

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В
УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ВЕКТОРУ
РОЗВИТКУ

з галузі знань: 24 Сфера обслуговування
за спеціальністю: 242 Туризм і рекреація
за освітньо-науковою програмою: Туризм
на здобуття освітнього ступеня: Магістра

Кваліфікаційна робота магістра
здобувачки денного відділення
Снопенко Єлизавети Олексіївни

Науковий керівник:
к.геогр.н., доц. Михайленко Т.І.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	7
1.1. Сутність, структура та функції транспортної системи держави.....	7
1.2. Вплив глобальних криз на транспортну систему.....	14
1.3. Методи дослідження.....	22
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....	24
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	25
2.1. Характеристика транспортної галузі в системі національної економіки України.....	25
2.2. Аналіз впливу воєнного стану на функціонування національного ринку транспортних послуг.....	35
2.3. Адаптація транспортної системи України до надзвичайних умов.....	46
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.....	57
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ.....	59
3.1. Потенціал інтеграції України до європейських транспортних мереж і шляхи відновлення транспортної системи України з урахуванням світового досвіду.....	59
3.2. Діджиталізація в Україні на прикладі інноваційного досвіду удосконалення транспортних систем ЄС	72
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3.....	77
ВИСНОВКИ.....	79
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	82

ВСТУП

Розвиток та стабільна робота транспортної системи будь-якої країни є важливим чинником для ефективного функціонування національної економіки, її обороноздатності та забезпечення безпеки. Цей факт знову отримав підтвердження після початку масштабних військових дій, що відбулися на території України через російську агресію. Успішність військового протистояння та економічна стійкість держави, особливо в перші місяці війни, напряду залежали від здатності транспортної системи вчасно забезпечувати перевезення необхідних обсягів вантажів та пасажирів. Численні атаки на морські та авіаційні порти спричинили повну блокаду авіасполучення та часткове обмеження морських перевезень, а робота наземного транспорту та його інфраструктури стала значно складнішою.

Актуальність теми магістерської роботи полягає в тому, що подальша боротьба з ворогом та післявоєнне відновлення України потребують від науковців і фахівців у галузі транспорту розробки нових стратегій функціонування та розвитку транспортних підприємств. Ці стратегії мають вирішувати два важливих завдання одночасно: по-перше, відновлення та створення транспортної системи на основі економічної стійкості та національної безпеки; по-друге, адаптацію до європейських транспортних стратегій та стандартів у межах процесу економічної інтеграції України з ЄС.

Інтеграція української транспортної системи в європейські транспортні мережі є складним, але стратегічно важливим процесом. Він потребує комплексного підходу до модернізації інфраструктури, подолання економічних та політичних бар'єрів та впровадження інноваційних рішень. Успішна реалізація цього процесу сприятиме покращенню транспортної зв'язності України, її економічному розвитку та посиленню позицій на міжнародній арені.

Теоретичні основи розвитку транспортної системи України були всебічно досліджені в працях провідних вітчизняних науковців, серед яких варто відзначити Є.М. Ахромкіна, К.А. Андрющенка, М.Н. Бідняка, В.Г.

Галабурду, П.Ф. Горбачова, А.О. Дергоусову, В.Л. Диканя, Д.В. Дорошкевича, Н.О. Іксарову, І.І. Кару, В.С. Козлова, О.П. Кравченка, Н.В. Кудрицьку, В.В. Малікова, М.В. Макаренка, Ю.В. Макогона, В.М. Назаренка, А.М. Новікову, В.І. Пасічника, О.Б. Пікулика, Ю.С. Рогозяна, Є.А. Сафронова, О.Є. Соколову, М.Л. Тараканова, Н.Ю. Ткаченка, Л.Г. Чернюка, Н.В. Якименка та інших.

Аналіз теоретичних положень та результатів практичних досліджень провідних фахівців дає змогу констатувати, що інфраструктурне забезпечення регіонів України залишається на низькому рівні. Це зумовлює нагальну необхідність розробки і впровадження інноваційних методів трансформації національної транспортної системи з урахуванням пріоритетів міжнародної співпраці та євроінтеграції, базуючись на адаптації найкращих світових практик.

Потреба у створенні практичних рекомендацій для відновлення транспортної системи в умовах післявоєнного періоду стала основою вибору теми дослідження, визначення його мети, завдань та структури.

Метою дипломної роботи магістра є комплексне дослідження змін у транспортному секторі України під впливом воєнного стану, визначення перспектив розвитку і формування практичних рекомендацій щодо відновлення транспортної системи України в контексті європейської інтеграції з урахуванням викликів, можливостей та стратегічних пріоритетів.

Для досягнення поставленої мети визначено наступні *завдання*:

- 1) проаналізувати теоретичні засади функціонування транспортної системи держави;
- 2) дослідити наслідки глобальних криз (зокрема воєнних дій) для транспортної галузі;
- 3) Оцінити вплив воєнного стану на ключові види транспорту в Україні (залізничний, автомобільний, морський, авіаційний).
- 4) Виявити способи адаптації транспортних підприємств до здійснення діяльності в надзвичайних умовах.

5) Розглянути європейський досвід у сфері транспорту та можливості його застосування в Україні.

6) Проаналізувати процеси інтеграції транспортної системи України до європейської транспортної мережі (TEN-T).

7) Запропонувати рекомендації щодо модернізації галузі з урахуванням післявоєнного відновлення та євроінтеграційного курсу.

Об'єктом дослідження є транспортна система України.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні та прикладні засади функціонування транспортної системи України в умовах воєнного стану та інтеграції в європейську транспортну систему.

Методи дослідження: порівняння, узагальнення, аналіз літературних джерел та Інтернет-ресурсів, аналітико-дослідницький метод, статистичний метод, описовий, прийоми економічного аналізу (табличний, порівняння, групування), методи пошуку і збору даних. Інформаційну базу дослідження становлять: нормативно-правова та законодавча база України, підручники, навчальні посібники, наукові статті, монографії, матеріали міжнародних та вітчизняних конференцій, офіційні дані Укрзалізниці, Інтернет-ресурси, сайти компаній, власні дослідження тощо.

Наукова значимість роботи полягає в комплексному аналізі трансформацій транспортного сектору України під впливом глобальної кризи — повномасштабної війни — та в умовах посиленої інтеграції до транспортної системи Європейського Союзу. У роботі поєднуються економічні, логістичні, правові й технічні аспекти, що дозволяє розширити наукове розуміння стійкості транспортної інфраструктури у надзвичайних умовах. Також запропоновано концептуальну модель адаптації галузі до кризових явищ з урахуванням європейського досвіду.

Практична важливість дослідження полягає в можливості використання результатів і висновків:

- для формування державної транспортної політики у воєнний і післявоєнний періоди;

- в управлінні логістичними ланцюгами підприємств у кризових умовах;
- у плануванні інфраструктурної відбудови;
- при адаптації транспортних систем до стандартів TEN-T та регламентів ЄС;
- у навчальному процесі для підготовки фахівців у сфері транспорту, логістики та державного управління.

Структура і обсяг роботи. Дипломна робота магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків і списку використаних джерел. Повний обсяг дипломної роботи становить 86 сторінок комп'ютерного тексту.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

1.1. Сутність, структура та функції транспортної системи держави

Транспорт завжди був ключовим елементом матеріальної бази економіки будь-якої держави і з давніх часів виступав як рушій розвитку. Впродовж історії людства він відігравав фундаментальну роль, забезпечуючи переміщення вантажів і пасажирів та задовольняючи цю життєво важливу потребу. Саме слово «транспорт» у перекладі з латинської мови «transporto» означає: переносити, перевозити, переміщувати [1, с.8]. Винахід колеса, а згодом і різноманітних типів двигунів, стали поштовхом до інтенсивного розвитку транспортних засобів — від візків і карет до пароплавів, паровозів та літаків. Це забезпечило можливість здійснення переміщень на значні відстані та з різними цілями.

У сучасних умовах транспорт відіграє ключову роль у структурі матеріального виробництва, задовольняючи як виробничі, так і невиробничі потреби суб'єктів господарювання та населення в усіх формах перевезень. Саме транспорт є основою територіального поділу праці, оскільки забезпечує обмін товарами між різними регіонами, формуючи внутрішні та зовнішні економічні зв'язки. Крім того, транспорт виступає базовим елементом інтеграції національної економіки у світові ринки та є важливою складовою забезпечення економічної та національної безпеки держави.

З метою подальшої аналітичної оцінки сучасного стану та специфіки розвитку транспортної системи України доцільно насамперед звернутися до загальноприйнятої у міжнародній практиці класифікації видів транспорту.

Саме за видами транспортних засобів, на нашу думку, доцільно визначати види транспорту. Вид транспорту потребує визначення як правова категорія, відповідно до якої у складі транспортної системи відбувається

виокремлення групи елементів транспортної інфраструктури, ключовими для якої є загальне функціональне призначення транспортних засобів окремого виду, формування господарських зв'язків у процесі здійснення галузевих (системних) видів транспортної діяльності, а також спеціальне галузеве правове регулювання.

Отже, видами транспорту є: водний транспорт (морський та річковий), повітряний (авіаційний) транспорт, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, трубопровідний транспорт, міський електротранспорт, метрополітен тощо. За функціональним призначенням види транспорту можуть належати до однієї із таких категорій: транспорт загального користування чи промисловий транспорт [2, с.67]. Саме за видами транспорту відбувалося ухвалення основних нормативних актів у сфері транспорту і кодифікація транспортного законодавства. Критерій виду транспорту взято за основу прийняття головних директив ЄС. За видами транспорту визначається і структура транспортної системи України.

Виходячи з наведеної класифікації типів транспорту, можна чітко окреслити зміст поняття «транспортна система».

Слід підкреслити, що наразі немає загальноприйнятого визначення цього терміна. Більше того, у наукових працях зустрічаються різні тлумачення поняття «транспортна система» (табл. 1.1).

Таблиця 1.1.

Дефініції терміну «транспортна система»

Автор, джерело	Визначення терміну
Новак Р.[3]	Транспортна система – мережа, що складається з рейкового, дорожнього, повітряного, водного та інших видів транспорту, та забезпечує перевезення пасажирів і вантажів.
Пащенко Ю. [4]	Транспортна система - це сукупність шляхів сполучення, перевізних та технічних пристроїв і

	механізмів, засобів управління і зв'язку, облаштувань всіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб народного господарства у перевезенні вантажів і пасажирів.
Регіональна економіка: словник-довідник [5]	Транспортна система – взаємопов'язана система діючих в країні видів транспорту, функціонування і розвиток яких планомірно погоджено у просторі і в часі з метою забезпечення максимального задоволення транспортних потреб населення і галузей народного господарства при мінімальних витратах.
Дикань В.[6]	Транспортна система – це сукупність авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та трубопровідного транспортів, що функціонують у рамках єдиної системи.
Чернюк Л.[7]	Транспортна система – це комплекс взаємопов'язаних об'єктів (одного чи декількох видів транспорту), що призначені для перевезень. До її складу входить транспортна мережа, рухомий склад та відповідні управлінські структури.
Качан Є.[8]	Транспортна система є територіальним поєднанням взаємопов'язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, які задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування вантажів та пасажирів.

Ахромкін Є., Хорошилова І., Кучменко В. [9]	Колектив авторів уточнює поняття «транспортна система» через визначення її елементного складу як територіального поєднання взаємопов'язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, що діють в межах міста та задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу і населення у процесі транспортування пасажирів та вантажів, що надає змогу класифікувати транспорт на основі тріади ознак транспортної системи, яка передбачає диференціацію транспорту за його видами, сферою використання та видами перевезень, що значно поліпшує управління транспортною системою.
«Вікіпедія» - вільна енциклопедія [10]	Транспортна система — це система взаємопов'язаних складових (людей, які задіяні в транспортному процесі, інфраструктури, транспортних засобів тощо), яка призначена для транспортування будь-кого (будь-чого).

Аналіз існуючих дефініцій поняття «транспортна система» (табл. 1.1) засвідчує значну варіативність підходів до визначення її складових. У різних наукових джерелах та авторських трактуваннях спостерігається розбіжність у кількості структурних елементів: від одного — безпосередньо транспорту — до трьох, що охоплюють транспортні засоби, інфраструктурні об'єкти, а також суб'єкти господарювання та кваліфікованих фахівців, які забезпечують функціонування транспортної галузі.

Отже, у результаті проведеного дослідження змісту поняття «транспортна система» встановлено, що цей термін доцільно трактувати як інтегровану сукупність транспортних засобів та інфраструктурних об'єктів, об'єднаних єдиною системою управління. Така система функціонує в межах

певної території з метою забезпечення потреб населення та суб'єктів господарювання у перевезеннях пасажирів і вантажів.

Краще зрозуміти сутність транспортної системи можна через її функції: економічну, соціальну, оборонну, інтеграційну, стимулюючу, політичну та культурну (табл.1.2).

Таблиця 1.2.

Функції транспортної системи [11, с.151]

Функція транспортної системи	Характеристика функції
<i>Економічна</i>	сутність полягає в тому, що транспорт є невід'ємною ланкою будь-якого виробничого процесу та матеріальною основою для спеціалізації й кооперації підприємств, забезпечуючи своєчасне переміщення сировини й матеріалів від місць виробництва до пунктів споживання.
<i>Соціальна</i>	виражається у забезпеченні різних соціальних груп доступними, надійними та економічно вигідними транспортними послугами.
<i>Оборонна</i>	проявляється у функції транспорту як ключового елемента матеріально-технічного забезпечення збройних сил будь-якої країни світу.
<i>Інтеграційна</i>	сприяє інтеграції регіональної транспортної системи у глобальний транспортний простір, впровадженню інноваційних технологій та забезпеченню сталого розвитку як транспортної інфраструктури, так і національної економіки.
<i>Стимулююча</i>	виявляється через ефективну діяльність підприємств, стимулювання розширення виробництва, впровадження нових послуг, застосування передових

	технологій і досягнення конкурентоспроможності на рівні розвинених держав.
<i>Політична</i>	здійснює функцію встановлення та підтримки геополітичних зв'язків між різними державами та регіонами.
<i>Культурна</i>	полягає в тому, що транспорт виступає матеріальною основою для інтеграції регіонів і країн, забезпечуючи взаємодію між людьми.

Аналіз таблиці свідчить про багатofункціональний характер транспортної системи, яка виконує не лише суто економічну роль, а й має важливе соціальне, політичне, оборонне та культурне значення. Зокрема, транспорт:

- є ключовим елементом виробничо-логістичних ланцюгів;
- забезпечує доступність послуг для населення;
- виконує критичну роль у сфері національної безпеки;
- виступає інструментом геополітичної інтеграції та міжнародного співробітництва.

Окрім того, транспортна система є фактором інноваційного розвитку, сприяє залученню нових технологій, а також стимулює економічну активність і культурні обміни. Така багатоаспектність підтверджує необхідність її стратегічного розвитку навіть у кризових умовах, особливо в контексті воєнного стану та євроінтеграції.

Слід зазначити, що транспортна система України є складовою глобальної транспортної системи. Україна розташована на перетині важливих транспортних маршрутів між Європою та Азією, що надає їй великий географічний стратегічний потенціал. Країна має розвинену мережу автомобільних, залізничних, авіаційних і морських шляхів сполучення, що забезпечує зв'язок з іншими країнами та континентами.

Суб'єкти світової транспортної системи формують рівні цієї системи. Рівнями транспортної системи є глобальний, міжнародний, регіональний, міждержавний, міжрегіональний, міжгалузевий, міжфірмовий, рівень зв'язків «людина – людина» (табл.1.3).

Таким чином, світова транспортна система являє собою складну багаторівневу структуру, компоненти якої перебувають у тісному взаємозв'язку та функціонують на основі системоутворювальних закономірностей взаємовпливу.

Таблиця 1.3

**Характеристика ієрархічних рівнів транспортної системи України
як складової глобальної транспортної системи [12, с.182]**

Ієрархічний рівень транспортної системи	Вид сполучення
Мега (міжпланетарний рівень)	Сполучення Землі з найближчими до Сонячної системи планетами
Мета (міжконтинентальний рівень, внутрішньо континентальний рівень; міждержавний рівень)	Міжнародне сполучення
Макро (національний рівень)	Транспорт окремих країн і міжнародних об'єднань (груп країн)
Мезо (міжрегіональний рівень; регіональний рівень; міжгалузевий рівень)	Транспорт економічних районів, міських агломерацій та великих міст, міжміське сполучення
Суб (районний рівень; місцевий рівень)	Транспорт окремих населених пунктів і низових ланок мережі шляхів сполучення
Мікро (між фірмовий рівень)	Транспорт окремих юридичних осіб
Нано («людина –людина»)	Транспорт окремих фізичних осіб

Україна активно співпрацює з іншими країнами та міжнародними організаціями з метою покращення своєї транспортної системи та інтеграції в глобальну транспортну мережу. Здійснюються спільні проекти інфраструктурного розвитку, модернізації та вдосконалення транспортних засобів, обмін досвідом та технологіями.

