

СТРАТЕГІЯ ВІДНОВЛЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

©2025 КОБА В. Г., СЕМЕНЧУК Т. Б., МАЛИЦЬКИЙ П. Б.

УДК 658

JEL: L62

Коба В. Г., Семенчук Т. Б., Малицький П. Б. Стратегія відновлення автомобільного транспорту України в умовах війни

Метою статті є аналіз сучасних проблем і викликів, що постали перед транспортною галуззю України в умовах воєнного стану та обмеженого фінансування, а також дослідження стратегічних напрямів розвитку автомобільної інфраструктури відповідно до Транспортної стратегії України до 2030 року. На основі систематизації нормативних документів і аналітичних матеріалів розглянуто ключові умови відновлення та модернізації транспортно-дорожнього комплексу. У ході дослідження проаналізовано стан автомобільної логістики в довоєнний і воєнний періоди, виявлено основні бар'єри для розвитку галузі, серед яких – зношеність інфраструктури, дефіцит інвестицій та обмежений доступ до фінансових ресурсів. Визначено, що інтеграція України до міжнародних транспортних мереж і впровадження норм ЄС є критично важливими для забезпечення стабільних міжнародних перевезень і підвищення конкурентоспроможності галузі. Узагальнено ключові реформи, передбачені Національною транспортною стратегією та операційним планом її реалізації на 2025–2027 роки, зокрема модернізацію системи управління дорогами, підвищення якості пасажирських автоперевезень, гармонізацію українського законодавства з правом ЄС і посилення соціальних стандартів для водіїв. Наголошено на важливості підготовки Національного майстер-плану інвестиційних проєктів, який має враховувати оборонні потреби, розвиток транспортних коридорів TEN-T, інтеграцію різних транспортних модальностей і необхідність комплексного планування інфраструктурної відбудови. Особливу увагу приділено активізації подання проєктів до цифрової платформи DREAM: у 2024 році зареєстровано 700 проєктів на суму 77 млрд грн, що свідчить про суттєве поживлення інвестиційної діяльності у сфері транспортної інфраструктури. Перспективами подальших досліджень є оцінювання ефективності реалізації нових нормативних актів, зокрема методик розрахунку економічних втрат від ДТП, а також аналіз впливу гармонізації українського законодавства з нормами ЄС на реформування ринку автомобільних перевезень. Подальша увага має бути зосереджена на визначенні оптимальних механізмів залучення інвестицій у відновлення та модернізацію автомобільної інфраструктури, що стане підґрунтям для повноцінної інтеграції України до європейського транспортного простору.

Ключові слова: стратегія, автомобільний транспорт, Україна, війна, виклики, інфраструктура, фінансування, ЄС.

Рис.: 2. **Бібл.:** 9.

Коба В'ячеслав Григорович – доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Національний транспортний університет (вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: koba250944@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1157-8735>

Семенчук Тетяна Борисівна – кандидат економічних наук, професор, виконуюча обов'язки завідувача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Національний транспортний університет (вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: semenchyktb81@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/AAE-1581-2022>

Малицький Павло Богданович – здобувач, Національний транспортний університет (вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: slid_pm@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-6446-8940>

UDC 658

JEL: L62

Koba V. H., Semenchuk T. B., Malyskiy P. B. On the Strategy for the Restoration of Motor Transport in Ukraine under Wartime Conditions

The aim of this article is to analyze the current problems and challenges facing Ukraine's transport sector amid martial law and limited funding, as well as to explore strategic directions for developing road infrastructure in line with Ukraine's Transport Strategy up to 2030. Based on a review of regulatory documents and analytical materials, the key conditions for the restoration and modernization of the transport and road system are examined. The study assesses the state of automobile logistics in both pre-war and wartime periods, identifying the main barriers to industry development, including deteriorated infrastructure, investment shortages, and limited access to financial resources. It is concluded that Ukraine's integration into international transport networks and the adoption of EU standards are critically important for ensuring stable international transportation and enhancing the sector's competitiveness. The key reforms provided for by the National Transport Strategy and its 2025–2027 implementation plan have been summarized, including the modernization of the road management system, improvement of passenger transport quality, harmonization of Ukrainian legislation with EU law, and strengthening of social standards for drivers. The importance of preparing a National Master Plan for investment projects was highlighted, which should consider defense needs, the development of TEN-T transport corridors, the integration of different transport modes, and the need for comprehensive infrastructure rebuilding planning. Special attention was given to accelerating the submission of projects to the DREAM digital platform: in 2024, 700 projects worth UAH 77 billion were registered, indicating a significant revival of investment activity in the transport infrastructure sector. Future research should focus on evaluating the effectiveness of implementing new regulatory acts, particularly methodologies for calculating economic losses from road accidents, as well as analyzing the impact of harmonizing Ukrainian legislation with EU standards on the reform of the road transport market. Further attention should be devoted to identifying optimal mechanisms for attracting investment in the restoration and modernization of road infrastructure, which will serve as a basis for Ukraine's full integration into the European transport space.

