Структура вантажних перевезень в Україні та провідні групи товарів за обсягами перевезень показано на рис.3.

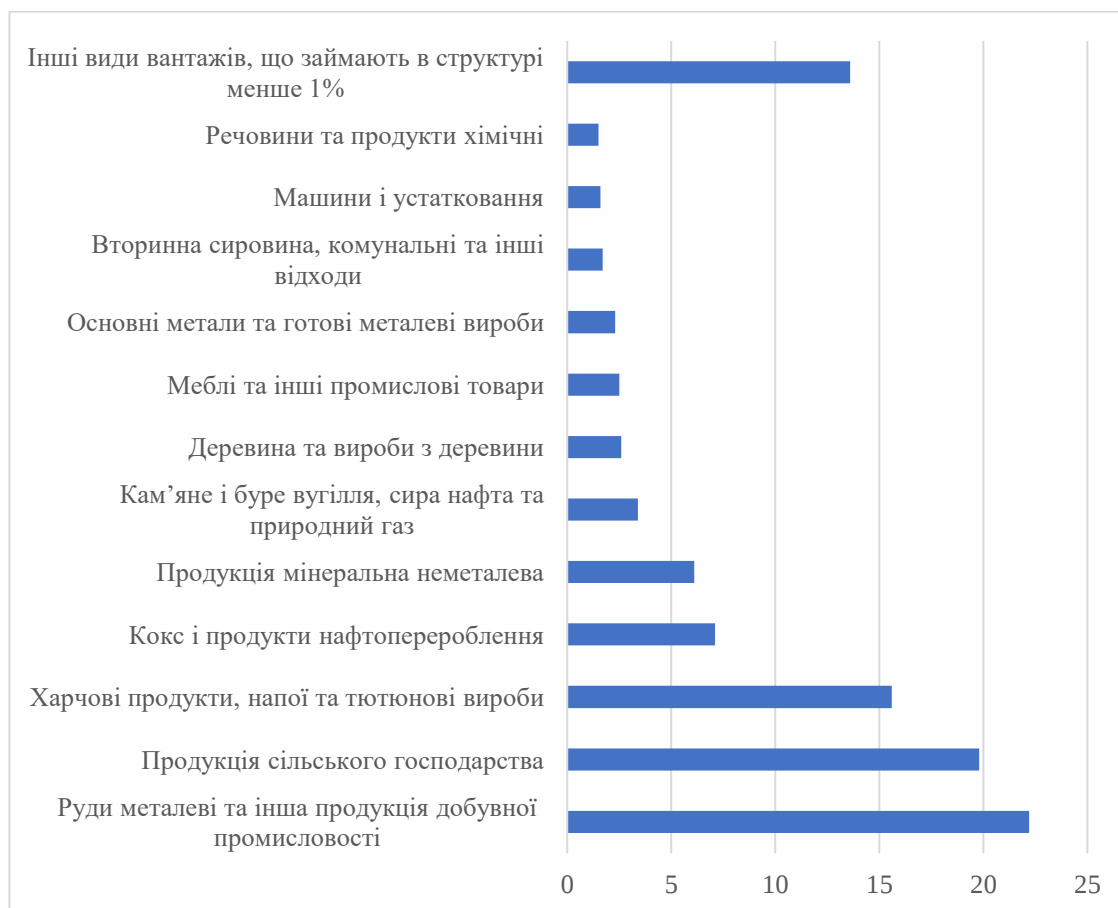


Рис. 3. Аналіз структури вантажних перевезень, %

Аналіз структури вантажних перевезень показує, що найбільшу частку займають руди металів та інші продукти добувної промисловості, які становлять близько 25% усіх перевезень. Це свідчить про високу залежність економіки від видобувної галузі та сталий попит на сировинні ресурси як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Друге місце за обсягами займають продукти сільського господарства (приблизно 15%), що підтверджує провідну роль аграрного сектору у формуванні структури перевезень і вказує на експортну орієнтацію великої частини сільгосппродукції. Значна частка також припадає на харчові продукти, напої та тютюнові вироби, що відображає активний внутрішній попит на продукти харчування та перероблену продукцію.

Серед вантажів середнього рівня представленості (від 5 до 10%) виділяються продукти нафтопереробки, продукція неметалевої

промисловості, нафта та газ. Наявність цих груп у структурі перевезень свідчить про значну роль енергетичного та будівельного секторів у національній економіці.

Меншу частку (до 5%) займають перевезення деревини та виробів з неї, меблів та інших промислових товарів, основних металів та готових металевих виробів, а також вторинної сировини й комунальних відходів. Це вказує на відносно менший обсяг внутрішніх і міжнародних поставок готової продукції та товарів переробки, що може бути ознакою недостатньо високого рівня розвитку виробничого сектору.