Слід погодитись з поглядом Клепікової О.В., що в процесі історичного становлення та розвитку транспортної системи України можна виділити п'ять періодів [2, с.110]:

- 1) становлення транспортної системи України у процесі державоутворення (1991-1994 рр.);
- 2) формування транспортної системи України як галузевої господарської системи (1994-2004 рр.);
- 3) визначення пріоритетних напрямів розвитку транспортної системи України (2004-2010 рр.);
- 4) структурно-галузеве реформування транспортної системи України відповідно до мети євроінтеграції (2010-2015 рр.);
- 5) вдосконалення правового забезпечення функціонування транспортної системи України в умовах євроінтеграції (з 2015 року дотепер).

Формування транспортної системи України відбувалося через впровадження комплексу нормативно-правових документів, які охоплювали загальноправові, галузеві та інтеграційні аспекти. Їхнє послідовне застосування сприяло становленню транспорту як ключового сектору національної економіки та дало змогу впорядкувати механізми державної транспортної політики в контексті європейської інтеграції.

1.2. Вплив глобальних криз на транспортну систему

Неможливо не погодитись з думкою Крихтіною Ю.О.[13, с. 51], що останнім часом світова транспортна система постійно піддається впливу різноманітних факторів, які визначають появу структурних зрушень і нових тенденцій. На сучасному етапі розвитку ключовими ризиками та викликами для транспортного сектора виступають пандемія COVID-19, геополітична нестабільність, зростання світових цін на енергоносії, зміна екологічної свідомості суспільства, порушення глобальних ланцюгів постачання, трансформація бізнес-подорожей, а також дефіцит кваліфікованих кадрів.

Незважаючи на те, що в історичній перспективі транспортна галузь демонструвала здатність до адаптації та трансформації під впливом кризових явищ, не варто розглядати стійкість і відновлення як автоматичні процеси. Ефективність адаптації до майбутніх непередбачуваних потрясінь значною мірою залежить від комплексу чинників, серед яких визначальну роль відіграють економічні стимули, нормативно-правова база та інституційне середовище. Водночас зважена державна регуляторна політика може суттєво сприяти як відновленню транспортної системи, так і загальному соціально-економічному розвитку країни.

Історія людства засвідчує наявність численних катастроф, природних лих, епідемій та інших загроз, що виникали як у мирний період, так і внаслідок воєнних конфліктів. Такі події завжди супроводжувалися значними ризиками для життя і здоров'я населення, завдаючи шкоди та спричиняючи людські страждання, що, у свою чергу, обумовлювало потребу в оперативному наданні гуманітарної допомоги.

Поняття «криза» має багатозначний характер і охоплює різноманітні змістові інтерпретації залежно від контексту застосування. Слово походить від давньогрецького «κρίσις», що означає «поворотний момент» або «рішення». У сучасних тлумачних словниках іноземних мов подається низка визначень терміна «криза», які відображають його багатогранну природу в аспектах людського життя, організації та управління. Зокрема, у Кембриджському словнику «криза» трактується як: 1) період глибоких суперечностей, розгубленості або страждань; 2) надзвичайно складний чи небезпечний момент у певній ситуації. У словнику Merriam-Webster цей термін пояснюється як нестабільний або вирішальний період чи стан справ, коли відбуваються критичні зміни. Цікавим є китайський підхід до розуміння сутності кризи: відповідне слово складається з двох ієрогліфів, один з яких означає «небезпека», а інший — «можливість», що символізує дуальність кризи як загрози та водночас потенціалу для оновлення й розвитку. Такий підхід акцентує увагу на кризі як на переломному етапі, що може сприяти

переходу до нової якісної фази існування системи. У тлумачному словнику сучасної української мови термін «криза» визначається як «різка зміна звичного стану речей, злам, загострення ситуації». З наукової точки зору, кризу також розглядають як процес порушення рівноваги в самокерованій системі, що супроводжується втратою її стабільності. Такий процес може завершитися або повною деструкцією системи, або її переходом до нового, більш збалансованого стану.

У науково-дослідних та методичних роботах вітчизняних та зарубіжних вчених проаналізовано наступні види криз [14,15]:

1. *економічні кризи* — це погіршення економічного стану окремих держав або світового господарства загалом, що проявляється у зниженні обсягів виробництва, збільшенні дисбалансу між попитом і пропозицією, накопиченні надлишкових запасів, знеціненні валюти, а також зростанні вартості життя, рівня безробіття та погіршенні інших макроекономічних показників;

2. *політичні кризи* — пов'язані зі втратою довіри та авторитету керівних структур, розбіжностями всередині політичних партій, а також руйнуванням моральних цінностей і принципів;

3. *соціальні кризи* — виникають через загострення протиріч або зіткнення інтересів між різними соціальними групами та структурами: працівниками й роботодавцями, підприємствами та профспілками, персоналом і керівниками;

4. *виробничо-технологічні кризи* — виникають через відсутність інноваційних технологічних рішень в умовах гострої потреби в них. Кризовий стан може бути зумовлений неефективною виробничо-технічною політикою підприємства, що проявляється у неспроможності випускати конкурентоздатну продукцію або надавати якісні послуги. У таких випадках можливим наслідком є повна зупинка виробництва;

5. *організаційні кризи* — проявляються через внутрішні та зовнішні конфлікти, що виникають внаслідок змін в управлінській структурі, зокрема:

впровадження нових організаційних складових, відхилення від запланованих показників, порушення комунікаційних процесів, а також некоординованого перерозподілу функціональних обов'язків тощо [14].

У контексті функціонування транспортної системи джерела кризових явищ доцільно класифікувати на дві основні групи: зовнішні та внутрішні.

Зовнішні чинники зумовлюються загальними тенденціями та стратегіями макроекономічного розвитку, динамікою світової економіки, рівнем ринкової конкуренції, а також політичною ситуацією в державі. Водночас внутрішні причини пов'язані з управлінськими дисфункціями, недосконалістю інноваційної та інвестиційної політики, використанням нераціональних маркетингових стратегій, а також з наявністю внутрішньоорганізаційних конфліктів.

За характером виникнення кризи в транспортному секторі можуть бути як передбачуваними, так і несподіваними. Передбачувані або закономірні кризи є логічними етапами розвитку системи, спричиненими об'єктивними чинниками, які впливають з внутрішньої природи соціально-економічних процесів і, відповідно, можуть бути завчасно ідентифіковані. Натомість несподівані кризи виникають під впливом суб'єктивних або форс-мажорних обставин, зокрема таких як стихійні лиха, пандемії, збройні конфлікти тощо.

Збройні конфлікти мають найбільш руйнівний ефект, особливо для фізичної інфраструктури.

Залізничний транспорт: знищення залізничних вузлів, колій, вокзалів; зміна напрямків перевезень; створення тимчасових логістичних рішень на стиках колій різної ширини (наприклад, європейська та пострадянська); масова евакуація населення – надзвичайне навантаження на пасажирські перевезення.

Автомобільний транспорт: руйнування доріг, мостів, стоянок та СТО; переорієнтація маршрутів у зв'язку з небезпекою в зоні бойових дій; дефіцит палива, ускладнений доступ до технічного обслуговування; активізація гуманітарних автоперевезень.

Авіаційний транспорт: повна або часткова зупинка внутрішнього та міжнародного авіасполучення в умовах воєнного стану; руйнування летовищ; міграція авіап перевезень у сусідні країни; падіння авіаційної логістики (вантажоперевезення, поштові сервіси).

Таким чином, узагальнюючи вищевказане, можна зробити висновок, що кризове явище являє собою раптове порушення стабільності у функціонуванні суспільних, економічних, виробничих або технічних процесів. Причиною таких змін можуть бути як внутрішні суперечності, так і зовнішні чинники, зокрема політичні, екологічні чи економічні дисбаланси. Криза, водночас, може виступати не лише як загроза, а й як перехідна фаза, що відкриває можливості для трансформації та оновлення системи. Ключова загроза, що супроводжує кризові явища, полягає в потенційному руйнуванні системи як цілісного утворення.

Розвиток інжинірингу ризиків і кризових ситуацій у сфері транспорту набуває особливої актуальності як в Україні, так і в країнах Європейського Союзу та світу загалом. В умовах глобалізації спостерігається стабільна тенденція до зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень, що супроводжується ускладненням логістичних процесів. Технологічний прогрес спричиняє структурну трансформацію ланцюгів постачання, змінюючи їх організаційно-технічне наповнення та підвищуючи вимоги до управління. Унаслідок цього транспортними системами стає дедалі складніше ефективно управляти, зростає ймовірність помилок, а також збільшується вартість подолання кризових ситуацій. Практичний досвід доводить, що навіть у країнах Європейського Союзу відчувається дефіцит кваліфікованих фахівців у сфері інжинірингу ризиків і криз. Так, прикладом може слугувати ситуація 2014 року, коли внаслідок збройного конфлікту в Сирії виникла потреба в організації масового переміщення біженців до європейських країн. Відсутність належної інформаційної підтримки, а також оптимальних рішень для транспортної логістики цієї гуманітарної операції виявила слабкі місця в системі кризового реагування. У відповідь на це провідні університети ЄС

ініціювали створення освітніх програм для підготовки фахівців магістерського рівня за напрямками ризик- та криз-інжинірингу у транспортній галузі та логістиці.

Упродовж багатьох років ефективне управління кризами та ризиками стало невід'ємною частиною стабільного функціонування провідних міжнародних компаній і корпорацій. Менеджери підприємств у різних секторах економіки усвідомлюють, що здатність оперативно приймати рішення в умовах невизначеності є ключовим чинником досягнення конкурентних переваг. Сучасні глобальні трансформації висувають нові вимоги до формування професійних компетентностей, навичок, умінь і особистісних якостей управлінців та фахівців, залучених до організації бізнес-процесів різного рівня складності. В умовах динамічного та нестабільного середовища ключовим чинником професійної ефективності стає здатність оперативно адаптуватися до змін, а також своєчасно й адекватно реагувати на кризові ситуації та ризики. Ці якості набувають особливого значення для спеціалістів транспортної сфери, де швидкість і точність управлінських рішень безпосередньо впливають на функціональну стійкість системи.

Питання управління ризиками в Україні нині набуває особливої важливості, адже транспортний сектор країни за останні 13 років зазнав численних потрясінь, що негативно вплинули на його функціонування та стан інфраструктури. Незважаючи на позитивні зрушення, зокрема інвестиції у розвиток інфраструктури та економічне зростання, ці процеси були призупинені через політичну нестабільність, анексію Криму, збройний конфлікт на сході країни та глобальну пандемію COVID-19.

Триваюча війна з Росією завдала найбільшої шкоди транспортній інфраструктурі та мережам України. Часовий графік критичних подій (рис.1.1), що впливають на транспортний сектор і економіку України з 2012 по 2025 рік, показує тенденцію до зниження транспортної активності та економічного зростання внаслідок серії кризових подій [15, с.4].



Рис. 1.1. Часовий графік критичних подій, що мали вплив на транспортний сектор і економіку України з 2012 по 2025 рік [15, с.4].

2012 рік: Проведення Євро-2012 в Україні та Польщі стало потужним імпульсом для інвестицій у транспортну інфраструктуру, що сприяло зростанню пасажиропотоку та покращенню стану туристичної та готельної галузей. Водночас, світова економічна криза спричинила зниження попиту на товари та послуги, що негативно вплинуло на обсяги транспортних перевезень.

2014 рік: Революція Гідності та подальша політична нестабільність стали причиною значних перебоїв у логістичних процесах та ланцюгах

постачання, а також спричинили пошкодження транспортної інфраструктури. Анексія Криму Росією призвела до втрати стратегічно важливих морських портів і транспортних маршрутів.

2015 - 2016 роки: Триваючий військовий конфлікт на сході України спричинив блокування і перебої у роботі транспортних шляхів, а також завдав значних пошкоджень інфраструктурі та транспортним засобам. Девальвація гривні сприяла зростанню витрат на транспорт, що, у свою чергу, знизило доступність як пасажирських перевезень, так і доставки товарів.

2017 - 2019 роки: Поступове відновлення економіки сприяло відновленню окремих торговельних маршрутів та залученню інвестицій у ремонт і модернізацію транспортної інфраструктури. Проведені політичні реформи разом із заходами боротьби з корупцією покращили прозорість і підвищили ефективність роботи транспортного сектору.

2020 рік: Пандемія COVID-19 викликала введення карантинних обмежень і блокувань, що суттєво знизило обсяги пасажирських і вантажних перевезень. Водночас економічна рецесія посилила негативний вплив на транспортну галузь.

2021 рік: Після пом'якшення пандемічних обмежень поступово зросли обсяги пасажирських і вантажних перевезень. Водночас підвищення цін на паливе та збої у логістичних ланцюгах поставок стали серйозними викликами для транспортної галузі.

2022 - 2025 роки: Повномасштабне вторгнення Росії, яке розпочалося 24 лютого 2022 року, спричинило масштабні руйнування транспортної інфраструктури України. Заблоковані порти та морські шляхи в Чорному та Азовському морях ускладнили логістичні ланцюги, що посилює гуманітарну кризу та викликало масове переміщення населення в межах країни та за її межі. [15, с.3].

Отже, глобальні кризи можуть мати довготривалий і значний вплив на всіх людей, незалежно від їх географічного положення чи соціального статусу. Вирішення глобальних криз вимагає спільних зусиль та співпраці між

країнами та міжнародними організаціями, а також розробки і впровадження стратегій, що спрямовані на попередження майбутніх криз та зменшення їх наслідків.

1.3. Методи дослідження

При написанні дипломної роботи магістра на тему «Функціонування транспортного сектору України в умовах воєнного стану та європейського вектору розвитку» для отримання вичерпних та обґрунтованих результатів були використані наступні методи дослідження.

1. Загальнонаукові методи дослідження: забезпечили системність і логічну послідовність аналізу. Метод аналізу дозволив детально вивчити особливості функціонування транспортного сектору України в умовах воєнного стану. Синтез забезпечив об'єднання отриманих результатів у цілісну картину впливу кризових факторів на галузь. Індукція та дедукція були застосовані для формулювання гіпотези дослідження та перевірки її на основі фактичного матеріалу. Порівняльний метод дав змогу зіставити український досвід з міжнародною практикою в умовах криз.

2. Літературний огляд: проведено детальний аналіз наукової літератури, дослідницьких статей, книг, звітів та інших джерел, що стосуються теми дослідження. Літературний огляд дозволив отримати загальну інформацію про транспортну систему України, її роль в регіональних та міжнародних перевезеннях, проблеми її функціонування в умовах сьогодення та встановити основні напрямки подальшого дослідження.

3. Аналіз статистичних даних: використано статистичні дані з офіційних джерел, таких як державні статистичні служби, міжнародні організації та транспортні компанії.

4. Кейс-студії: вивчено конкретні кейси та приклади розвитку (або відновлення) транспортної системи в інших країнах, які успішно вплинули на розвиток міжнародного ринку перевезень.

5. SWOT-аналіз: використано SWOT-аналізу (аналіз сильних сторін, слабких сторін, можливостей і загроз) для оцінки поточного стану транспортної системи України та визначення його впливу на розвиток економіки. Цей аналіз допоміг ідентифікувати переваги та недоліки транспортної системи, а також визначити можливості для поліпшення та уникнення потенційних загроз.

6. Гіпотези: створено гіпотезу, що незважаючи на масштабні руйнування, спричинені воєнним станом, транспортний сектор України здатен адаптуватися до кризових умов завдяки оперативній переорієнтації логістичних маршрутів, підтримці з боку міжнародних партнерів та стратегічній інтеграції до європейської транспортної системи. Водночас європейський вектор розвитку виступає не лише чинником стабілізації, але й рушієм структурної модернізації галузі.

7. Додатково використана методика вивчення проектів документів, що стосуються політичного та законодавчого середовища в галузі транспорту, що надало змогу виявити фактори, які впливають на розвиток транспортної системи та сприяють міжнародним зв'язкам.

Отже, вибір конкретних методів дослідження залежав від завдань дипломної роботи магістра, доступності даних та ресурсів, а також інтересів самого дослідника. Щоб обрати найбільш відповідні методи дослідження для даної кваліфікаційної роботи були проведені консультації з науковим керівником.

Комбінація цих методів дослідження дозволила отримати комплексний погляд на сучасну транспортну систему України, визначити загрози та розробити рекомендації щодо її відновлення з метою сприяння розвитку міжнародної співпраці в умовах європейського вектору розвитку.

Висновки до розділу 1

Підводячи підсумки 1 розділу, можна зробити наступні висновки.

1. В даний час транспорт виступає ключовим елементом економічної системи як у країнах із високим рівнем соціально-економічного розвитку, так і в державах, що перебувають на шляху індустріального зростання. Він забезпечує стабільне функціонування національної економіки, сприяє підвищенню продуктивності громадського виробництва та створює умови для раціонального територіального розміщення виробничих потужностей. Окрім цього, транспортний сектор виступає каталізатором розвитку суміжних сфер, зокрема торгівлі, сільського господарства, туристичної галузі та інших сегментів національного господарства.

2. Розвиток міжнародного транспорту сприяє поглибленню інтеграційних процесів у глобальному масштабі, розширює географію міжнародних взаємин, стимулює зростання обсягів світової торгівлі та забезпечує включення нових країн, регіонів і спільнот до системи економічного, науково-технічного та культурного співробітництва.

3. Глобальні кризи – як економічні, так і геополітичні – чинять серйозний вплив на транспортні системи країн, особливо на інфраструктуру, безпеку перевезень і логістичні ланцюги. До таких криз відносяться фінансові потрясіння, пандемії, природні катастрофи та військові дії.