Keywords: strategy, road transport, Ukraine, war, challenges, infrastructure, financing, the EU.

Fig.: 2. **Bibl.:** 9.

Koba Viacheslav H. – D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the Department of Management, Public Management and Administration, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenka Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: koba250944@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1157-8735>

Semenchuk Tetiana B. – PhD (Economics), Professor, Acting Head of the Department of Management, Public Management and Administration, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenka Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: semenchyktb81@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/AAE-1581-2022>

Malyskiy Pavlo B. – Applicant, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenka Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: slid_pm@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-6446-8940>

Тимчасова окупація територій, блокада морських портів і закриття повітряного простору змусили Україну переорієнтуватися на наземні міжнародні перевезення. Їх частка зросла з 48% у 2021 році до 68% у 2022 році, а інтенсивність вантажопотоків через кордон із країнами ЄС збільшилася в середньому на 21% [1]. Це призвело до пришвидшеного зношення прикордонних автодоріг і загострення проблеми застарілої інфраструктури пунктів пропуску. Водночас фінансування транспортної галузі суттєво скоротилося. Державний дорожній фонд працює нестабільно: у 2022 році його надходження були відсутні, а у 2024-му всі кошти, які мали йти на дороги, спрямували до загального фонду держбюджету. Це фактично призупинило фінансування дорожніх проектів, будівництва та ремонту.

Ще один виклик – повільна імплементація європейських норм у транспортній сфері. Станом на кінець 2024 р. загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію у сфері транспорту, транспортної інфраструктури та кур'єрських послуг становив лише 58%. Це сигналізує про необхідність прискорення реформ та активізації співпраці з ЄС у цій критично важливій галузі.

Тому необхідно терміново вжити заходів для підтримки та розвитку транспортної інфраструктури України, зокрема в умовах обмеженого фінансування та війни. Одним із пріоритетних напрямів є розробка механізмів для залучення додаткових інвестицій у сферу дорожнього будівництва та модернізації інфраструктури, включно зі співпрацею з міжнародними фінансовими установами та партнерами. Крім того, важливо впроваджувати інноваційні підходи в управлінні транспортною інфраструктурою та максимально ефективно використовувати наявні ресурси.

Оскільки значна частина транспортних шляхів проходить через країни ЄС, особливо важливим є інтеграція України в європейську транспортну мережу та покращення транскордонних переве-

зень, що сприятиме економічному відновленню та зміцненню позицій країни на міжнародному ринку транспорту.

Аналіз сучасної наукової літератури свідчить, що розвитком транспортної інфраструктури в Україні активно займаються як окремі вчені, так і колективні дослідницькі групи. Вітчизняні науковці розглядають широке коло питань – від теоретичних основ модернізації транспортної системи до практичних механізмів підвищення ефективності функціонування транспортних мереж у контексті інтеграції з європейськими транспортними ініціативами та умовами післявоєнного відновлення. Зокрема, дослідження таких вчених, як Бондар Н. М., Бабина О. Є., Власова В. П., Григорак Л. В., Дикань В. Л., Карпенко О. О. [2], приділяють увагу питанням стратегічного планування транспортно-го розвитку, аналізу інвестиційної привабливості транспортного сектору, а також оптимізації транспортних потоків через модернізацію існуючих логістичних коридорів. У їхніх роботах розглядаються механізми оцінювання ефективності транспортних проектів, моделі управління транспортною інфраструктурою та методи прогнозування попиту на транспортні послуги.