Найменший обсяг перевезень припадає на машини й устаткування та резини і продукти хімічної промисловості, що може свідчити про низький рівень промислової модернізації або невисоку інтенсивність торгівлі технологічною продукцією. Інші види вантажів, що займають у сукупній структурі менше 1%, мають незначний вплив на загальну картину [6].

Таким чином, загальна структура вантажних перевезень характеризується переважанням сировинних ресурсів та аграрної продукції, що відображає специфіку національної економіки, орієнтованої здебільшого на експорт сировини та сільськогосподарських товарів. Низька частка перевезення готової продукції та технологічного устаткування вказує на необхідність подальшого розвитку переробної промисловості та підвищення рівня доданої вартості в експортній структурі.

Розвиток транспортної системи та вантажних перевезень є одним із базових показників економічного росту, зокрема в умовах інтеграції до європейського ринку та відновлення після воєнних руйнувань. З метою створення сучасної, безпечної та ефективної транспортної мережі урядом ухвалено рішення [7], що визначає основні пріоритети та напрямки реформ, які безпосередньо вплинуть на перспективи розвитку вантажних перевезень, підвищення їх конкурентоспроможності та ефективності. Передбачено оновлення транспортної інфраструктури - залізниць, доріг, портів та аеропортів, що допоможе швидше і дешевше перевозити вантажі. Розроблена стратегія спрямована на інтеграцію України в європейський транспортний простір, що полегшить міжнародні перевезення і відкриє нові можливості для експорту.

Одним із ключових напрямів є розвиток мультимодальних перевезень - коли вантажі доставляють кількома видами транспорту, що зробить логістику гнучкішою і ефективнішою. Велика увага приділяється цифровізації: планується переведення документообігу в електронний формат і автоматизація контролю за перевезеннями, що має спростити й прискорити

обробку вантажів.

Ще одна важлива частина - підвищення безпеки та стійкості транспортної системи до кризових ситуацій, зокрема враховуючи виклики війни. Передбачається також активне залучення інвестицій для розвитку транспорту та підтримка переходу на екологічніші технології.

Крім того, важливу роль у реалізації завдань відіграватиме розвиток людського капіталу в транспортній галузі. Планується впровадження навчальних програм для підвищення кваліфікації працівників та залучення молодих фахівців, що дозволить забезпечити галузь висококваліфікованими кадрами. Особлива увага буде приділятися впровадженню інноваційних технологій, зокрема систем «розумного транспорту», що оптимізують управління потоками вантажів і покращують координацію між різними видами транспорту. Також передбачається розвиток логістичних хабів, які стануть важливими вузлами для обробки та перерозподілу вантажів. Усе це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності української економіки в умовах глобалізації.

Не менш важливим аспектом є посилення міжнародного співробітництва. Україна активно працює над гармонізацією своїх нормативно-правових актів із європейськими стандартами, що спрощує процес інтеграції у загальноєвропейську транспортну систему. Водночас окрему увагу буде приділено питанням екологічної безпеки: впроваджуються заходи для зменшення викидів шкідливих речовин у транспортному секторі, а також стимулюється використання електротранспорту та альтернативних видів палива. Створення сприятливого інвестиційного клімату та модернізація логістичної інфраструктури дозволять Україні стати не лише транзитною країною, а й регіональним лідером у сфері вантажних перевезень.

У підсумку, реалізація стратегії має зміцнити позиції України як важливого транспортного вузла, збільшити обсяги вантажоперевезень і підвищити їхню якість. Реалізація запланованих реформ сприятиме підвищенню ефективності логістики, зростанню обсягів внутрішніх і міжнародних перевезень, а також зміцненню позицій України на світовому транспортному ринку. Успішне виконання визначених заходів стане важливим кроком до сталого економічного розвитку та інтеграції України у глобальні логістичні мережі.

Список використаних джерел:

1. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (дата звернення: 10.05.2025).
2. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лютого 2011 року № 3038-VI. URL:

<https://ips.ligazakon.net/document/T113038?an=1332> (дата звернення: 10.05.2025).

3. Корнійко Я., Валявська Н., Міхеєв О. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень // Економіка та суспільство. 2024. № 70. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.
4. Нів'євський О., Горюнов Д., Нагурней А. Пошкодження та відбудова в Україні, спричинені війною // SSRN. 2024. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4831914 (дата звернення: 12.05.2025).
5. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 12.05.2025).
6. Статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2024. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf (дата звернення: 14.05.2025).
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.05.2025).