4. Транспортна система України є складовою глобальної транспортної системи, тому постає завдання дослідити етапи її розвитку, стан, потенціал та перспективи відновлення після закінчення бойових дій.

Таким чином, сформована теоретико-методологічна база дозволяє перейти до аналізу конкретних викликів, з якими зіткнувся транспортний сектор України в умовах воєнного стану, що буде розглянуто в наступному розділі.

РОЗДІЛ 2

СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

2.1. Характеристика транспортної галузі в системі національної економіки України.

Транспортна галузь займає стратегічне місце в структурі національної економіки, оскільки забезпечує мобільність населення та товарів, сприяє доступу до ринку праці, соціальних і адміністративних послуг, а також виступає важливим чинником активізації торговельної діяльності та стимулювання економічного розвитку.

В законодавстві України чітко визначені основні складові транспортної системи. Так, відповідно до ст.21 Закону України «Про транспорт» [16] до Єдиної транспортної системи входять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Одним із ключових системоутворюючих компонентів транспортної системи є шляхи сполучення, оскільки вони формують просторове середовище, у межах якого здійснюється переміщення транспортних засобів. Ефективна взаємодія між окремими видами транспорту реалізується через транспортні вузли та пункти (спеціалізовані або змішаного типу: залізнично-автомобільні, залізнично-автомобільно-річкові, залізнично-автомобільно-морські).

Шляхи сполучення є лінійними елементами транспортної системи, а транспортні пункти та вузли – точкові (дискретні) елементи. В своїй сукупності точкові та дискретні елементи утворюють транспортну мережу, яка

виступає в якості просторового каркасу транспортної системи. Цілісність транспортної системи насамперед забезпечується в результаті здійснення просторово-територіальних переміщень вантажів та людей (транспортних потоків) між елементами системи (підприємствами, пунктами, вузлами).

Важливим елементом для подальшого аналізу та оцінки поточного стану транспортної системи є показник пасажирських перевезень, який відображає загальну кількість осіб, перевезених рухомим складом усіх видів транспорту у період з 2018 по 2023 рік (автобусами, тролейбусами, трамваями, метрополітеном, залізничним пасажирським транспортом, а також водними (річковими і морськими) та повітряними суднами) (табл.2.1, рис.2.1).

Таблиця 2.1.

Перевезення пасажирів за видами транспорту (млн. осіб) [17, с.34]

Вид транспорту	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Загалом	4487	4262	2570	2655	1601	2038
Залізничний	158	155	68	81	53	65
Морський	0	0	0	0	0	0
Водний внутрішній	1	1	0	1	0	0
Авіаційний	12	14	5	9	1	1
Автомобільний (автобусний)	1907	1805	1084	1089	663	803
Міський електротранспорт	2409	2287	1413	1475	884	1169
Тролейбуси	1016	945	579	594	412	539
Трамваї	666	627	423	398	252	322
Поїзди метрополітену	727	715	411	483	220	308

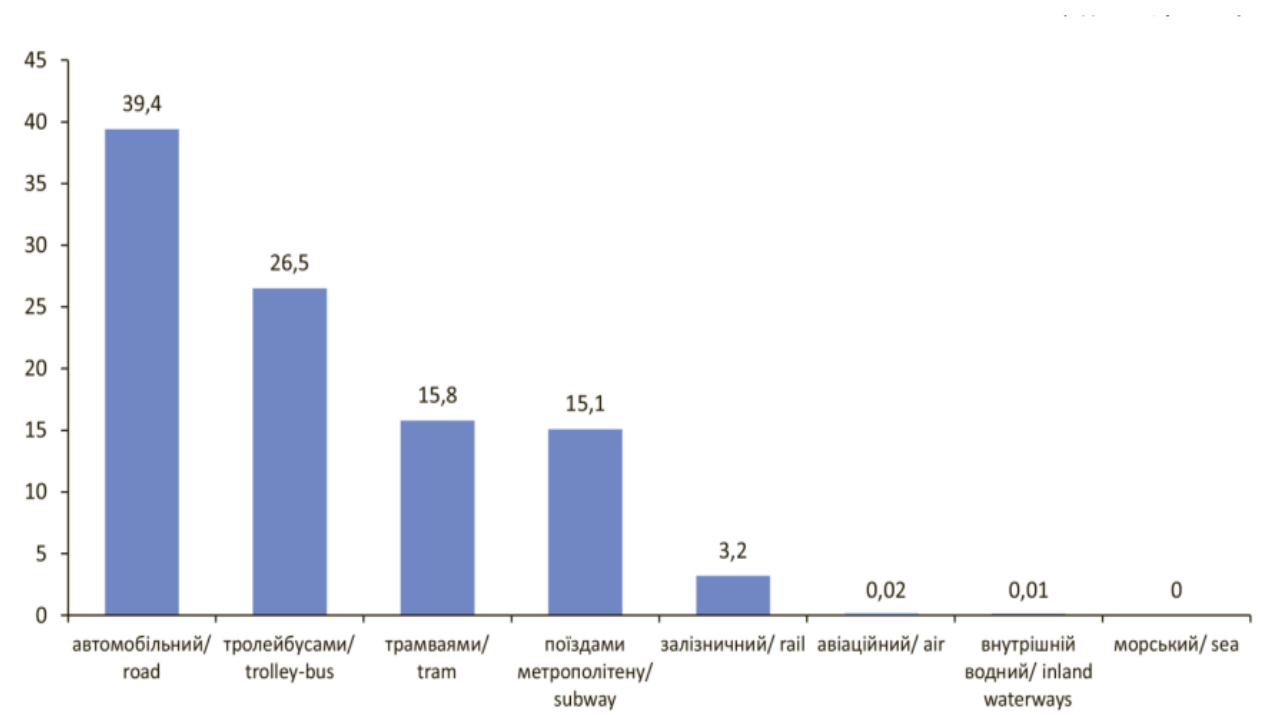


Рис.2.1. Розподіл окремих видів транспорту у загальному перевезенні пасажирів у 2023 році [17, с.36]

Аналіз поточного стану транспортної системи України надає нам можливість оцінити потенціал України на шляху до ЄС.

Так, з урахуванням тимчасово окупованої території, Україна має:

- розгалужену залізничну мережу: експлуатаційна довжина залізничних колій станом на серпень 2024 року становить 19 759,8 кілометра (рис.2.2.);

- розвинуту мережу автомобільних доріг: національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 166,3 тис. кілометрів, з них 47,7 тис. кілометрів автомобільних доріг державного значення та 118,6 тис. кілометрів автомобільних доріг місцевого значення (рис.2.3);

- 18 морських портів (станом на вересень 2024 року функціонують лише шість портів);

- 26 річкових терміналів;

- 18 аеропортів (14 з яких є міжнародними) та широку мережу авіаційних сполучень (на даний час Україна має діючі двосторонні угоди про авіаційне сполучення із 64 країнами);
- розгалужену мережу маршрутів пасажирського транспорту (зокрема понад 3,8 тис. міжобласних автобусних маршрутів), автобусних станцій;
- 199 пунктів пропуску через державний кордон, з яких 29 повітряних, 28 морських, два поромних, десять річкових та 59 залізничних, а також 100 пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення, що створює необхідні умови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг[18].

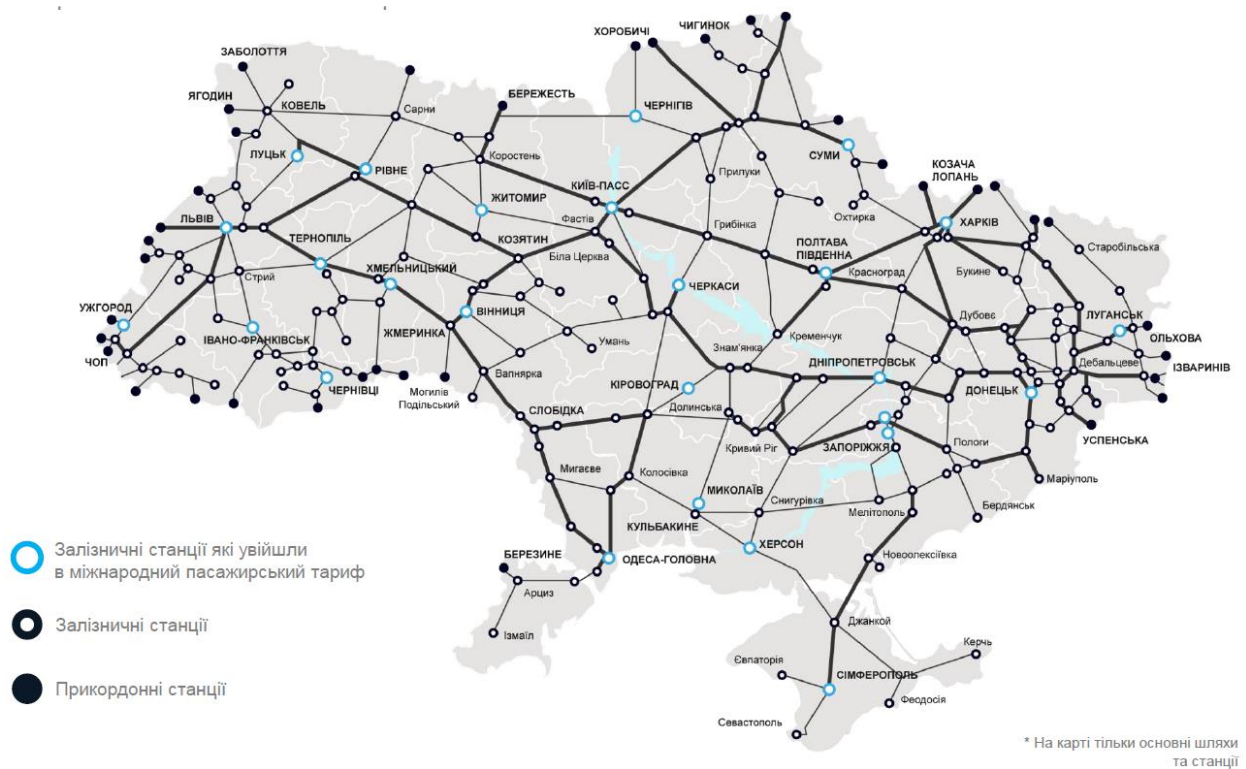


Рис.2.2. Схема залізничної мережі України[19].

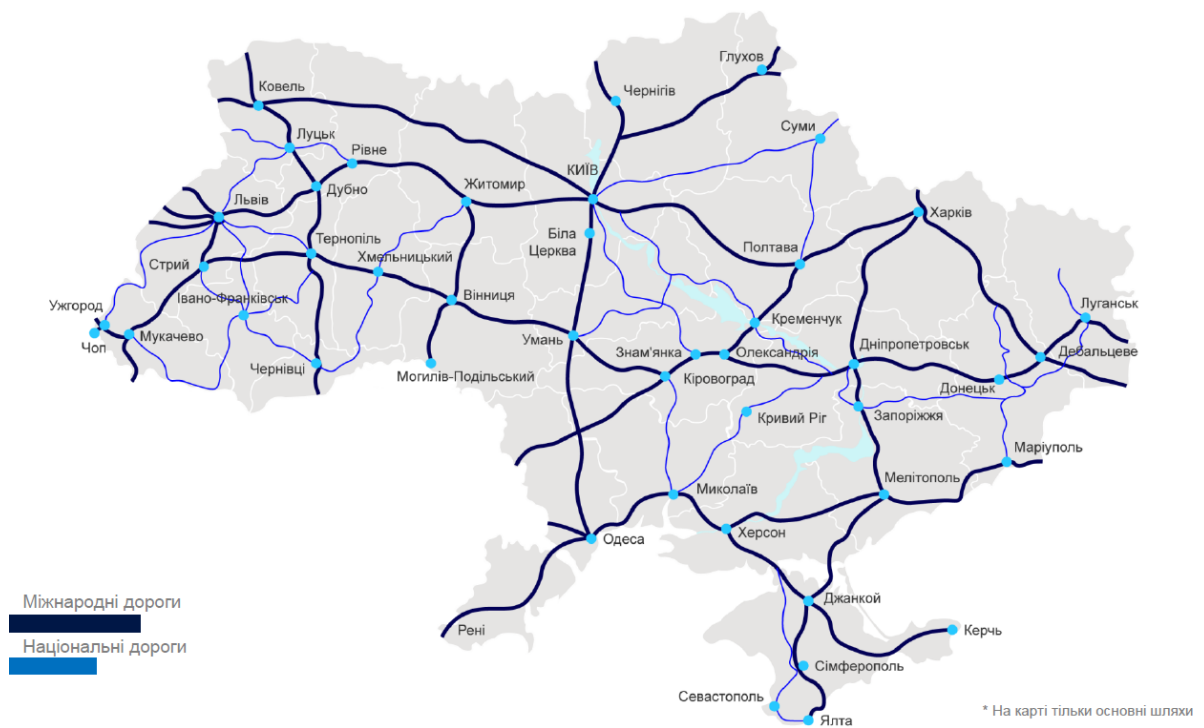


Рис.2.3. Схема транспортної мережі України з дорогами міжнародного та національного значення [19].

Також через територію України проходять чотири основні європейські мультимодальні транспортні коридори загальною довжиною 3335 кілометрів: «Північне море — Балтика», «Балтійське море — Чорне море — Егейське море», «Середземноморський» та «Рейн — Дунай». Послідовна модернізація інфраструктури вздовж цих маршрутів є стратегічним довгостроковим завданням, яке спрямоване на покращення інтеграції транспортної системи України з мережами країн Європейського Союзу.

Разом з тим, транспортна галузь України наразі спроможна задовольняти лише базові потреби населення та економіки у сфері перевезень — з точки зору обсягів, але не якості. Поточний рівень розвитку транспортної системи не повністю відповідає вимогам ефективного просування євроінтеграційного курсу держави. Зокрема, існує нагальна потреба в адаптації національного законодавства до нормативно-правової бази Європейського Союзу, впровадженні та дотриманні міжнародних стандартів,

а також у забезпеченні реалізації зобов'язань, взятих Україною в рамках міжнародних домовленостей. Крім того, важливим завданням є включення української транспортної інфраструктури до єдиної транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Національна політика у сфері транспорту має бути узгоджена з пріоритетними напрямками політики ЄС, зокрема із завданнями Європейського зеленого курсу, які стосуються транспорту та мобільності. Досягнення цих цілей потребує не лише належного правового забезпечення, а й достатнього рівня організаційних, кадрових та матеріально-технічних ресурсів.

Повномасштабна збройна агресія Російської Федерації кардинально вплинула на функціонування транспортної системи України. У зв'язку із запровадженням воєнного стану, ключове навантаження лягло на автомобільний і залізничний транспорт, які відіграють критично важливу роль у зміцненні обороноздатності країни. Зокрема, вони забезпечують організацію евакуаційних заходів, мобільність цивільного населення, транспортування військової техніки, перевезення гуманітарної допомоги та інші логістичні завдання, необхідні для стабільного функціонування держави в умовах воєнного часу.

Станом на сьогодні, внаслідок активних бойових дій на території України, суттєво пошкоджено низку критично важливих об'єктів транспортної інфраструктури. Повітряний простір країни залишається закритим для польотів цивільної авіації, а координацію польотів здійснюють підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи управління повітряним рухом. Регулярні обстріли з боку Російської Федерації спрямовані не лише на інфраструктуру морських і дунайських портів, а й на цивільні судна, що прямують до українських портів. Це значно ускладнює функціонування чорноморських портів у звичному режимі. Порти, розташовані в акваторії Азовського моря, наразі знаходяться на тимчасово окупованих територіях. Крім того, зупинено судноплавство на річці Дніпро нижче міста Запоріжжя, а рух по нижній течії річки Південний Буг став технічно неможливим через

перекриття Росією частини Дніпра в межах Херсонської та Запорізької областей. Значний вплив на це мало також знищення Каховської гідроелектростанції, яка була тісно пов'язана з функціонуванням Каховського судноплавного шлюзу.

Згідно з даними звіту Світового Банку, за результатами проведення Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (The Third Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3), загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро [20].

Найбільших витрат та зусиль потребує відновлення інфраструктури автомобільних доріг державного значення — на їх частку припадає близько 29 % загального обсягу відновлювальних робіт. Значні потреби також фіксуються у сфері залізничного транспорту — йдеться про ремонт і модернізацію залізничних колій, рухомого складу, обладнання та супутніх активів (приблизно 24 %). Додатково 16 % обсягу відновлення припадає на мережу автомобільних доріг місцевого значення. Серйозною проблемою, що ускладнює процес відбудови транспортної інфраструктури, залишається широкомасштабне забруднення територій вибухонебезпечними предметами, а також мінування акваторій Чорного та Азовського морів. Це створює постійну загрозу для населення, працівників транспортної галузі та всіх суб'єктів, залучених до відновлення та функціонування транспортних маршрутів.

Згідно з даними Міністерства економіки України [21], площа територій, потенційно забруднених вибухонебезпечними предметами, становить близько 144 тисяч квадратних кілометрів, що складає 24% від загальної площі країни. За інформацією звіту про прямі збитки інфраструктури внаслідок збройної агресії Російської Федерації, підготовленого Національною радою з відновлення України у співпраці з Київською школою економіки, Мінінфраструктури, Мінекономіки, МОЗ, Мінреінтеграції та Національним банком, на початок 2024 року загальна сума прямих збитків

транспортної інфраструктури України становила 36,8 мільярдів доларів США. [18, с.3].