Карась О. С., Корінь М. В., Костюченко О. Є., Кравченко Д. М., Ломотько Д. В., Овчиннікова В. О., Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. [3] у своїх публікаціях досліджують практичні аспекти розвитку транспортних систем у регіональному вимірі. Вони фокусуються на питаннях модернізації залізничної й автомобільної інфраструктури, інтеграції мультимодальних транспортних вузлів, а також на оцінці впливу інфраструктурних змін на економічну динаміку регіонів. Окремі праці спрямовані на розробку методичних підходів щодо оцінювання транспортної доступності, оптимізації маршрутних мереж і підвищення рівня сервісу для пасажирів і вантажовласників. Дослідження Токмакової І. В., Чорнобровки І. В., Філіпсько-

го О. В. та інших авторів розкривають актуальні проблеми цифрової трансформації транспортної інфраструктури, впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), використання Big Data для управління трафіком, а також застосування інноваційних технологій в логістиці та мобільності. Їхні роботи часто містять емпіричні дані, кейс-дослідження окремих міст і транспортних підприємств, порівняльний аналіз світових практик, що дозволяє формувати рекомендації для вдосконалення національної транспортної політики.

Водночас питання, що стосуються стратегічного відновлення та розвитку транспортних підприємств, зокрема автомобільного транспорту, залишаються недостатньо дослідженими та потребують подальшого аналізу.

Метою статті є аналіз сучасних проблем і викликів, з якими стикається транспортна галузь України в умовах війни, та розгляд стратегічних напрямів розвитку транспортної інфраструктури, зокрема автомобільного транспорту, в межах Транспортної стратегії України до 2030 року для забезпечення стабільних та ефективних міжнародних перевезень.

Методологічною основою дослідження є системний підхід, що включає аналіз нормативно-правових актів, стратегічних документів та галузевих звітів; методи порівняльного аналізу для оцінки стану транспортної інфраструктури в довоєнний і воєнний періоди; структурно-логічний аналіз для виявлення причинно-наслідкових зв'язків; узагальнення статистичних даних щодо відновлення транспортної галузі та впровадження реформ.

Україна має великий потенціал для відновлення та модернізації своєї автомобільної інфраструктури завдяки стратегічному геополітичному розташуванню. Для досягнення цього важливо зосередитися на кількох ключових умовах. По-перше, необхідно створити сучасну інфраструктуру, яка відповідатиме європейським стандартам. По-друге, має бути забезпечена чесна ринкова конкуренція, що дозволить залучити інвестиції та стимулюватиме розвиток галузі.

Важливим аспектом є впровадження ефективних систем управління ланцюгами постачань, що допоможе оптимізувати перевезення та зменшити витрати. Підвищення інвестиційної привабливості автомобільної галузі для потенційних інвесторів стане ключовим фактором залучення фінансування для інфраструктурних проєктів. І, звісно, важливо забезпечити високий рівень якості та надійності перевезень, що є невід'ємною частиною задоволення потреб населення та розвитку економіки [4].

Логістика автомобільних перевезень в Україні до війни мала низку проблем, які значно ускладнювали її ефективність. Недостатня розвиненість інфраструктури, поганий стан доріг, низький рівень вантажних терміналів, а також неефективне управління ланцюгами постачань – все це було причинами значних труднощів у цій галузі. Додатково, відсутність сучасних технічних засобів, що відповідали б світовим стандартам, і проблеми з дотриманням графіка та маршрутів руху також впливали на якість перевезень.

Війна додала нових проблем, зокрема пошкодження доріг і знищення мостів, що ще більше ускладнило рух вантажів. Також виникли питання щодо безпеки заправок і маршрутів, які стали небезпечними через бойові дії.

Реформа інфраструктури передбачала важливі кроки, серед яких децентралізація управління автомобільними шляхами, передача доріг місцевого значення в управління місцевим органам влади, а також упровадження незалежного контролю за якістю будівництва та ремонту доріг. Крім того, було передбачено збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів і запровадження новітньої системи зважування транспорту в русі. Важливим кроком стало створення правового регулювання аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, що допоможе забезпечити належний рівень технічної оцінки та безпеки доріг в Україні [4; 5].

Інтеграція України до міжнародних автомобільних мереж є важливим кроком для відновлення та розвитку транспортно-дорожнього комплексу країни. Це дозволяє покращити економічний стан галузі, підвищити технічний рівень інфраструктури та залучити більше інвестицій, а також сприяє ефективнішій експлуатації транспортних ресурсів.

Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом, затверджена у вересні 2022 року, стала значним кроком до інтеграції нашої країни в міжнародні транспортні мережі. Підписана угода дозволяє відновити логістичні ланцюги, порушені війною, і сприяє значному збільшенню товарообігу. Як результат, з липня по вересень 2022 року спостерігалось суттєве збільшення фізичного обсягу експорту та імпорту, а також зростання кількості автоперевізників, які перетинали кордон із ЄС. Це підтверджує ефективність «транспортного безвізу», що зменшує бар'єри для перевезень і стимулює економічну активність.

Зростання товарообігу, збільшення кількості автоперевізників і частота перетину кордону свідчать про позитивний вплив угоди на відновлення

транспортної інфраструктури та розвитку співпраці з Європейським Союзом [4; 6].

Наприкінці 2024 року Кабінет Міністрів без особливого розголосу ухвалив Національну транспортну стратегію до 2030 року, а також операційний план її реалізації на 2025–2027 роки. Даний документ охоплює всі ключові аспекти транспортної галузі та є вкрай важливим для її відновлення та модернізації в умовах війни. Адже транспортна система відіграє критичну роль у підтримці економіки, забезпеченні мобільності населення та виконанні оборонних завдань [7].

Станом на кінець 2023 року війна завдала транспортному сектору збитків на 30,5 млрд євро, тоді як потреби у відновленні та реконструкції оцінювалися у 66,8 млрд євро. Такі дані наводить Світовий банк у Третій швидкій оцінці завданої шкоди та необхідних ресурсів для відбудови. Найбільші витрати потрібні для ремонту автомобільних доріг державного значення (29% від загального обсягу потреб) та місцевих доріг (16%).

Водночас Національна рада з відновлення України у своєму звіті на початку 2024 року наголосила: відбудова транспортної інфраструктури має здійснюватися на якісно новому рівні – за принципом «build back better» («відбудуй краще, ніж було»). Для забезпечення ефективності та прозорості цього процесу створено цифрову екосистему DREAM – Єдину інтегровану інформаційно-аналітичну систему управління відбудовою нерухомого майна, будівництва та інфраструктури.

На початок жовтня 2024 року в систему подано 700 проектів з відновлення транспортної інфраструктури на загальну суму 77 млрд грн. Це свідчить про активне залучення ресурсів та комплексний підхід до модернізації критично важливої галузі.

Значна частина Національної транспортної стратегії присвячена питанням пасажирських автомобільних перевезень, які наразі мають низьку якість послуг через хронічний брак інвестицій, зношеність рухомого складу та невідповідність місткості автобусів реальним пасажиропотокам. Окремо виділяють проблему нелегальних перевізників. У 2023 році «Укртрансбезпека» накладла на них штрафи на суму 93 млн грн, що свідчить про масштаб тіньового ринку перевезень.

Не менш критичним залишається питання безпеки на дорогах. За оцінкою Світового банку, щорічні економічні втрати від ДТП в Україні сягають 5 млрд доларів США. Лише у 2023 році сталося 23,6 тис. аварій, унаслідок яких загинули 3 тис. осіб, а ще 29,5 тис. отримали травми. Ці показники демонструють необхідність реформ у сфері пасажирських перевезень, зокрема посилення конт-

ролю, оновлення інфраструктури та підвищення стандартів безпеки.

Транспортна стратегія України до 2030 року була схвалена разом із двома додатками: Показниками досягнення стратегічних цілей та Операційним планом заходів реалізації на 2025–2027 роки. Проте, через складнощі планування в умовах воєнного стану, багато показників сформульовані розмитими формулюваннями. Зокрема, за даними Агентства відновлення [8], у 2023 році було збудовано, реконструйовано або відремонтовано лише 198 км автомобільних доріг загального користування. Проте у стратегічних документах прогностований рівень цього показника до 2027 і 2030 років визначений лише як «тенденція до зростання», що ускладнює оцінку реального прогресу.

Аналогічний підхід застосовується й до інших важливих показників. Наприклад, для міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом у 2021 році зафіксовано 9,2 млн тонн, а для внутрішніх перевезень – 170,9 млн тонн. Однак замість чітких кількісних цілей у Стратегії просто вказано очікування «тенденції до зростання».

Такий підхід до визначення цільових показників може створити складнощі в об'єктивній оцінці ефективності реалізації транспортної політики в довгостроковій перспективі.