Охарактеризувати сучасний стан транспортної системи України, виділити сильні та слабкі сторони, а також виявити можливості та загрози допоможе проведений SWOT-аналіз (табл.2.2).

Таблиця 2.2.

SWOT-аналіз сучасного стану транспортної системи України

Сильні сторони	Можливості
1.Географічне положення: Україна розташована на стратегічному перетині транспортних шляхів між Європою та Азією, що відкриває широкі можливості для розвитку транзитних перевезень і міжнародної транспортної співпраці. 2.Розвинена мережа транспортних шляхів: Україна володіє розгалуженою мережею автомобільних, залізничних, авіаційних та морських транспортних шляхів, що гарантує надійне сполучення як між внутрішніми регіонами, так і з іншими країнами. 3.Потенціал для інфраструктурного розвитку: Україна володіє значним потенціалом для модернізації та вдосконалення транспортної	1.Залучення інвестицій: Україна може залучати іноземні інвестиції для модернізації транспортної інфраструктури та інтеграції в європейські логістичні мережі. 2.Міжнародна співпраця: розширення транспортних маршрутів і покращення сполучення з іншими країнами посилює туристичну привабливість України. 3.Використання технологій: впровадження електронних квитків, мобільних застосунків та онлайн-бронювання підвищує зручність і ефективність пересування туристів.

інфраструктури. До пріоритетних напрямків належать розширення та оновлення аеропортів, розвиток мережі швидкісних залізниць і будівництво сучасних автомагістралей.	
Слабкі сторони 1.Недостатня інвестиційна привабливість: транспортна система України зіштовхується з суттєвою проблемою — нестачею інвестицій, необхідних для модернізації та розвитку інфраструктури. 2.Недостатня координація між видами транспорту: існує гостра потреба у покращенні координації та інтеграції різних видів транспорту в Україні. Це дозволить створити більш зручну, безперебійну та ефективну систему перевезень як для пасажирів, так і для вантажів. 3.Недостатня розвиненість логістичних центрів: Україна володіє значним потенціалом для розвитку логістичних центрів, що може суттєво покращити транспортно-логістичну інфраструктуру країни та сприяти зростанню економіки. Проте	Загрози 1.Постійне цілеспрямоване знищення об'єктів залізничної, авіаційної та аеронавігаційної, морської та внутрішньої водної, туристичної, дорожньої інфраструктури, необхідність їх відновлення. 2.Конкуренція: Україна зіштовхується з конкуренцією з іншими країнами, які пропонують схожі туристичні послуги та мають розвинену транспортну інфраструктуру. 3. Тривала масштабна агресія РФ проти України ускладнює отримання достовірних даних про масштаби руйнування транспортної інфраструктури. 4. Несумісність залізничної інфраструктури України з європейськими стандартами.

нині ця сфера потребує подальшого розвитку, модернізації та розширення інфраструктурних можливостей 4. Пункти пропуску на державному кордоні України часто характеризуються застарілою інфраструктурою та обмеженою пропускною спроможністю, що призводить до затримок і неефективності в процесі перетину кордону. 5. Відсутність єдиного урядового центру, який би займався оперативним аналізом та вирішенням проблем у сфері транспортної логістики, суттєво ускладнює координацію дій між різними відомствами та гілками влади. 6. Різниця у нормативно-правовій базі між Україною та країнами ЄС, що регулює діяльність транспортної галузі та контрольні процедури при перетині державного кордону [21]. 7. Низький рівень інклюзивності транспортної системи України, що проявляється у недостатній доступності для людей з	5. Недостатня інтеграція українських транспортних мереж до Європейської транспортної мережі TEN-T [22]. 6. Відсутність туристичних потоків до України у зв'язку з небезпекою перебування в багатьох регіонах країни.
--	--

інвалідністю та інших маломобільних груп населення	
8. Закриття повітряного простору України у зв'язку із введенням воєнного стану.	

Таким чином, проведений SWOT-аналіз транспортної системи України показав, що країна володіє значним потенціалом для подальшого розвитку транспортної інфраструктури, що, у свою чергу, сприятиме зростанню міжнародного туризму, транзиту вантажів і логістичних послуг. Однак реалізація цього потенціалу можлива лише за умови припинення військових дій та забезпечення безпеки пересування по всій території держави.

Для відновлення транспортної інфраструктури та підвищення ефективності транспортної системи необхідно інвестувати в розвиток інфраструктури, поліпшувати взаємодію між різними видами транспорту, впроваджувати сучасні технології, розвивати туристичну інфраструктуру, залучати міжнародну допомогу, просувати туристичний потенціал країни та посилювати безпеку як для місцевих жителів, так і для іноземних відвідувачів.

2.2. Аналіз впливу воєнного стану на функціонування національного ринку транспортних послуг

Безперечно, збройна агресія Російської Федерації суттєво трансформувала транспортну систему України. Відповідно до положень Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [23], ключовими завданнями (стаття 2) єдиної транспортної системи, що діє в умовах особливого періоду (який триває з 24 лютого 2022 року через військові дії РФ), є забезпечення ефективного функціонування транспорту та транспортної інфраструктури незалежно від форм власності, за

винятком об'єктів, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням згідно з мобілізаційними потребами. Основна мета – задовольнити потреби Збройних Сил, інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в організації перевезень. У цей період встановлюється пріоритетність у здійсненні транспортних операцій у такому порядку: першочергово – військові перевезення; далі – евакуація населення; потім – евакуація вантажів; і нарешті – перевезення, пов'язані з народногосподарською діяльністю [23].

На сьогоднішній день через воєнні дії та запровадження військового стану повітряний простір України закритий для цивільних авіаперевезень, що унеможлиблює діяльність як вітчизняних, так і зарубіжних авіакомпаній. Це призвело до тимчасового припинення надання ДП «Украерорух» аеронавігаційних послуг через підвищений ризик для безпеки цивільної авіації.

Внаслідок цього, від початку воєнного стану дорожня та залізнична інфраструктура відіграє ключову роль у забезпеченні евакуації та пересування населення, транспортуванні гуманітарної допомоги, а також підтримці роботи економіки, соціальної сфери та промислових галузей [23].

З початку війни в Україні наявні значні пошкодження транспортної інфраструктури. Так, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 500 км, зруйновано 41 залізничний міст, кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій — 111, більше 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій території, зруйновано понад 25 тис. км автомобільних доріг та 315 автомобільних мостів, пошкоджено 12 цивільних аеродромів, окуповано 4 морських порти. Найбільших втрат зазнали території, які ще нещодавно були або знаходяться у тимчасовій окупації, а також Київщина, Чернігівщина, Сумщина, Харківщина, Одеська та Запорізька область.

У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни загальну остаточну кількість руйнувань наразі встановити неможливо.

Загалом з початку військової агресії РФ проти України загальна сума прямих задокументованих збитків інфраструктури склала більше 88 млрд дол. США [22].

Отже, повномасштабне військове вторгнення Російської Федерації в Україну підкреслило критичну роль транспортної системи для функціонування економіки та суспільства країни. З початком бойових дій було повністю припинено авіасполучення з іншими державами, а морські порти опинилися в блокаді. У зв'язку з цим значна частина транспортних операцій була зосереджена на залізничному та автомобільному транспорті, які, починаючи з першого дня війни, забезпечили евакуацію мільйонів громадян до безпечних регіонів України та сусідніх держав, що сприяло збереженню життя значної кількості населення.

Українська залізниця до війни ще не стикалася з завданням по такому масштабному перевезенню людей. Раніше громадяни традиційно критикували "Укрзалізницю" за слабкий сервіс і інколи віддавали перевагу іншим варіантам для подорожей. Проте, під час війни компанія взяла на себе роль найбезпечнішого виду транспорту, який безкоштовно евакуював громадян подалі від бойових дій.

"Укрзалізниця" допомогла перевезти понад 4 мільйони осіб, з яких понад 1 мільйон дітей, та більше сотні тисяч домашніх тварин. Наразі ситуація з евакуацією стабілізувалася, і потяги попри ракетні обстріли намагаються ходити за графіком [24].

Щодо авіаційної галузі, то до початку повномасштабного військового конфлікту в Україні пасажирські перевезення здійснювали численні авіакомпанії різного масштабу — від міжнародних лідерів, таких як Lufthansa та KLM, до бюджетних перевізників WizzAir і чартерних рейсів. Однак із початком військових дій цивільна авіація в Україні була фактично призупинена через закриття повітряного простору. Українські авіаперевізники втратили можливість здійснювати польоти та отримувати дохід. Варто зазначити, що більшість українських авіакомпаній експлуатували орендовані

літаки — практика, поширена і в європейському авіасекторі, де висока вартість повітряних суден робить власність на літаки рідкістю. За кілька тижнів до початку військового вторгнення європейські лізингові компанії почали вимагати повернення літаків, що додатково ускладнило операційну діяльність авіаперевізників.

Авіакомпанії, які базувалися в Україні і яких страхувальники змусили вивезти літаки перед війною, фактично повернули літаки й здали сертифікати, повністю зупинили свою операційну діяльність. У решти літаки залишаються в аеропортах і не можуть покинути територію України через закритий повітряний простір.

У молодій українській авіакомпанії Bees Airline на той момент було всього чотири літаки Boeing 737-800, власниками яких є американські компанії San Clemente Leasing LLC та Bank of Utah. Всі з них повернули за кордон, і таким чином авіакомпанія залишилася без жодного літака ще до початку повномасштабної війни. А у серпні 2022-го Державна авіаційна служба України анулювала Сертифікат експлуатанта Bees Airline.

Єдиний спосіб задіяти наявний флот і утримати на роботі працівників авіагалузі в умовах закритого неба – працювати за кордоном. У березні 2022 року авіакомпанія SkyUp запропонувала свої літаки Boeing-737 для «мокрого лізингу» іноземним авіаперевізникам із умовою уникнення польотів над територіями Росії та Білорусі. Починаючи з весни 2022 року, SkyUp здійснювала евакуаційні рейси, евакуюючи жінок та дітей до країн Європи, а на зворотному шляху транспортувала гуманітарні вантажі. Виручені кошти з цих операцій покривали лише витрати на паливо, авіаційні збори та оплату праці персоналу.

Разом з тим, Компанія SkyUp направила відкритий лист із пропозицією співпраці до своїх партнерів, який отримав позитивний відгук. У результаті іноземні авіаперевізники почали орендувати літаки компанії разом із екіпажем, що дозволило SkyUp працювати відповідно до європейських регуляторних норм. Завдяки цьому вдалося зберегти трудовий колектив понад

1200 співробітників. Водночас, SkyUp не єдина компанія, що переорієнтувалася на європейський авіаринок у цей період. [25].

Після пандемії світовий попит на літаки помітно зростає, що призводить до підвищення вартості лізингових угод. Внаслідок цього після завершення війни авіаційний флот, ймовірно, стане більш дороговартісним у обслуговуванні. Водночас українські авіакомпанії накопичують значні борги та змушені залучати кредитні ресурси, що створює високий рівень фінансового навантаження. Через це їхня операційна ефективність може суттєво знизитися, що відкриває можливості для появи нових учасників на ринку авіаперевезень.

У світовій практиці держави часто підтримують авіакомпанії шляхом субсидування внутрішніх авіарейсів. Зокрема, у Сполучених Штатах Америки така практика існує вже тривалий час. Аналогічний підхід можна застосувати в Україні за умови відновлення можливості здійснювати польоти до внутрішніх аеропортів.

Існує ймовірність, що після деокупації українських територій Росія може продовжити ракетні обстріли, що унеможливить відкриття аеропортів для цивільної авіації. Враховуючи, що вартість одного літака, наприклад Boeing 737 або Airbus A320, становить приблизно сто мільйонів доларів, такі загрози створюють значні ризики для авіаційної індустрії.

Тому відкриття пасажирських аеропортів прямо залежить від можливості гарантування необхідного рівня безпеки польотів, що може бути досягнуто через міжнародні домовленості щодо створення безпечних повітряних коридорів та зон, як це було реалізовано із зерновими коридорами з портів.

Слід усвідомлювати, що ризики для безпеки авіапольотів зберуться протягом тривалого періоду. Відтак, необхідно розробляти адаптивні стратегії функціонування аеропортів в існуючих умовах, подібно до практик, впроваджених у аеропортах Ізраїлю та Іраку. Україна, як велика за географічними розмірами європейська держава, потребує впровадження

зонування регіональної структури повітряного простору, що стане важливим кроком у забезпеченні ефективного авіаційного сполучення.

Як уже було зазначено, ринок транспортних послуг є одним із стратегічно важливих секторів економіки, який забезпечує пересування пасажирів, товарів та інформації. Проте в умовах воєнного стану його діяльність зазнає суттєвих змін і обмежень, що спричиняють значні соціально-економічні наслідки. До основних проблем і викликів функціонування ринку транспортних послуг у цей період належать:

1. *Логістичні проблеми.* Воєнний стан спричиняє руйнування транспортної інфраструктури, зокрема мостів, доріг, залізничних вузлів та портів. Це ускладнює переміщення вантажів і пасажирів, знижує пропускну здатність транспортних коридорів і змушує шукати обхідні маршрути. Наприклад, в Україні війна створила критичні перешкоди для експорту аграрної продукції через блокаду морських портів.

2. *Підвищення витрат.* Зростання витрат на транспортування є ще однією важливою проблемою. Через небезпеку на маршрутах додаткові витрати на страхування вантажів і підвищений знос транспортних засобів собівартість транспортних послуг значно збільшується. Це зі свого боку спричиняє зростання цін на товари та зниження конкурентоспроможності бізнесу.

3. *Втрата трудових ресурсів.* Воєнний стан призводить до мобілізації населення, що зменшує кількість працівників у транспортній галузі. Крім того, вимушена міграція громадян скорочує внутрішній попит на пасажирські перевезення, змушуючи транспортні компанії знижувати обсяги послуг або припиняти діяльність.

4. *Ризики безпеки.* Умови воєнного стану посилюють ризики для водіїв, екіпажів і пасажирів, особливо на територіях, де тривають активні бойові дії. Напади на цивільні транспортні засоби, мінування шляхів і атаки на логістичні об'єкти призводять до втрат і ускладнюють організацію перевезень.

5. *Обмеження міжнародної торгівлі.* Блокада або ускладнення доступу до міжнародних ринків значно знижують обсяги експорту й імпорту. Крім того, воєнний стан може спричинити економічні санкції або зміни в торговельній політиці, які впливають на транспортну галузь.

6. *Технологічні та інноваційні виклики.* Під час війни транспортні компанії часто змушені відкласти інвестиції в модернізацію техніки та впровадження інновацій. Це обмежує їхню здатність адаптуватися до нових умов і знижує довгострокову конкурентоспроможність.

В таблиці 2.3. наведено систематизовані за типами транспорту ключові виклики та обмеження, що впливають на ефективне функціонування ринку транспортних послуг у період воєнного стану.

Таблиця 2.3.

Вплив воєнного стану на функціонування ринку транспортних послуг

Вид транспорту	Ключові виклики та обмеження
Залізничний	1. Цілеспрямоване та системне руйнування залізничної інфраструктури під час воєнних дій. 2. Необхідність забезпечення першочергових безоплатних перевезень для державних цілей, зокрема військових і гуманітарних потреб. 3. Вимушене коригування логістичних схем експортних залізничних перевезень у зв'язку з блокадою морських портів України та перенаправлення вантажних потоків до західних прикордонних пунктів. 4. Відсутність можливості точного прогнозування термінів відновлення діяльності промислових підприємств, які формують основні вантажопотоки залізничного транспорту.

	5. Технічна несумісність залізничної мережі України з європейськими стандартами інфраструктури. 6.Необхідність будівництва або модернізації перевантажувальних комплексів для адаптації до змін у вантажопотоках.
Авіаційний	1.Необхідність відновлення аеропортової та аеронавігаційної інфраструктури, пошкодженої або зруйнованої внаслідок воєнних дій, а також забезпечення стабільного функціонування українських авіаперевізників. 2. Відновлення аеронавігаційного обслуговування для ефективного регулювання повітряного руху в українському повітряному просторі. 3.Потреба у розробці маршрутів, що обходять повітряний простір Республіки Білорусь та Російської Федерації, для українських авіакомпаній з метою забезпечення безпеки польотів.
Водний	1. Потреба у знятті морської блокади українських портів та розблокуванні частини Дніпра в Херсонській і Запорізькій областях. 2. Обмежена кількість портів в експлуатації у порівнянні з довоєнною ситуацією. 3. Відновлення судноплавства та розвиток українського флоту. 4. Розширення можливостей Дунайського морського кластеру та створення інфраструктури для збільшення обсягів вантажообігу через річку Дунай .
Автомобільний, міський	1. Труднощі у визначенні обсягів робіт: через бойові дії неможливо чітко оцінити потребу у новому будівництві,

електричний транспорт	реконструкції, поточному та середньому ремонтах, а також утриманні мережі автомобільних доріг для забезпечення безперебійного і безпечного руху. 2. Фінансування дорожньої сфери: скасування традиційних джерел надходжень до дорожнього фонду ускладнює забезпечення мінімального нормативного рівня фінансування інфраструктури. 3. Відновлення пошкоджених ділянок: існує гостра потреба у ремонті зруйнованих або пошкоджених елементів дорожньої мережі для гарантування безпеки руху. 4. Перевантаження доріг: через блокування морських портів і обмежену пропускну здатність залізничних перевалочних пунктів суттєво зросли обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом, що призводить до швидшого руйнування дорожнього покриття через перевищення навантажень. 5. Порушення логістичних ланцюгів постачання. 6. Оперативне управління транспортною мережею: необхідність забезпечення безперебійної роботи інфраструктури та оперативного реагування на зміни ситуації. 7. Ситуація у міському транспорті: збитковість комунального електротранспорту посилюється через скорочення доходів місцевих бюджетів. 8. Вартість пального і перевезень: зростання цін на пальне веде до підвищення вартості автобусних перевезень та зниження їх доступності.
-----------------------	---

	9. Проблеми на кордоні: обмежена пропускна здатність автомобільних пунктів пропуску та нестача дозволів на міжнародні вантажні перевезення.
Послуги поштового зв'язку	1. Часткова або повна втрата майна на територіях України, тимчасово окупованих РФ. 2. Руйнування авіаційних та морських маршрутів для доставки міжнародних поштових і експрес-відправлень. 3. Значний відтік робочої сили з північних, східних та південних регіонів України. 4. Ускладнення логістичних процесів під час доставки поштових відправлень всередині країни.

Отже, ринок транспортних послуг виступає ключовим складником економічної системи, забезпечуючи взаємозв'язок між виробничими процесами, кінцевими споживачами та логістичними ланцюгами. Проте в умовах воєнного стану його діяльність зазнає суттєвих змін, викликаних особливими обставинами, новими викликами та пріоритетами, серед яких виділяються такі:

1. Структурні трансформації та пристосування до нових реалій. Введення воєнного стану суттєво впливає на попит у сфері транспортних послуг, що спричиняє зниження економічної активності, порушення логістичних ланцюгів і переміщення населення. Це змушує транспортні підприємства переглядати та коригувати свої операційні стратегії. У таких умовах першочерговими завданнями є: забезпечення перевезень військового призначення, включно з транспортуванням техніки, боєприпасів і продовольства; евакуація цивільного населення з зон підвищеної небезпеки; а також організація гуманітарних вантажоперевезень, пов'язаних із доставкою медикаментів, харчових продуктів та іншої необхідної допомоги. Водночас попит на комерційні транспортні послуги знижується через руйнування

інфраструктурних об'єктів, скорочення виробничих потужностей та зміни у споживчих пріоритетах.

2. Вплив руйнування транспортної інфраструктури. Воєнні дії призводять до масштабних пошкоджень таких ключових об'єктів, як автомобільні дороги, залізничні колії, мости, морські порти та аеропорти. Це ускладнює транспортне сполучення між регіонами, спричиняє подовження часу перевезень і зростання експлуатаційних витрат. Відновлення інфраструктурних об'єктів є критично важливим завданням для забезпечення функціонування транспортної системи, однак активні бойові дії значно ускладнюють та затримують процес реалізації ремонтних і будівельних робіт.

3. Логістичні проблеми. Порушення у ланцюгах постачання значною мірою ускладнюють організацію транспортних перевезень, змушуючи компанії застосовувати альтернативні маршрути, часто із залученням міжнародних транспортних коридорів. Зокрема, блокування морських портів унеможлиблює експорт продукції через традиційні шляхи, що призводить до збільшення обсягів перевезень автомобільним або залізничним транспортом через суміжні країни. Такі зміни спричиняють зростання логістичних витрат та подовження часу доставки вантажів. [27].

4. Державне регулювання транспортного ринку. В умовах воєнного стану значно посилюється роль держави у контролі та регулюванні сфери транспортних послуг. Запроваджуються спеціальні нормативні акти, які забезпечують пріоритетне обслуговування військових і гуманітарних вантажів, а також регулювання цін для запобігання спекулятивним діям. Крім того, здійснюється координація логістичних процесів між різними регіонами країни. Держава підтримує ключових учасників ринку шляхом фінансової допомоги або субсидування. Введення додаткових обмежень, таких як комендантські години, заборона на перевезення окремих видів вантажів та контроль за використанням пального, безпосередньо впливає на ефективність функціонування транспортної системи.

5. Впровадження сучасних технологій. В умовах воєнного стану активізується застосування цифрових технологій для підвищення ефективності транспортних процесів. Використовуються системи відстеження вантажів у реальному часі, автоматизовані інструменти планування маршрутів та дистанційне керування транспортними засобами, що сприяє оптимізації логістики та підвищенню безпеки перевезень.

6. Вплив людського фактора та забезпечення безпеки перевезень. Безпека учасників транспортного процесу, включно з водіями, пасажирями та вантажами, набуває особливої ваги в умовах військових дій через загрози обстрілів і мінування. Крім того, значний відтік кваліфікованих кадрів, зумовлений мобілізацією та іншими факторами, створює додаткові виклики для стабільного функціонування транспортної галузі.

7. Перспективи відновлення транспортної галузі. По завершенню воєнного конфлікту транспортний сектор потребуватиме значних інвестицій для повноцінного відновлення. Пріоритетними стануть реконструкція інфраструктурних об'єктів, оновлення рухомого складу та підтримка підприємств, які зазнали пошкоджень або збитків. Важливою складовою фінансової підтримки можуть стати міжнародні гранти та інвестиції, що сприятимуть стабілізації та розвитку галузі.

2.3. Адаптація транспортної системи України до надзвичайних умов

З початку воєнного стану в Україні транспортна система опинилась в ситуації безпрецедентного виклику. Адаптація до надзвичайних обставин стала необхідною умовою для підтримки економіки, обороноздатності та життєзабезпечення населення. Слід відмітити, що з першого дня військового вторгнення Росії на терени нашої держави відповідні органи державної влади

сумісно з керівництвом усіх транспортних підприємств запровадили ряд першочергових заходів, які наведено в таблиці 2.4.

Таблиця.2.4.

**Першочергові заходи державних органів влади та керівництва
транспортних підприємств у перші місяці повномасштабного
вторгнення Росії [28]**

Вид транспорту	Реалізовані першочергові заходи
Залізничний	– евакуація українців до західних регіонів України та за кордон (до Румунії, Молдови, Польщі, Німеччини та інших країн); – створення нових логістичних хабів у західних областях України; – започаткування європейського гуманітарного хабу Закарпатської ОВА на території Словаччини; – залучення до програми релокації підприємств на безоплатній основі із зони бойових дій; – набуття Акціонерним товариством «Українська залізниця» статусу державного оператора зі створення стратегічного запасу харчових продуктів; – спрощення порядку перетину державного кордону працівникам підприємств залізничного транспорту.
Автомобільний	– спрощення процедури підготовки та допуску до керування транспортними засобами; – спрощення порядку перетину державного кордону військовозобов'язаним водіям, які перевозять вантажі для потреб Збройних сил України;

	– скасування ввізного мита, акцизу та податку на додану вартість при ввезенні фізичними особами на територію України автомобільних транспортних засобів; – встановлення особливих умов пільгового розмитнення для юридичних осіб; – ввезення як гуманітарної допомоги декількох тисяч автомобілів; – передача Державною митною службою на потреби оборони понад тисячі конфіскованих авто; – запровадження тимчасового дозволу на використання українського водійського посвідчення водія, строк дії якого закінчився; – залучення приватних власників автомобілів до забезпечення логістики перевезень гуманітарних вантажів; – запровадження без дозвільного проїзду до України для перевізників гуманітарних вантажів
Водний	в перші місяці повномасштабного вторгнення вантажні перевезення морським транспортом практично не здійснювалися у зв'язку з безпековою ситуацією (всі порти було заблоковано)
Авіаційний	Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України з першого дня війни зупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху цивільним користувачам повітряного простору України через високий ризик авіаційної безпеки для цивільної авіації

Представлений у таблиці 2.4. перелік першочергових заходів, реалізованих державними органами та керівництвом транспортних адміністрацій у перші місяці повномасштабного вторгнення РФ, свідчить про високу адаптивність транспортного сектору України до викликів воєнного

стану. Незважаючи на значні руйнування інфраструктури, ведеться системна робота з відновлення та створення нових логістичних центрів, що сприяє підтримці національної економіки та збереженню ролі України як важливого експортера.

Впродовж трьох років повітряний простір України залишається закритим для цивільної авіації, однак українські авіакомпанії «SkyUp», «Windrose» та «Skyline Express» змогли налагодити діяльність на міжнародних ринках [29].

Варто відзначити, що авіакомпанія «SkyUp» встигла вивезти майже весь свій авіаційний флот за кордон до початку російського вторгнення, а останній літак був евакуйований з аеропорту Бориспіль у 2023 році.

Наразі авіакомпанія «SkyUp» експлуатує сім пасажирських літаків: п'ять Boeing 737-800 з пасажиромісткістю 189 осіб і два Boeing 737-700, розраховані на 149 пасажирів кожен. Два з них розташовані у Кишиневі (Молдова): один обслуговує рейси молдавської авіакомпанії «Flyone», інший — «HiSky». Два літаки працюють під мальтійською реєстрацією, виконуючи перевезення туристів із європейських міст до морських курортів. Один Boeing 737-800 переданий в оренду компанії «FlyEgypt». Ще два літаки базуються у столиці Бангладеш — Дакі, де вони здійснюють рейси для авіаперевізника «US-Bangla Airlines».

Компанія «SkyUp» також зареєструвала авіаперевізника на Мальті під назвою «SkyUp MT», до якого було переведено три літаки з української реєстрації. «SkyUp MT» функціонує як повноцінна авіакомпанія, зареєстрована в Європейському Союзі, що відкриває їй ширші можливості для польотів у межах ЄС. Водночас діяльність української «SkyUp» обмежена і вимагає регулярного погодження через те, що Україна не входить до складу Євросоюзу.

Що стосується української авіакомпанії «Windrose» (також відомої як «Роза Вітрів»), то після початку повномасштабного вторгнення Росії її діяльність була призупинена через блокування авіафлоту. Проте наприкінці

2022 року до парку перевізника приєдналися три літаки найбільшої української авіакомпанії «МАУ». На сьогодні «Роза Вітрів» експлуатує літаки Embraer E190, Boeing 737-800 та Boeing 737-900ER. Літак Embraer базується у Чорногорії та обслуговує рейси для авіакомпанії «Air Montenegro», а два інші повітряні судна працюють на замовлення молдавської компанії «Flyone», здійснюючи пасажирські перевезення.

Конкурентні переваги за межами України здобула і авіакомпанія «Skyline Express», виконуючи регулярні рейси з європейських міст до курортів Туреччини та Єгипту. До лютого 2022 року компанія працювала під назвою «Azur Air Ukraine» та забезпечувала авіап перевезення для туристичного оператора «ANEX Tour». З початком повномасштабної війни діяльність була тимчасово припинена через те, що частина її літаків опинилася заблокованою на території України. Втім, навесні 2023 року компанія відновила роботу під новим брендом «Skyline Express» та з оновленим авіапарком. На початковому етапі авіакомпанія отримала два літаки Boeing 757-300, які перевозять туристів з Польщі та країн Балтії до популярних морських курортів. У 2024 році флот «Skyline Express» поповнився ще трьома повітряними суднами — одним Boeing 737-900ER та двома Boeing 737-800.

Важливою подією стала евакуація з аеропорту Бориспіль найбільшого пасажирського літака України — Boeing 777-300ER, здатного перевозити до 530 пасажирів. Починаючи з січня 2025 року, цей літак виконує рейси з польських аеропортів на туристичні курорти Домінікани та В'єтнаму, встановивши вже рекордний показник. Згідно з даними аеропорту Катовіце, 24 січня український Boeing 777-300ER здійснив рейс, доставивши на домініканський курорт Ла-Романа 524 пасажирів, що є найбільшою кількістю пасажирів на одному рейсі з Катовіце та інших регіональних польських аеропортів за всю історію країни. [30].

Сьогодні «Skyline Express» виконує польоти як під власним авіакодом, так і за контрактом із турецькою чартерною авіакомпанією «Mavi Gök Airlines

(MGA)». Варто зазначити, що саме ця турецька компанія є власником літаків, які входять до флоту «Skyline Express».

Таким чином, українські авіакомпанії функціонують як самостійно, так і через передачу своїх літаків з екіпажем в мокрий лізинг іноземним перевізникам. Такий формат співпраці дає змогу зберегти авіаційний бізнес і персонал, поки неможливо виконувати рейси в межах України, оскільки Україна має дефіцит ППО, через що такі системи не можуть прикривати цивільні аеропорти.

У подібній ситуації відновлення авіасполучення в Україні не варто чекати раніше, ніж війна припиниться або, як мінімум, змінить свою інтенсивність з високої на низьку. І поки що єдина можливість для подорожей українців за кордон — залізничне сполучення або автомагістралі.

В умовах відсутності авіасполучення з будь-якою країною, сьогодні держава активно підтримує модернізацію залізниці, і цей напрям залишатиметься одним з пріоритетів у найближчі роки. На момент початку повномасштабного вторгнення Росії в Україну залізнична галузь країни характеризувалася переважно застарілим рухомим складом — вагонами та локомотивами, низьким рівнем обслуговування пасажирів, а також тривалою історією корупційних скандалів та численних невдалих спроб реформування. Однак, коли російські ракети почали обстрілювати мирні міста, а танкові колони ворога перейшли державний кордон, державна компанія «Укрзалізниця» взяла на себе відповідальність за організацію евакуації населення з небезпечних зон до західних регіонів України. Лише за перші вісім днів після початку агресії «Укрзалізниця» евакуювала понад мільйон людей. Поки триває активний захист країни від російської армії, «Укрзалізниця» спільно із Командуванням Медичних сил ЗСУ виводить на колії все більше санітарних вагонів. Це спеціально переоблаштовані пасажирські вагони для евакуації поранених воїнів до тилкових шпиталів. За даними Міноборони, наразі компанія використовує 62 таких вагони [31].

Важливим кроком розвитку залізниці став той факт, що у березні 2025 Кабінет Міністрів України, за ініціативою Міністерства розвитку економіки та Віцепрем'єр-міністра з питань відновлення Олексія Кулеби, ухвалив рішення про виділення 4,4 млрд гривень із державного бюджету для розрахунків за поточну партію та закупівлю 300 нових пасажирських вагонів. Ця програма, вперше включена до бюджету на 2025 рік, передбачає прискорення укладання контрактів шляхом скасування обмежень на передоплату, що дасть змогу оперативно розпочати виробництво вагонів, яке триватиме до 30 місяців.

В травні 2025 року Укрзалізниця поповнила свій рухомий склад шістьма новими плацкартними вагонами на 58 місць кожен. Побудовані Крюківським вагонобудівним заводом, ці вагони — перші в історії незалежної України, закуплені саме у плацкартній модифікації. Закупівлю здійснено в межах державної програми оновлення рухомого складу завдяки підтримці Уряду, Міністерства розвитку громад та територій України та Міністерства фінансів України [32].

Нові пасажирські вагони зберігають традиційну конфігурацію місць, але отримали низку важливих оновлень, що спрямовані на покращення комфорту, безпеки та доступності для всіх пасажирів. Серед нововведень варто відзначити:

- полицки з м'якими бічними спинками для зручнішого відпочинку та сну;
- ергономічні сходи для легкого підйому на верхні полиці;
- міні-перегородки між сидіннями та проходом, які забезпечують додаткову приватність;
- спеціальні ніші під нижніми полицями для зберігання великогабаритного багажу, зокрема військових рюкзаків або туристичних валіз;
- розкладні індивідуальні столики та місця для сидіння на верхніх полицях;

- нова оббивка салону й регульоване освітлення для створення більш комфортної атмосфери;
- контрастне маркування ручок і поручнів, наявність шрифту Брайля на рекомендованій висоті та об'ємне нанесення номерів місць для пасажирів з порушеннями зору;
- розетки з USB і Type-C портами, а також індивідуальні світильники з трьома рівнями освітлення;
- стандартне оснащення кондиціонерами, вакуумними туалетами, сповивальними столиками та манежами для найменших пасажирів.

Окрім закупівлі нових вагонів, Укрзалізниця продовжує модернізацію наявного рухомого складу. Але, на перспективу, щоб вивести залізничні пасажирські перевезення на кращі позиції, треба сформувати новий механізм управління їхньою конкурентоспроможністю. Це управління має бути спрямоване на використання позитивних зовнішніх факторів, обмеження деструктивних факторів впливу і забезпечення гнучкості управлінських рішень.

Ризики, спричинені російськими обстрілами та загрозами, пов'язаними з війною, істотно ускладнили всі логістичні та операційні процеси в пасажирських перевезеннях. Водночас саме за останні два роки стали помітними позитивні зміни — зусилля зосереджено не лише на забезпеченні базових потреб пасажирів, а й на покращенні загального рівня комфорту під час поїздок.

Окрему увагу необхідно приділити логістичній компанії «Нова Пошта», яка зіткнулася з одними із найбільших викликів в своїй історії після початку повномасштабного вторгнення Росії в Україну. Це один з найкращих прикладів серед підприємств, які змогли оперативно адаптуватися до нових умов і забезпечити безперебійну роботу навіть в найскладніших обставинах.