У Транспортній стратегії України до 2030 року зазначається, що до припинення або скасування правового режиму воєнного стану застосовуються орієнтовні показники досягнення стратегічних цілей. Однак показник «тенденція до зростання» складно вважати навіть орієнтовним, оскільки він не дає можливості здійснити об'єктивну оцінку прогресу. До того ж, інформацію про стан виконання операційних планів заходів можна буде дізнатися не раніше 1 травня 2026 року, коли Мінінфраструктури зобов'язується розпочати щорічне подання звітів щодо реалізації Стратегії [7].

Попри загальну невизначеність у формулюваннях стратегічних показників, деякі дані в документі все ж наводяться:

1. Система DREAM (цифровий інструмент моніторингу інфраструктурних проектів) за напрямом «транспортні послуги» станом на жовтень 2024 року мала 81 профінансований проект, але реалізованими стали лише 3.

2. Безпека на дорогах – єдина сфера з конкретними прогнозами. На відміну від інших показників, у сфері дорожньої безпеки все ж передбачено конкретні орієнтири:

– 76 ДТП на 100 тис. населення у 2023 році. У 2027-му очікується лише «тенденція до зниження», а на 2030 рік встановлено мету – 38 ДТП;

– 10 загиблих у ДТП на 100 тис. населення у 2023 році → 5 у 2030 році;

– 95 травмованих у ДТП на 100 тис. населення у 2023 році → 48 у 2030 році.

Конкретні показники у сфері безпеки транспорту відрізняються від розмитих формулювань в інших напрямках, що дає змогу краще оцінювати ефективність впроваджуваних заходів.

Транспортна стратегія України до 2030 року охоплює і функціонування пунктів пропуску на кордоні. У документі вказані поточні дані щодо їхньої кількості та типів. Загальна кількість – 199 пунктів пропуску, з них: 29 повітряних, 28 морських, 2 поромних, 10 річкових, 59 залізничних і 100 автомобільних (рис. 1).

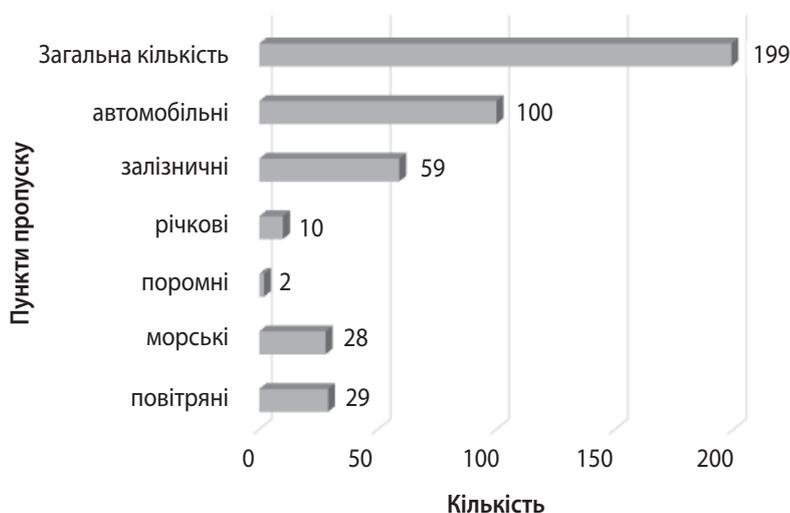


Рис. 1. Кількість і типи пунктів пропуску на кордоні України

Влада планує значно розширити електронну чергу для автобусів і вантажівок. У 2023 році функціонувало 16 пунктів пропуску для вантажних автомобілів та 28 для автобусів. Проте до 2027 року очікується збільшення кількості пунктів до 29 для обох типів транспорту, а до 2030 року цей показник продовжить зростати.

Операційний план Стратегії на 2025–2027 роки має чітко визначену структуру. Уже у 2025 році планується впровадження системи обміну інформацією про дорожньо-транспортні пригоди та їх наслідки. Для цього МВС, Нацполіція, Мінінфраструктури, МОЗ і Укртрансбезпека мають розробити Інструкцію щодо обліку та ведення відомчих класифікаторів інформації. Також профільне міністерство має ініціювати зміни до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах, ухвалених у 2008 році, а також змінити правила надання послуг пасажирського транспорту, які були затверджені ще в 1997 році.

Крім того, буде затверджено Порядок ведення реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів і обладнання та внесені зміни до Порядку проведення рейдових перевірок на дорогах.