Із початком повномасштабного вторгнення компанія «Нова Пошта» оперативно адаптувала свою логістичну систему до умов воєнного стану, що дозволило зберегти здатність здійснювати доставку по всій Україні. Через

бойові дії багато традиційних маршрутів стали недоступними, а частина відділень на окупованих територіях була змушена припинити роботу. Попри це, компанія швидко перебудувала логістичні процеси, перенаправивши перевезення безпечнішими шляхами. Зокрема, «Нова Пошта» налагодила доставку у зони, де була нагальна потреба в гуманітарній допомозі — навіть попри підвищений рівень небезпеки. [33].

Наразі «Нова Пошта» активно реалізує ініціативу «Гуманітарна пошта», яка дозволяє волонтерам і небайдужим громадянам безкоштовно надсилати допомогу військовим та тим, хто перебуває в складних умовах. Починаючи з кінця лютого 2022 року, компанія розширила масштаби своєї гуманітарної діяльності, запустивши міжнародний напрям під назвою Humanitarian Nova Poshta. Будь-хто може надіслати речі першої необхідності — одяг, медикаменти, засоби гігієни — на міжнародні склади компанії, звідки «Нова Пошта» безкоштовно транспортує їх в Україну. Такий підхід демонструє, як логістичні ресурси компанії стали ефективним інструментом підтримки постраждалих у найскладніші часи.

На 13 квітня 2022 року «Нова Пошта» оголосила про початок співпраці з ООН, приєднавшись до Всесвітньої продовольчої програми. У межах цього партнерства компанія отримує харчові продукти з країн Європи, формує з них продуктові набори та забезпечує їх доставку в зони активних бойових дій на території України. Ця ініціатива не лише демонструє потужні логістичні спроможності «Нової Пошти», а й свідчить про її активну участь у глобальних гуманітарних зусиллях. [34].

Одним із важливих напрямів розвитку «Нової Пошти» стала стратегія виходу на міжнародний ринок. У відповідь на масову міграцію українців за кордон, компанія почала активно розширювати свою присутність у європейських країнах. Це дало можливість українцям за межами батьківщини користуватися знайомими поштовими послугами, зокрема для пересилання відправлень між Європою та Україною. У 2023 році було створено дочірню компанію Nova Post Europe, яка спеціалізується на швидкій і надійній доставці

документів, посилок і вантажів між країнами ЄС та Україною. На початку 2024 року Nova Post уже мала 86 відділень по всій Європі, а також пропонувала кур'єрську доставку і забір посилок з будь-якої адреси в цих країнах. Крім того, клієнтам доступно понад 35 000 точок обслуговування, включно з партнерськими поштоматами та PUDO-пунктами, що дозволяє зручно надсилати та отримувати відправлення в межах міжнародної мережі [35].

Вихід «Нової Пошти» на міжнародний ринок також стимулював розвиток електронної комерції — одного з ключових інструментів виживання та адаптації для українського малого та середнього бізнесу в умовах війни. Завдяки новій логістичній інфраструктурі за кордоном компанії забезпечує підприємців можливістю оперативно доставляти товари до клієнтів в Європі та повертати надходження до України. «Нова Пошта» активно підтримує українських бізнесменів за кордоном, надаючи їм доступ до ефективних каналів логістики, складування та обслуговування. Це дозволяє зберегти клієнтську базу, адаптувати бізнес-моделі до нових ринкових умов і зменшити втрати, спричинені війною. У складних економічних реаліях забезпечення фінансової стійкості та підтримка підприємництва стали пріоритетом для компанії, яка виступає не лише логістичним оператором, а й стратегічним партнером українського бізнесу.

Сервіс «НП Шопінг» від компанії Нова Пошта став важливим інструментом для українців, які прагнуть отримувати товари з-за кордону в умовах війни та обмеженого доступу до міжнародної торгівлі. Завдяки цьому сервісу користувачі мають змогу легко замовляти продукцію зі Сполучених Штатів, країн Європейського Союзу, Китаю та інших держав без необхідності самостійного пошуку продавців або організації доставки. Попри ускладнення логістичних маршрутів, «НП Шопінг» адаптувався до нових реалій і продовжує стабільно функціонувати. Платформа пропонує зрозумілий та зручний інтерфейс, який дозволяє оформлювати замовлення в кілька кліків. Сервіс також охоплює широку категорію товарів — від побутових речей до спеціалізованої продукції, яка часто недоступна в українських магазинах.

Слід зазначити, що Нова Пошта була першою великою українською компанією, яка вийшла на польський ринок від початку повномасштабної війни. Спершу, у квітні 2022 року, було запропоновано послугу «Речі з дому за кордон». Вона передбачала доставку особистих речей українцям, які тимчасово залишили територію України через війну з великими знижками до 80%.

Варто підкреслити, що «Нова Пошта» стала першою великою українською компанією, яка вийшла на ринок Польщі після початку повномасштабного вторгнення Росії. Уже в квітні 2022 року компанія запустила спеціальний сервіс під назвою «Речі з дому за кордон», орієнтований на підтримку громадян, які були змушені залишити Україну через бойові дії. Ця послуга дозволяла українцям отримувати особисті речі з дому за зниженими тарифами — знижки сягали до 80%. Завдяки швидкому реагуванню та соціально відповідальному підходу, «Нова Пошта» закріпилася на європейському ринку, проклавши шлях для подальшого розширення своєї міжнародної логістичної мережі.

Автомобільні перевезення стали критично важливими в умовах мобільності війни, евакуації населення та доставки гуманітарної допомоги. Попри руйнування доріг і мостів, галузь швидко відреагувала:

- створено тимчасові об'їзди, понтонні переправи та аварійні ремонти стратегічних трас;
- значну частину комерційного автотранспорту переорієнтовано на західні напрямки — до Польщі, Румунії, Угорщини;
- адаптовано логістичні ланцюги з урахуванням змін у прикордонних процедурах та безпекових ризиках;
- активізовано роботу волонтерських і гуманітарних автоколон.

Автомобільний транспорт показав високу гнучкість, швидкість мобілізації та здатність працювати в умовах руйнування інфраструктури.

Отже, попри воєнні дії на території України, українські транспортні компанії не зломались, не зупинили свою діяльність, а, навпаки, адаптувались,

переформатували свої бізнес-моделі, надають якісний сервіс, створюють нові робочі місця, сплачують податки і кожен день роблять свій внесок у розвиток економіки, наближаючи перемогу.

Висновки до розділу 2

Цей розділ дипломної роботи магістра було присвячено характеристиці та проблемам транспортної системи України, яка розглядається з позицій можливостей забезпечення ефективного розвитку економіки в умовах воєнного конфлікту з одного боку і європейського вектору - з іншого.

З'ясовано, що останні три роки стали найважчим викликом для українського народу за весь період незалежності країни: воєнний конфлікт серйозно вплинув на транспортну систему України і призвів до зниження пропускної здатності доріг, руйнування транспортної інфраструктури, обмежень у вантажних та пасажирських перевезеннях, а також до збільшення транспортних ризиків і непевності. Внаслідок цього Україна наразі входить до категорії країн із найвищим рівнем ризику щодо безпеки польотів.

Але, проведене дослідження показало, що у нинішній критичній економічній ситуації, спричиненій російською військовою окупацією, транспортний комплекс України зміг швидко відреагувати та адаптуватися до реалій часу і на сьогодні транспортний сектор України є ваговою та ключовою складовою економіки країни, оскільки ефективне та скоординоване функціонування всієї транспортної системи є рушієм загального прогресу держави.

З позитивної точки зору, війна стала каталізатором глибокої трансформації транспортної системи України. Хоча були зруйновані ключові традиційні логістичні шляхи, водночас відкрилися нові можливості для інтеграції з європейськими ринками та модернізації інфраструктури.

Надзвичайну стійкість, гнучкість і адаптивність продемонстрував залізничний транспорт. Сьогодні він виконує стратегічну роль у підтримці

економіки, обороноздатності та гуманітарної стабільності України, а в довгостроковій перспективі залізниця стане основою логістичної інтеграції з Європейським Союзом.

Значну здатність до адаптації та розвитку в умовах війни продемонструвала компанія «Нова Пошта». Вона швидко змінила свою логістичну стратегію, забезпечивши безперебійну доставку навіть у небезпечних зонах. Важливим кроком стало відкриття нових відділень у європейських країнах, що сприяє підтримці українців за кордоном. Загалом діяльність компанії позитивно впливає на соціально-економічну ситуацію в Україні, підкреслюючи її роль у відновленні та розвитку країни.

Попри повне закриття неба над Україною, адаптувалась навіть авіаційна галузь, яка зберегла свою роль через переорієнтацію логістики, міжнародну координацію та планування майбутньої відбудови. Адаптація до кризи виявила гнучкість, стійкість і високий потенціал відновлення галузі в європейському контексті. На нашу думку саме авіа галузь чекають значні трансформації: модернізацію аеропортів, цифровізацію управління польотами, підготовку до інтеграції з європейським повітряним простором (Single European Sky).

Отже, європейський вектор розвитку не лише відкриває нові можливості для українського транспорту, а й вимагає системної модернізації, інституційної реформи та інфраструктурної інтеграції. Це стратегічний напрям, що формує майбутнє України як частини єдиного європейського транспортного простору.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

3.1. Потенціал інтеграції України до європейських транспортних мереж і шляхи відновлення транспортної системи України з урахуванням світового досвіду

Міжнародний досвід відновлення транспортної системи після війни дає цінні орієнтири для вибору стратегій і методів розвитку. Особливу увагу варто приділити країнам, таким як Німеччина, Японія, Південна Корея, Китай та деякі держави Скандинавії. Вони були обрані як приклади завдяки своїм успішним практикам відбудови транспортної інфраструктури після воєнних конфліктів. Ці країни досягли прогресу завдяки цілеспрямованим інвестиціям, впровадженню інноваційних технологій, залученню приватного капіталу та ефективному управлінню транспортними мережами. Крім того, вони акцентували увагу на розвитку мультимодальних систем, що інтегрують різні види транспорту для підвищення зручності й оперативності пересування.

Важливим чинником успіху цих держав є також активне сприяння міжнародній співпраці та обміну досвідом. Вони тісно взаємодіють із глобальними організаціями та іншими країнами, впроваджуючи передові методи та інновації для вдосконалення власних транспортних систем. Загалом, Україна має можливість врахувати найкращі світові практики, пристосувати їх до своїх особливостей і розробити комплексну стратегію модернізації та покращення транспортної галузі.

Отже, після Другої світової війни Німеччина розпочала масштабну реконструкцію та модернізацію своєї транспортної інфраструктури. Було відновлено автомобільні шляхи, залізничні колії, мости, аеропорти та порти. Крім того, країна вкладала кошти у створення високошвидкісної залізничної

мережі та розширення автомагістралей, що в підсумку забезпечило Німеччині статус однієї з провідних транспортних систем Європи.

Після Другої світової війни Японія зосередилася на відновленні залізничної мережі та впровадженні високошвидкісних поїздів. Країна стала світовим лідером у сфері швидкісного залізничного сполучення, а потяг Shinkansen відомий своєю точністю, комфортом, безпекою і швидкістю до 320 км/год. Окрім цього, Японія значно інвестувала в розвиток морських портів та автомобільних доріг, що сприяло кращій доступності туристичних регіонів і забезпечило надійність транспортних мереж.

Після Корейської війни Південна Корея активно займалась модернізацією транспортної інфраструктури. Було зведено нові автомагістралі та запущено високошвидкісні залізничні лінії, що забезпечило швидке й ефективне пересування по країні.

Після завершення культурної революції Китай розпочав масштабні інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури. Було побудовано швидкісні залізниці, розвинено мережі міського метро, розширено автомагістралі та оновлено аеропорти. Завдяки цим заходам країна стала світовим лідером у сфері швидкісного транспорту, забезпечуючи ефективне і комфортне сполучення між регіонами.

Після Другої світової війни країни Скандинавії, зокрема Норвегія та Швеція, інтенсивно вкладали кошти у розвиток транспортної інфраструктури. Основну увагу вони приділяли розширенню автомагістралей, оновленню залізничних мереж та розвитку морських портів. Окрім цього, активно впроваджували сучасні технології та інновації, зокрема електротранспорт і системи розумного керування трафіком, що сприяло сталому й ефективному функціонуванню транспортної системи.

Ці приклади свідчать, що після війни розвиток транспортної системи потребує комплексного підходу: від відновлення та оновлення інфраструктури до впровадження сучасних технологій, забезпечення доступності та комфорту пересування, а також стимулювання зростання туризму й економіки країни.

Після завершення війни розвиток транспортної системи України відіграватиме ключову роль у відновленні економіки та стабілізації внутрішньої ситуації [36]. Беручи до уваги міжнародний досвід, доцільно запропонувати та обґрунтувати напрямки розвитку транспортної галузі України у післявоєнний період.

1. Інфраструктурні проекти.

Основна увага має бути зосереджена на відновленні та ремонті пошкоджених автомобільних доріг, мостів, залізничних колій, аеропортів і морських портів. Інвестиції в інфраструктуру сприятимуть підвищенню доступності та безпеки перевезень, а також забезпечать надійне та комфортне сполучення між різними регіонами України та міжнародними партнерами.

2. Модернізація транспортних засобів.

Необхідно підтримувати оновлення застарілого транспорту, замінюючи його на сучасні, екологічно безпечні та енергоефективні моделі. Це включає впровадження інноваційних технологій, розвиток електротранспорту та покращення систем громадського перевезення.

3. Розвиток мультимодального транспорту.

Формування та вдосконалення інтегрованих транспортних хабів і мережі мультимодальних перевезень сприятиме зручному та ефективному пересадковому процесу між різними видами транспорту — авіаційним, залізничним, автомобільним, морським та іншими.

4. Розширення міжнародних транспортних зв'язків.

Активізація співпраці із сусідніми державами та розвиток транспортних коридорів, що з'єднують Україну з Європою та іншими світовими регіонами, створить нові перспективи для розвитку міжнародного туризму.

5. Електронізація та впровадження інформаційних технологій.

Застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортній системі сприятиме ефективнішому управлінню та координації

руху, оптимізації маршрутів, підвищенню безпеки та забезпеченню комфортних умов для пасажирів.

6. Розвиток екологічно стійкого транспорту.

Важливим напрямком розвитку транспортної системи є зниження негативного впливу на навколишнє середовище. Сприяння використанню електромобілів, впровадження альтернативних видів палива та підтримка екологічних ініціатив у транспортній галузі допоможуть забезпечити сталий і екологічно безпечний розвиток.

7. Розширення туристичної інфраструктури.

Створення комфортного і привабливого туристичного простору, розвиток готельної інфраструктури, ресторанного сектору, а також зон відпочинку та розваг сприятиме залученню більшої кількості міжнародних туристів і збільшенню туристичного потенціалу України.

8. Залучення інвестицій.

Для ефективного відновлення транспортної системи після війни ключове значення мають інвестиції. Створення сприятливого інвестиційного середовища та залучення іноземних інвесторів сприятимуть фінансуванню проектів з реконструкції, модернізації та розбудови транспортної інфраструктури.

Запропоновані напрямки розвитку транспортної системи України після війни мають на меті підвищити доступність, ефективність та екологічну стійкість перевезень, що сприятиме відновленню економіки, розвитку міжнародного туризму та інтеграції національного транспортного комплексу до європейської мережі.

Для успішної інтеграції українського транспортного комплексу до європейського необхідно забезпечити високу економічну та екологічну ефективність роботи транспортних систем.

Сьогодні Україна має можливість перейняти європейський досвід удосконалення транспортного комплексу, адже наближення до європейських стандартів суттєво впливатиме на швидкість та ефективність євроінтеграції.

Тому порівняльний аналіз транспортних систем України та Європейського Союзу допоможе визначити напрямки інноваційного розвитку.

1. Інфраструктура.

Україна: транспортна інфраструктура України часто вимагає ремонту та оновлення. Значна частина доріг і залізничних шляхів потребує суттєвих інвестицій для покращення стану та збільшення пропускної спроможності.

ЄС: у більшості країн Європейського Союзу транспортна інфраструктура добре розвинена. Дороги, залізниці, аеропорти та порти зазвичай сучасні й відповідають високим стандартам якості.

2. Громадський транспорт.

Україна: у великих містах України громадський транспорт зазвичай включає автобуси, тролейбуси, трамваї та метро. Проте деякі міста зіштовхуються з труднощами в утриманні та оновленні цього транспорту.

ЄС: у багатьох країнах Європейського Союзу громадський транспорт розвинений на високому рівні. Метро, трамваї, автобуси та потяги забезпечують ефективне та зручне пересування для мешканців і туристів, а електронні системи квиткування значно спрощують користування різними видами транспорту.

3. Міжнародні зв'язки.

Україна: має певний рівень міжнародних залізничних і автобусних сполучень із країнами Європи та сусідніми державами.

ЄС: країни Європейського Союзу володіють розгалуженою та добре розвиненою системою міжнародних транспортних зв'язків. Залізничні, автобусні та авіаційні перевезення забезпечують ефективне сполучення між країнами ЄС і регіонами. Реалізуються масштабні проекти, зокрема європейські швидкісні потяги та автомагістралі, що сприяють комфортному та швидкому пересуванню між державами.

4. Екологічна сталість.

Україна: в країні реалізуються проекти, спрямовані на підвищення екологічної сталості транспортної системи, зокрема планується розвиток

електричних залізниць та електроавтобусів. Проте для досягнення екологічно чистого та сталого транспорту потрібні додаткові інвестиції та впровадження цих ініціатив.

ЄС: країни Європейського Союзу активно впроваджують екологічно сталий транспорт, збільшуючи використання електромобілів, гібридних транспортних засобів та відновлюваних джерел енергії у громадському транспорті. Також реалізуються ініціативи зі створення велосипедних та пішохідних маршрутів для зменшення автомобільного руху та покращення екологічної ситуації.

5. Інтеграція та безпека.

Україна: інтеграція та координація транспортних систем в Україні потребують подальшого вдосконалення. Виникають складнощі у взаємодії між різними видами транспорту, а також у керуванні рухом всередині країни та при перетині державного кордону.

ЄС: країни Європейського Союзу активно впроваджують інтегровані транспортні системи, що забезпечують комфорт і безпеку пасажирів. Запроваджені єдині європейські стандарти і норми сприяють узгодженості систем та спрощують перетин кордонів. Особливу увагу приділяють безпеці, включно з профілактикою аварій, наданням першої допомоги та захистом пасажирів.

6. Інновації та цифрові технології

Україна: впровадження цифрових технологій у транспортній системі України поступово відбувається, зокрема застосовуються електронні квитки та онлайн-системи для відстеження руху транспорту. Проте для досягнення високого рівня технологічного розвитку потрібні додаткові інвестиції та зусилля.

ЄС: країни Європейського Союзу є передовими у впровадженні інновацій та цифрових рішень у транспортній сфері. Вони використовують сучасні системи квиткування, моніторинг руху, інтерактивні мобільні додатки

для пасажирів та інші технології, що значно покращують зручність і ефективність пересування.

Україна має величезний туристичний потенціал, тому удосконалення організації пасажирських перевезень може в сутності сприяти покращенню надання туристичних послуг. Нижче наведемо шляхи покращення організації пасажирських перевезень з метою поліпшення туристичного обслуговування.

1. Розробка та впровадження інтегрованих маршрутів.

Взаємодія транспортних компаній із туристичними агентствами орієнтована на формування інтегрованих маршрутів, які забезпечують зручне та комфортне пересування для мандрівників. Це передбачає поєднання різних видів транспорту (потяги, автобуси, літаки) та створення пакетних пропозицій, що включають транспортні послуги, проживання та екскурсійні тури.

2. Поліпшення доступності.

Забезпечення легкодоступності туристичних місць шляхом покращення транспортного сполучення. Це включає розширення автобусних і залізничних маршрутів до популярних туристичних напрямків, модернізацію регіональної інфраструктури, особливо у віддалених селищах, а також створення комфортних умов для під'їзду до транспортних вузлів.

3. Покращення якості послуг.

Забезпечення високих стандартів пасажирських перевезень, що включає комфорт, безпеку і надійність. Це досягається шляхом оновлення рухомого складу, проведення професійної підготовки і підвищення кваліфікації персоналу, а також впровадження систем контролю якості і збору відгуків від пасажирів.

4. Використання технологій.

Застосування сучасних технологічних рішень в організації пасажирських перевезень здатне значно підвищити якість туристичних послуг, зокрема:

- електронне бронювання (впровадження систем онлайн-резервації та продажу квитків забезпечить туристам зручну і швидку можливість

забронювати місце в транспорті без потреби особисто звертатися до кас або туристичних агентств);

- мобільні додатки (створення мобільних застосунків, що надають актуальну інформацію про розклади руху транспорту, маршрути та інші корисні дані, сприятиме більш ефективному плануванню поїздок і перевезень туристами);
- застосування Інтернету речей (встановлення сенсорів та систем моніторингу в транспортних засобах дасть змогу збирати інформацію про технічний стан обладнання, рух транспорту та пасажиропотік, що допоможе оперативно виявляти несправності і підвищувати ефективність перевезень);
- використання швидкісних і комфортних транспортних засобів (запровадження високошвидкісних поїздів, сучасних автобусів та комфортних літаків сприятиме підвищенню швидкості й зручності подорожей для туристів, роблячи їх привабливішими для відвідування).

5. Розвиток інтермодального транспорту.

Налагодження ефективної співпраці між різними видами транспорту (залізничним, автомобільним, авіаційним) та розвиток зручних транспортних вузлів значно підвищить ефективність пасажирських перевезень. Інтермодальний транспорт забезпечує безперервність подорожі, зменшуючи час у дорозі та витрати на пересування. Важливо створювати сучасні пересадкові хаби з чітко організованою логістикою, комфортними умовами очікування, доступною інфраструктурою та зручним розкладом, що дозволить пасажирам легко та швидко змінювати вид транспорту без зайвих затримок.

Цілком обґрунтовано можна стверджувати, що у повоєнний період транспортна галузь відіграватиме одну з провідних ролей у процесі відновлення національної економіки. Послідовне та ефективне впровадження відповідних рекомендацій сприятиме не лише зменшенню негативних наслідків збройного конфлікту для транспортної сфери, а й формуванню умов

для її сталого розвитку та зростання конкурентоспроможності на міжнародному рівні.

Суттєвим внеском в розвиток транспортної галузі є ухвалення Урядом України 27 грудня 2024 року оновленої Національної транспортної стратегії України до 2030 року і затвердження операційного плану заходів з реалізації Стратегії у 2025-2027 роках [18].

Метою оновлення Стратегії є актуалізація діючої Національної транспортної стратегії України до 2030 року з урахуванням викликів, що виникли в транспортній галузі через повномасштабне вторгнення Російської Федерації, а також тих, які постануть у майбутньому під час відновлення транспортного комплексу України після збройної агресії.

Національна транспортна стратегія України має бути узгоджена з пріоритетами та завданнями Європейського зеленого курсу у сфері транспорту та мобільності. Реалізація цього завдання передбачає забезпечення відповідного рівня організаційного, кадрового й матеріально-технічного потенціалу, а також створення ефективної нормативно-правової бази.

Оновлена Національна транспортна стратегія України дозволить підвищити інституційну спроможність органів управління транспортного сектору, сприятиме розвитку людського капіталу, цифровізації галузі з метою подальшої реалізації галузевих реформ та підтримки євроінтеграційного курсу України.

Національна транспортна стратегія України розглядається як один із ключових індикаторів Плану України, що впроваджується в межах ініціативи Європейського Союзу «Ukraine Facility». У рамках зазначеного Плану передбачено реалізацію комплексу заходів, спрямованих на створення передумов для будівництва, реконструкції, модернізації та відновлення пошкоджених або зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури держави.

Варто зазначити, що згідно з даними Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб у відновленні (The Third Ukraine Rapid Damage and Needs

Assessment, RDNA3) [19], підготовленої Світовим банком, загальний обсяг втрат транспортного сектору України станом на 31 грудня 2023 року оцінювався у 30,5 млрд євро. Водночас потреби в реконструкції та терміновому відновленні інфраструктури становили близько 66,8 млрд євро. Найбільші потреби стосуються відновлення автомобільних доріг державного значення, об'єктів залізничної інфраструктури, рухомого складу, технічного обладнання, а також шляхів місцевого значення. Додатковим викликом для відновлювальних робіт є значні площі територій України, зокрема акваторії морів, що залишаються забрудненими вибухонебезпечними предметами, що суттєво ускладнює доступ до пошкоджених об'єктів і процес їх відновлення.

В Стратегії чітко зазначені завдання, спрямовані на розв'язання нагальних проблем в транспортній галузі України [18]:

1. проведення комплексного аналізу та визначення пріоритетності потреб у відновленні транспортної інфраструктури, пошкодженої внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, з метою мінімізації суб'єктивного впливу на процес планування робіт. Відновлення транспортної інфраструктури має бути орієнтоване на пріоритетну реалізацію ключових інфраструктурних проектів, спрямованих на усунення дефіциту пропускної спроможності, зокрема шляхом пріоритезації інвестицій у транс'європейську транспортну мережу;
2. координований розвиток припортової інфраструктури, включно з залізничними під'їздами та автомобільними дорогами, а також збільшення пропускної здатності морських портів із урахуванням потреб розвитку інфраструктури Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Державної прикордонної служби;
3. забезпечення надійності та витривалості транспортної інфраструктури України у разі агресивних дій або техногенних загроз через розвиток ключових і резервних логістичних шляхів, а також впровадження захищених електронних систем управління;

4. узгодження законодавчих норм України у галузях залізничного транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, автомобільних перевезень та будівництва доріг із міжнародними зобов'язаннями та вимогами *acquis* Європейського Союзу;
5. поетапне формування спільного авіаційного простору між Україною та країнами-членами ЄС, яке базується, зокрема, на уніфікованих нормах щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, управління повітряним рухом, охорони навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та офіційної державної статистики. Цей простір відповідає вимогам соціальних стандартів і функціонує на засадах вільного доступу до ринку авіаперевезень із забезпеченням рівних умов для конкуренції;
6. модернізація державного регулювання природних монополій у транспортній сфері, зокрема у залізничному транспорті, шляхом впровадження незалежного регуляторного органу відповідно до стандартів *acquis* Європейського Союзу;
7. підвищення продуктивності використання залізничної інфраструктури на основі аналізу існуючих та потенційних транспортних потоків, включно з ідентифікацією джерел фінансування для соціально значущої, але недостатньо завантаженої залізничної мережі;
8. створення умов для розвитку українських транспортних підприємств з метою підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку;
9. відновлення українського торговельного флоту та судноплавних гідротехнічних споруд із застосуванням передових світових стандартів, зокрема враховуючи досвід держав-членів Європейського Союзу;
10. створення конкурентного середовища для функціонування морських портів і інфраструктури внутрішніх водних шляхів України, а також покращення умов залучення приватних інвестицій для їх розвитку. Це включає збалансовану дивідендну політику та впровадження більш

- ефективної моделі управління портами з чітким розподілом відповідальності між державними органами та приватним сектором;
11. впровадження структурної реформи АТ «Укрзалізниця» відповідно до вимог *acquis* Європейського Союзу, що передбачає фінансове, функціональне та організаційне розмежування діяльності між оператором інфраструктури та перевізниками з урахуванням особливостей вантажних і пасажирських перевезень;
 12. забезпечення рівних, недискримінаційних та прозорих умов доступу до ринку транспортних послуг усіх видів. Це передбачає ліцензування діяльності згідно з вимогами *acquis* ЄС у транспортній сфері, зокрема створення спеціалізованого органу з ліцензування у залізничному секторі, який враховує інтереси громадян і бізнесу та сприяє сталому розвитку національної транспортної системи. Одночасно планується впровадження прозорих, недискримінаційних і ефективних тарифних моделей, що відповідають європейським стандартам і підтримують виконання довгострокових зобов'язань щодо розвитку інфраструктури;
 13. розвиток і технічне утримання залізничних та автомобільних шляхів, а також внутрішніх водних маршрутів, що входять до індикативних карт транс'європейської транспортної мережі. При цьому враховується значення транспортних систем міст («міських вузлів») та пропозиції, озвучені сусідніми державами — членами Європейського Союзу;
 14. залучення до управління транс'європейською транспортною мережею, включаючи участь у консультативних форумах відповідних транспортних коридорів Європейського Союзу;
 15. гарантування технологічної сумісності національної транспортної системи з транс'європейською транспортною мережею за ключовими маршрутами перевезень;
 16. впровадження передових стандартів і методик на всіх стадіях життєвого циклу автомобільних доріг;

17. узгодження технічних норм у залізничній сфері з європейськими стандартами та практиками;
18. гарантування відповідності аеропортової інфраструктури та системи аеронавігації стандартам і рекомендаціям Міжнародної організації цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO), а також вимогам *acquis* Європейського Союзу у сфері авіації;
19. відновлення організації повітряного руху у повітряному просторі України та над відкритими морськими районами, за які відповідальність за обслуговування повітряного руху належить Україні;
20. розширення мережі міжнародних повітряних сполучень;
21. оптимізація процедур міжнародних вантажних та пасажирських перевезень і полегшення обміну транспортними даними шляхом гармонізації з вимогами *acquis* ЄС через інтеграцію інформаційних систем з європейськими платформами;
22. підвищення пропускної здатності на пунктах перетину кордону за рахунок цифровізації процесів проходження транспортом державного кордону та подальшого спрощення процедур прикордонного контролю через впровадження сучасних цифрових технологій і оптимізованих процесів;
23. нарощення пропускної спроможності і ефективності залізничної та автомобільної інфраструктури в напрямку кордонів України з країнами ЄС, Молдовою;
24. державне стимулювання відновлення і розвитку вітчизняного виробництва будівельно-ремонтних матеріалів і обладнання, які є критично важливими для відновлення, технічного обслуговування та модернізації транспортної інфраструктури. Залучення національних ресурсів та потенціалу машинобудівної галузі України для реалізації проектів з відновлення та розвитку транспортної інфраструктури;

25. Забезпечення захисту стратегічних транспортних об'єктів від авіаційних та ракетних ударів, атак безпілотних літальних апаратів, а також інших агресивних дій з боку Російської Федерації.

Дослідження потенціалу інтеграції України до європейських транспортних мереж засвідчило, що країна має стратегічне розташування, розгалужену інфраструктуру та високий рівень зацікавленості з боку ЄС у забезпеченні транспортної взаємодії.

Участь у реалізації ініціативи TEN-T, співпраця в рамках «Солідарних шляхів», а також імплементація європейських стандартів — усе це створює реальні передумови для повноцінного включення України в єдиний транспортний простір Європи.

Світовий досвід післявоєнного відновлення демонструє, що ключовими чинниками успішного відновлення є: стратегічне планування, залучення міжнародних інвестицій, прозорість процедур, цифровізація управління та регіональна кооперація. Ці принципи можуть і повинні бути адаптовані в Україні.

Таким чином, інтеграція до європейських мереж і модернізація транспортної системи на основі найкращих міжнародних практик є не лише викликом, а й унікальним шансом для оновлення галузі, підвищення її стійкості та конкурентоспроможності в умовах післявоєнного розвитку.

3.2. Діджиталізація в Україні на прикладі інноваційного досвіду удосконалення транспортних систем ЄС

Розвиток транспортних систем і впровадження інноваційних технологій у країнах Європейського Союзу орієнтовані на реалізацію концепції Industry 4.0 — промислової революції нового покоління, що передбачає широке застосування кіберфізичних систем (CPS) у транспортній сфері. Ця трансформація спрямована на створення "розумних" транспортних засобів і цифровізацію ключових транспортних процесів, що сприятиме

підвищенню ефективності функціонування галузі та покращенню екологічної безпеки [37, с.212].

Одним із ключових напрямів інноваційного розвитку транспортної галузі є діджиталізація, що передбачає застосування електронного зору та технологій Big Data для моніторингу транспортних засобів і оптимізації управління транспортними потоками.

Ще однією важливою перевагою діджиталізації є полегшення взаємодії між користувачем та транспортною системою. Сьогодні пасажери можуть за допомогою мобільних пристроїв отримувати актуальну інформацію про наявність вільних місць у найближчому транспортному засобі, тоді як перевізники в режимі реального часу відстежують кількість пасажирів і мають змогу оперативно направляти додаткові маршрути у найбільш затребувані напрямки.

Логістичні ІТ-системи також є важливим компонентом сучасного розвитку транспортних систем. Вони забезпечують оперативний підбір клієнтів, розрахунок оптимальних маршрутів та впровадження гібридних моделей альтернативної логістики, що сприяє більш ефективному задоволенню потреб користувачів.

Інтелектуальні транспортні системи представляють собою одну з ключових перспектив розвитку галузі. Вони забезпечують автоматизацію та оптимізацію руху транспортних засобів за допомогою сучасних технологій і датчиків. Впровадження "розумних" транспортних магістралей та інших інноваційних рішень дозволяє підвищити ефективність управління транспортними потоками і максимально раціонально використовувати інфраструктурні ресурси. Прикладом успішної реалізації таких систем є київський проект гнучкого реверсу Road Zipper, який дає змогу регулювати інтенсивність руху і значно зменшувати затори.

Провідні світові автовиробники, серед яких Audi, BMW, General Motors, Cadillac, Toyota, Continental, Mercedes-Benz, Volvo та Tesla Motors, активно займаються впровадженням безпілотних технологій у свої

транспортні засоби. Зокрема, компанії Mercedes-Benz і Daimler спільно розробляють автономний автобус, демонстрація якого вже відбулася. За оцінками експертів, ринок штучного інтелекту у транспортній галузі сьогодні сягає близько 2,5 мільярдів доларів США.

Для розвитку цифровізації та безпілотного транспорту критично важливим є інтеграція транспортних засобів у мережу Інтернет речей (IoT). У рамках такої глобальної "екосистеми" штучні системи взаємодіють між собою та з навколишнім середовищем, здійснюючи керування з мінімальним або повним відсутністю людського втручання. Концепція "Connected Car" — підключеного автомобіля — набуває все більшого поширення, означаючи, що транспортний засіб зв'язується з іншими автомобілями, пристроями, мережами та сервісами, формуючи складну інфраструктуру. Це забезпечує обмін інформацією між транспортними засобами, смартфонами та іншими девайсами. За прогнозами, обсяг ринку таких систем зросте до 50 мільярдів доларів США протягом наступних п'яти років.