Очікується також затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування. Для її створення, окрім профільного міністерства, буде залучено Агентство відновлення, а також, за згодою, Національний інститут розвитку інфраструктури [8].

У 2026 році очікується ухвалення нормативно-правового акту, який визначить методику розрахунку економічних втрат, спричинених загибеллю або пораненням людей у дорожньо-транспортних пригодах. Також передбачено внесення змін до чинного законодавства, що сприятиме зменшенню

кількості ДТП, пов'язаних із неналежним технічним станом транспортних засобів [7].

Крім того, заплановано впровадження актів Європейського Союзу щодо доступу до ринку автомобільних перевезень, а також посилення соціальних гарантій та поліпшення умов праці водіїв.

Одним із важливих напрямів роботи стане вдосконалення процедури затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин і обладнання, що наблизить національне законодавство до європейських вимог. Окрему увагу буде приділено розробці концептуальної записки, яка визначить перспективи впровадження національних стандартів якості у сфері громадських пасажирських перевезень як на державному, так і на місцевому рівнях.

До 2027 року влада зобов'язується подати до парламенту проект змін до закону про автомобільний транспорт, які стосуватимуться перевезення

швидкопсувних харчових продуктів, а також проєкт закону, що передбачатиме обов'язкове використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій колісних транспортних засобів.

До цього часу міністерства мають ухвалити зміни до нормативно-правових актів, які заборонять усім суб'єктам господарювання здійснювати навантаження з перевищенням габаритно-вагових норм без відповідного дозволу та випускати такі транспортні засоби на дороги з місць завантаження, таких як кар'єри, елеватори, пункти вирубки лісу та інші. Очікується також підписання двосторонніх і багатосторонніх угод, спрямованих на лібералізацію автомобільних вантажних перевезень.

Для забезпечення імплементації права ЄС у сфері статистики вантажного транспорту будуть розроблені механізми подання даних системи «Товарно-транспортна накладна в електронній формі» (e-ТТН) органам державної статистики.

Основними засадами, на яких буде базуватися не тільки відновлення мережі автомобільних доріг, але й її реформування відповідно до законодавства ЄС і сучасних тенденцій розвитку логістики, є (рис. 2):

1. Контроль та регулювання відповідності нормативно-правовій базі.
2. Запровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевезень та забезпечення доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до вимог ЄС. Запровадження нових стандартів у сфері ліцензування, доступу до ринку перевезень та вимог до безпеки дорожнього руху.
3. Розширення логістичних можливостей у західному напрямку, зокрема збільшення обсягів перевезень до країн ЄС. Розширення західного напрямку шляхом покращення автомобільних перевезень до країн Європейського Союзу, а також вдосконалення тарифного регулювання.
4. Посилення вимог до перевізників, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху. Впровадження економічних механізмів, які підвищують конкурентоспроможність і створюють нові робочі місця, а також зниження митних зборів для транспортних засобів і запчастин.
5. Перевірка транспортних засобів на придатність до експлуатації з упровадженням нових центрів тестування.
6. Зменшення корупційних ризиків та вдосконалення тарифного регулювання на ринку вантажних перевезень. Використання штучного інтелекту, машинного навчання, краудсорсингу доставки.

7. Зниження ввізного мита на транспортні засоби та деталі, що не виробляються в Україні.
8. Створення умов для підвищення конкурентоспроможності перевізників, збереження та створення нових робочих місць.
9. Розвиток ефективної транспортної логістики та управління ланцюгами постачань. Застосування новітніх технологій для підвищення ефективності перевезень та управління ланцюгами постачань.
10. Інтеграція принципів «зеленої» логістики в усі етапи транспортних перевезень, зокрема у впровадженні екологічно безпечних технологій. Впровадження системи екологічної безпеки для автомобільних перевезень, будівництво сучасних автошляхів з високою пропускнуою здатністю та зниження екологічного впливу через принципи «зеленої» логістики.
11. Гармонізація з європейськими вимогами щодо праці водіїв. Приведення вимог щодо режиму праці та відпочинку водіїв до європейських стандартів, що забезпечить більш ефективне управління робочим часом і зниження аварійності.

Ініціативи, що спрямовані на розширення пропускнуої здатності транспортних маршрутів та розвиток інфраструктури, є важливим кроком у зміцненні економічних зв'язків та зростанні транспортного потенціалу України. Меморандуми між Україною та Польщею, Великою Британією, а також співпраця з британським бізнесом відкривають нові можливості для розвитку та відновлення інфраструктури, особливо в критично важливих регіонах.

Важливим є також фокус на розвиток технічного оснащення транспорту в Україні. Запуск нових моделей всюдиходів, таких як YETX і «Торнадо», є позитивним прикладом інновацій вітчизняного виробництва, що здатні задовольнити вимоги не тільки внутрішнього ринку, але й міжнародного. Ці транспортні засоби спеціально розроблені для складних умов, що підвищує їхню ефективність у екстремальних ситуаціях, таких як пошуково-рятувальні операції або ліквідація лісових пожеж. Вони також сприяють розвитку транспортної інфраструктури в районах з обмеженим доступом для традиційних транспортних засобів [9].

Дані заходи узгоджуються з довгостроковою національною стратегією розвитку транспорту, орієнтованою на безпеку, екологічну чистоту та енергоефективність, що також сприяє інтеграції України в європейське транспортне співтовариство та зростанню її конкурентоспроможності в глобальній економіці.



Рис. 2. Засади відновлення та реформування дорожньої мережі відповідно до законодавства ЄС і сучасних тенденцій розвитку логістики

Керівництвом Центру транспортних стратегій підкреслено важливість оновлення Національної транспортної стратегії, зазначаючи, що війна кардинально змінила соціальні та економічні реалії України. В нових умовах пріоритети повинні бути переорієнтовані на зміцнення обороноздатності країни, де транспорт і інфраструктура відіграють ключову роль. Цей напрямок має бути чітко визначений на стратегічному рівні.

Також зазначено, що важливим кроком є підготовка Національного майстер-плану інвестиційних проектів, який повинен враховувати потреби оборони та інші аспекти, зокрема інтеграцію України до ЄС і розвиток коридорів TEN-T.

Однак, на рівні конкретних завдань, залишається багато питань, оскільки процес ініціювання, захисту та реалізації таких проектів в Україні залишається забюрократизованим і далеким від європейських стандартів.

Важливим чинником для реалістичності цілей, зазначених у Стратегії, є питання фінансування. Україні в найближчі роки, ймовірно, доведеться підтримувати високий рівень витрат на оборону, що може суттєво обмежити фінансування для розвитку інфраструктури, зокрема доріг.

Наразі існуюча система фінансування, заснована на акцизах з продажу палива, не дає змогу забезпечити необхідні кошти для дорожнього будівництва. Тому необхідно шукати альтернативні механізми фінансування, зокрема впровадження платних і концесійних доріг, хоча ці питання є дуже соціально чутливими і потребують високої якості комунікації з громадськістю щодо цілей, реалізації та пріоритетів таких проєктів.

Також зазначена необхідність комплексного підходу до розвитку транспортної інфраструктури, враховуючи взаємодію різних транспортних модальностей. Наприклад, зменшення обсягів залізничних перевезень, спричинене зниженням врожаю та обмеженнями через військові дії, може призвести до збільшення навантаження на автомобільні дороги.

Тому виникає питання, чи потрібно посилювати автодорожню інфраструктуру, зокрема в напрямку портів, чи вистачить потужностей залізниці для забезпечення перевезень. Ці питання важливі для оцінки здатності країни збільшити обсяги портової перевалки та ефективно інтегрувати різні види транспорту для покращення логістики. Також є необхідність більш детального прогнозування щодо точок на мапі України, які в найближчі роки можуть стати важливими вузлами для вантажопотоків. Прогнозування таких тенденцій дасть змогу ефективно планувати відновлення та розвиток транспортної інфраструктури, запобігаючи появі вузьких місць, які можуть гальмувати економічний розвиток і логістичні потоки. Врахування потенційних змін у напрямках вантажопотоків і типах вантажів дозволить не тільки оптимізувати дорожнє будівництво, але й забезпечити інфраструктурні можливості для майбутнього зростання та інтеграції в міжнародні транспортні коридори.

ВИСНОВКИ

Отже, тимчасова окупація територій та блокада морських портів змусили Україну адаптуватися до нових умов, збільшивши частку наземних міжнародних перевезень. Це вимагає нагального оновлення та розширення дорожньої інфраструктури, зокрема прикордонних автодоріг та пунктів пропуску.