Україна володіє значним потенціалом для впровадження діджиталізації та безпілотних технологій у транспортній сфері. Активне застосування цих інноваційних рішень може сприяти формуванню більш ефективної, безпечної та стійкої транспортної системи. Для досягнення цих цілей необхідним є створення сприятливого законодавчого поля, розробка відповідних стандартів і нормативних документів, а також стимулювання співпраці між органами державної влади, науково-дослідними інституціями, приватним сектором і міжнародними партнерами.

Інтеграція діджиталізації та безпілотних транспортних технологій в Україні може значно сприяти розвитку туристичної галузі, забезпечуючи комфортний, безпечний та екологічно відповідальний транспортний сервіс для міжнародних мандрівників.

Додатково, впровадження таких інновацій може позитивно вплинути на покращення внутрішніх транспортних зв'язків, забезпечуючи оперативне і комфортне пересування між різними регіонами України. Це сприятиме

розвитку туристичної інфраструктури та сприятиме популяризації менш відомих, але перспективних туристичних локацій.

Крім того, впровадження діджиталізації та безпілотних транспортних технологій може значно підвищити доступність культурних пам'яток, історичних локацій та природних заповідників. Це відкриває нові можливості для туристів відвідувати віддалені регіони, які раніше були важкодоступними.

Цифрові технології змінюють сутність транспортних систем, способів їх функціонування, основних принципів і закономірностей поведінки та перспектив розвитку. Реалізація потенціалу транспортних систем у новому технологічному укладі забезпечується їхньою природною адаптивністю до нових технологій, які змінюють споживчі переваги, конкуренцію між видами транспорту та цінність транспортної послуги.

У межах аналізу інноваційного досвіду країн Європейського Союзу щодо цифровізації транспортної сфери, автор пропонує концепцію національної цифрової платформи інтегрованого транспортного моніторингу (ЦПІТМ), яка в умовах України може стати основою для побудови прозорої, гнучкої та безпечної системи управління транспортними потоками.

Суть ідеї полягає у створенні єдиного цифрового середовища, що об'єднує інформацію з усіх видів транспорту в реальному часі, включаючи дані про рух вантажів, стан інфраструктури, пропускну здатність кордонів, аварійні ситуації тощо. Така платформа також може передбачати використання елементів штучного інтелекту для прогнозування навантаження на логістичні вузли та оптимізації маршрутів.

З технічного боку, платформа може функціонувати як інтерактивний веб-додаток із багаторівневим доступом – як для державних органів, так і для логістичних компаній та операторів ринку. Її інтерфейс має передбачати модулі GPS-відстеження транспорту, відображення стану інфраструктурних об'єктів (мости, залізниці, порти), інтерактивну карту з зонами підвищеної небезпеки (обстріли, мінування, перекриття доріг), а також розділ з аналітикою, що базується на алгоритмах штучного інтелекту. Останнє

дозволить прогнозувати навантаження на транспортні вузли, визначати «вузькі місця» у логістичних ланцюгах та оптимізувати маршрути в реальному часі.

Особливість платформи полягає в її здатності працювати в умовах воєнного часу: вона передбачає інтеграцію з безпековими системами (ДСНС, Генеральний штаб), а також технічну сумісність із цифровими сервісами ЄС (eFTI, e-CMR, DTLF).

Реалізація цієї ідеї дозволить:

- посилити координацію між державними органами, військовими структурами, логістичними компаніями та партнерами з ЄС;
- забезпечити ефективний контроль над критичною інфраструктурою;
- мінімізувати людський фактор і корупційні ризики в транспортних перевезеннях;
- стимулювати розвиток «розумної логістики» на основі українських ІТ-рішень.

Особлива увага повинна приділятися захисту даних, адже система працюватиме з критично важливою інфраструктурною інформацією, у тому числі з даними, що можуть мати оборонне значення. Для цього необхідно впровадити багаторівневу систему кіберзахисту та шифрування, яка відповідає вимогам національного законодавства у сфері інформаційної безпеки, а також стандартам НАТО та ЄС. Всі канали передачі даних повинні бути зашифровані, а доступ до окремих модулів — регламентований відповідно до ролей користувачів.

Таким чином, впровадження ЦПІТМ в умовах післявоєнного відновлення сприятиме як національній безпеці, так і поступовій інтеграції України до європейського цифрового транспортного простору.

Аналогічні рішення вже впроваджуються в ЄС у межах ініціатив eFTI (електронна інформація про вантажні перевезення), Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), а також платформ Smart Mobility. Ці приклади

демонструють ефективність діджиталізації як інструменту прозорості, безпеки та швидкості логістики.

Ця ідея може бути реалізована на базі вже існуючих українських ІТ-рішень (наприклад, "Дія", e-ТТН, ProZorro.Продажі) у співпраці з міжнародними партнерами.

Отже, цифровізація транспортної системи спрямована на створення єдиного ІТ-середовища, яке об'єднує всі види транспорту та учасників ринку перевезень. Вона передбачає впровадження електронного документообігу, інтелектуальних транспортних систем, механізму «єдиного вікна» та цифрової логістики. Інновації у моделюванні та управлінні транспортними потоками підвищують інформативність, безпеку і якість взаємодії учасників. Завдяки цифровим технологіям можна покращити задоволення потреб у перевезеннях, прискорити оформлення і контроль доставки на всіх етапах руху вантажів. Оновлена цифрова транспортна система забезпечить ефективну, злагоджену роботу пасажирських і вантажних перевезень, підвищуючи комфорт і швидкість обслуговування.

Висновки до розділу 3

В третьому розділі дипломної роботи було узагальнено міжнародний досвід та обґрунтовано пропозиції впровадження найкращих практик розвитку транспортних систем.

Для розвитку транспортної системи в контексті євроінтеграції та подолання наслідків військових дій Україна може взяти на увагу досвід ЄС, зосереджуючись на інвестиціях в інфраструктуру, розвитку громадського транспорту, партнерстві з приватним сектором, стандартизації та гарантії якості, ефективному управлінні, інтермодальності та розвитку міжнародних зв'язків.

Важливо також зосередитися на впровадженні інноваційних технологій, які сприятимуть зручності та ефективності транспортної системи.

Основні шляхи подолання кризи та розвитку транспортної системи України, на нашу думку, повинні включати наступні аспекти:

1. модернізація інфраструктури;
2. розвиток інтегрованих транспортних систем;
3. використання сучасних технологій;
4. сприяння партнерству та інвестиціям;
5. підтримка розвитку туристичних маршрутів;
6. посилення туристичного маркетингу та просування;
7. посилення співпраці між такими секторами, як туризм, транспорт, готельний бізнес, урядові органи та громадські організації;
8. підвищення якості обслуговування;
9. створення сприятливого правового середовища.

Загалом, розвиток транспортної системи України та подолання кризи вимагають комплексного підходу, включаючи інфраструктурні, технологічні, інвестиційні та маркетингові заходи, а також співпрацю між різними секторами.

ВИСНОВКИ

У процесі дослідження функціонування транспортного сектору України в умовах воєнного стану та його адаптації до європейського вектору розвитку були зроблені наступні висновки:

1. транспортна система України є ключовим елементом національної економіки та безпеки, що забезпечує мобільність ресурсів, регіональну зв'язність та інтеграцію в глобальні логістичні мережі;

2. глобальні кризи, особливо пандемія і повномасштабна війна, призвели до масштабних змін у структурі транспортних потоків, руйнуванню інфраструктури та переорієнтації логістичних маршрутів. Війна з Росією спричинила серйозні збитки у всіх сферах життя України, зокрема й у транспортній галузі. Значна частина транспортних підприємств була зруйнована, а інші опинилися на окупованих територіях;

3. повномасштабне вторгнення Росії 24 лютого 2022 року, тимчасова окупація частини території України, бойові дії, руйнування транспортної інфраструктури та постійні ракетні удари змусили всі сфери економіки швидко адаптуватися до умов воєнного часу. Проведене дослідження свідчить, що транспортний сектор України оперативно відреагував на виклики та наразі є ключовим елементом економіки, забезпечуючи ефективну та скоординовану роботу всієї транспортної системи, яка слугує рушієм розвитку країни;

4. з позитивної точки зору, війна стала каталізатором глибокої трансформації транспортної системи України. Хоча були зруйновані ключові традиційні логістичні шляхи, водночас відкрилися нові можливості для інтеграції з європейськими ринками та модернізації інфраструктури;

5. надзвичайну стійкість, гнучкість і адаптивність продемонстрував залізничний транспорт, який сьогодні виконує стратегічну роль у підтримці економіки, обороноздатності та гуманітарної стабільності України, а в

довгостроковій перспективі залізниця стане основою логістичної інтеграції з Європейським Союзом;

6. попри повне закриття неба над Україною, адаптувалась навіть авіаційна галузь, яка зберегла свою роль через переорієнтацію логістики, міжнародну координацію та планування майбутньої відбудови. Адаптація до кризи виявила гнучкість, стійкість і високий потенціал відновлення галузі в європейському контексті. На нашу думку саме авіа галузь чекають значні трансформації: модернізацію аеропортів, цифровізацію управління польотами, підготовку до інтеграції з європейським повітряним простором;

7. окрему увагу заслуговує ідея впровадження Цифрової платформи інтегрованого транспортного моніторингу (ЦПІТМ), яка може стати стратегічним інструментом управління транспортною системою в умовах післявоєнного відновлення. Її реалізація сприятиме координації між усіма учасниками логістичного процесу, забезпеченню цифрової сумісності з європейськими сервісами та підвищенню стійкості галузі до майбутніх криз.

Отже, європейський вектор розвитку не лише відкриває нові можливості для українського транспорту, а й вимагає системної модернізації, інституційної реформи та інфраструктурної інтеграції. Це стратегічний напрям, що формує майбутнє України як частини єдиного європейського транспортного простору.

Методологічний підхід, застосований у роботі, дозволив комплексно оцінити стан галузі та запропонувати практичні рекомендації щодо її подальшого розвитку у повоєнний період. Основні шляхи подолання кризи та розвитку транспортної системи України, на нашу думку, повинні включати наступні аспекти:

1. модернізація інфраструктури;
2. розвиток інтегрованих транспортних систем;
3. використання сучасних технологій;
4. сприяння партнерству та інвестиціям;
5. підтримка розвитку туристичних маршрутів;

6. посилення туристичного маркетингу та просування;
7. посилення співпраці між такими секторами, як туризм, транспорт, готельний бізнес, урядові органи та громадські організації;
8. підвищення якості обслуговування;
9. створення сприятливого правового середовища.

Наразі для України важливо продовжувати поступову гармонізацію законодавства та прийняття тих законодавчих актів, на які не впливає перебіг війни, і які можуть бути імплементовані найближчим часом.

Беручи до уваги унікальні особливості геополітичного розташування України, наявність ресурсного потенціалу та вже сформовану транспортну інфраструктуру, а також значний рівень взаємної зацікавленості у розвитку економічного співробітництва між Україною та Європейським Союзом, доцільно зосередити зусилля на прискоренні інтеграційних процесів. Важливим напрямом є гармонізація нормативно-правової бази у транспортній сфері з вимогами ЄС, модернізація транспортної інфраструктури відповідно до європейських стандартів, а також посилення транскордонної логістичної взаємодії для покращення ефективності перевезень та взаємозв'язку між країнами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Соловйова О. О. Загальний курс транспорту: навч. посібник / О. О. Соловйова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. – К. : НАУ, 2019. – 244 с.
2. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України. - Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право. Київський національний університет імені Тараса Шевченка Міністерства освіти і науки України. - Київський національний університет імені Тараса Шевченка Міністерства освіти і науки України. Київ, 2019.
3. Новак В.О. «Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України» / Електронний ресурс / Режим доступу http://www.nbuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm
4. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ: Науковий світ, 2003. 467 с.
5. Регіональна економіка: словник-довідник / О.Д. Богорад, О. М. Невелєв, В.М. Падалка, М.В. Підмогильний; за ред. М.В. Підмогильного. – К.: НДІСЕП, 2004. – 346 с.
6. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011 - № 33 – С. 13-19.
7. Чернюк Л.Г. Транспортний потенціал регіону та системна організація його 222 використання. Збірник наукових праць ВНАУ, серія «Економіка». 2011. № 2 (53). С. 3- 6.
8. Качан Є.П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу) /Є.П. Качан, М.О. Ковтонюк, М.О. Петрига та ін.; За ред. Є.П. Качана. – К.: Вищ. шк., 1997. – 365 с.

9. Ахромкін Є.М., Хорошилова І.О., Кучменко В.О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста: монографія. Харків: Бровін О.В., 2019. 254 с.
10. Вікіпедія – вільна енциклопедія. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Транспортна_система
11. Заблодська І.В. Моніторинг реалізації стратегії економічного та соціального розвитку регіону / І.В. Заблодська, С.П. Дроботенко – Луганск: Ноулідж, 2012. – 157 с.
12. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепа Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. Економіка і суспільство. – № 15. – 2018. – С. 177-185
13. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. - 336 с.
14. Інжиніринг криз та ризиків транспортних послуг: кол. моногр. / І-62 В.М. Самсонкін, І.В. Ніколаєнко, Ю.В. Булгакова та ін.; за ред. В.М. Самсонкіна та І.В. Ніколаєнко. — Київ : Талком, 2021. — 312 с.
15. Шевченко, Р. Б., Іващенко, Т. О. (2024). Стагнація транспортної галузі України як результат системних соціальних потрясінь . Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління, (11). <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2024-11-03-07>
16. Закон України «Про транспорт». - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
17. Статистичний збірник «Транспорт України 2023». - Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf
18. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/677/42e/361/67742e3614e1d794370220.pdf>

19. Транспортний баланс України. – Режим доступу: https://toplead.com.ua/ru/get_file/id/transportbalance-of-ukraine.pdf
20. Third Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3). – Режим доступу: <https://ukraine.un.org/sites/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf>
21. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Липень 2022. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>
22. Пищуліна О., Юрчишин В., Маркевич К., Міценко М., Добровольський Д. Соціально-економічні та гуманітарні наслідки російської агресії для українського суспільства. – Режим доступу: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_Gum.pdf
23. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>
24. Підсумки воєнного 2022 року для транспорту та інфраструктури України. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/pidsumki_voennogo_2022_roku_dlya_transportu_ta_infrastrukturi_ukrani_656
25. В режимі очікування. Що відбулося з українськими авіакомпаніями за понад рік війни. – Режим доступу: <https://www.rbc.ua/rus/travel/rezhimi-ochikuvannya-shcho-vidbulosya-ukrayinskimi-1680001581.html>
26. Реалізація європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності. – Режим доступу: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropey-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf>
27. Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology. 2024. Volume 9. № 4.-с. 367

28. Пріоритети розвитку реального сектора в умовах війни та повоєнного відновлення економіки України : аналіт. доп. / [О. В. Собкевич, А. В. Шевченко, В. М. Русан та ін.] ; за загальн. ред. Я. А. Жаліла – Київ : НІСД, 2024. – 104 с. – <https://doi.org/10.53679/NISSanalytrep.2024.03>

29. Де літають українські авіакомпанії. – Режим доступу: <https://www.rbc.ua/rus/travel/lishe-evropa-de-litayut-ukrayinski-aviakompaniyi-1715082169.htm>

30. Найбільший авіалайнер України здійснив перший за 3 роки пасажирський рейс: між якими містами летів. – Режим доступу: <https://www.obozrevatel.com/ukr/ekonomika-glavnaya/economy/najbilshij-avialajner-ukraini-zdiysniv-pershij-za-3-roki-pasazhirskij-rejs-mizh-yakimi-mistami-letiv.htm>

31. Укрзалізниця виводить на колії ще чотири санітарних вагони для потреб ЗСУ. – Режим доступу: <https://mod.gov.ua/news/ukrzalizniczya-vivodit-na-kolii-shhe-chotiri-sanitarnih-vagoni-dlya-potreb-zsu>

32. Укрзалізниця отримала перші нові плацкартні вагони в історії незалежної України. – Режим доступу: <https://mindev.gov.ua/news/ukrzaliznytsia-otrymala-pershi-novi-platskartni-vahony-v-istorii-nezaleznoi-ukrainy>

33. Як «Нова пошта» зазнала втрат, але зуміла масштабувати бізнес. [Електронний ресурс] / The page.-2023.-Режим доступу до ресурсу: <https://thepage.ua/ua/special-projects/yak-nova-poshta-perezhylarik-velikoyi-vijni-i-vijshla-na-zahidnij-rinok>

34. «Нова пошта» і війна: як змінилася робота найбільшої в Україні служби доставки. - Режим доступу: <https://mind.ua/video/20241311-nova-poshta-i-vijnayak-zminilasya-robota-najbilshoyi-v-ukrayini-sluzhbi-dostavki>

35. Нова пошта у світі. - Режим доступу: https://novaposhta.ua/o_kompanii/nova_poshta_u_sviti

36. Відбудова України: принципи та політика. – Режим доступу: https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf

37. Юхновська Ю.О. Сучасний стан транспортної інфраструктури туристичної галузі України. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2018, вип. 16. С.76-84. DOI: <https://doi.org/10.15802/pte.v0i16.151097>