Скорочення фінансування транспортної галузі, зокрема відсутність коштів у Дорожньому

фонді, створює серйозні проблеми для забезпечення сталого розвитку та ремонту транспортної інфраструктури. Необхідно знайти альтернативні джерела фінансування та забезпечити більш ефективне використання наявних ресурсів.

Для подолання наявних проблем важливо розробити та реалізувати комплексні реформи, спрямовані на модернізацію транспортної інфраструктури, інтеграцію в європейські транспортні мережі, а також на залучення інвестицій для фінансування масштабних проєктів.

Тільки через успішну інтеграцію європейських норм і стандартів Україна зможе забезпечити високий рівень безпеки та ефективності транспортної системи. Стратегічне планування та модернізація транспортної системи мають стати важливими елементами післявоєнного відновлення України. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Ринок вантажних перевезень у 2022 році. URL: <https://trademaster.ua/logistic/313620>
2. Потенціал транспортних підприємств: сутність, чинники формування та перспективи розвитку: монографія / Карпенко О. О., Бабина О. Є., Боняк С. М. та ін. Київ: ДУІТ, 2019. 111 с.
3. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>
4. Бойченко М. В. Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період. *Економічний вісник Донбасу*. 2023. № 3. С. 132–137. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137)
5. Реформа інфраструктури. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/reformi/ekonomichnezrostannya/reforma-infrastrukturi>
6. Депутати Європарламенту ратифікували Угоду про вантажні перевезення автотранспортом. *AsMAP.ua*. URL: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=68452&langid=1>
7. Транспортна стратегія 2030: що передбачено для сфери автомобільних перевезень. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnikh_perevezen_2086/144361
8. Фахівці Агентства відновлення увійдуть до складу Комісії з перевірки технічного стану мостів в Україні. *Агентство відновлення*. 29.06.2023. URL: <https://restoration.gov.ua/blog/fahivczi-agentstva-vidnovlennya-uvijdut-do-skladu-komisiyi-z-perevirky-tehnichnogo-stanu-mostiv-v-ukrayini/>
9. BuildingTECH. URL: <http://building-tech.org/Транспорт>

REFERENCES

- Ahentsstvo vidnovlennia. (2023, June 29). *Fakhivtsi Ahentstva vidnovlennia uviidut do skladu Komisii z perevirky tekhnichnogo stanu mostiv v Ukraini* [Restoration Agency specialists will join the Commission for checking the technical condition of bridges in Ukraine]. <https://restoration.gov.ua/blog/fakhivtzi-agentstva-vidnovlennya-uvijdut-do-skladu-komisiyi-z-perevirky-tehnichnogo-stanu-mostiv-v-ukrayini/>
- AsMAP.ua. *Deputaty Yevroparlamentu ratyfikovali Uhodu pro vantazhni perevezennia avtotransportom* [Members of the European Parliament ratified the Agreement on freight transport by road]. <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=68452&langid=1>
- Boichenko M. V. (2023). Vidnovlennia ta rozvytok transportnoi infrastruktury u povoiennyi period [Restoration and development of transport infrastructure in the post-war period]. *Ekonomichniy visnyk Donbasu*, 3(73), 132–137. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137)
- BuildingTECH. <http://building-tech.org/Transport>
- Karpenko O. O., Babyna O. Ye. & Boniar S. M. (2019). *Potentsial transportnykh pidpriemstv: sutnist, chynnyky formuvannia ta perspektyvy rozvytku: monohrafiia* [Potential of transport enterprises: essence, formation factors and development prospects: monograph]. DUIT.
- Luchnykova T. P., Tarnovska I. V. & Vorobiov Ye. V. (2023). *Adaptatsiia transportnykh pidpriemstv Ukrainy do umov voiennoho stanu* [Adaptation of transport enterprises of Ukraine to martial law conditions]. *Biznes Inform*, 1, 116–122. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>
- TradeMaster. (2022). *Rynok vantazhnykh perevezen u 2022 rotsi* [Freight transport market in 2022]. <https://trademaster.ua/logistic/313620>
- TsTS. *Transportna stratehiia 2030: shcho peredbacheno dlia sfery avtomobilnykh perevezen* [Transport Strategy 2030: what is provided for the field of road transport]. https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnikh_perevezen_2086/144361
- Uriadovyi portal. *Reforma infrastruktury* [Infrastructure reform]. <https://www.kmu.gov.ua/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastruktury>

Стаття надійшла до редакції / Received: 06.12.2025.
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 21.12.2025