

Сосницька Ярослава Сергіївна,
кандидат географічних наук, доцент
Маковецька Лариса Олексіївна,
кандидат географічних наук, доцент

Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна,
e-mail: yaroslava.sosnitska@gmail.com, ORCID ID:0000-0001-7341-8801
Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна, e-
mail:maklora@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-9305-7326

ЕВОЛЮЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ: ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ

Мета. Метою статті є комплексний історико-географічний аналіз еволюції транспортної системи Рівненської області як важливої складової просторової організації господарства регіону. Дослідження спрямоване на виявлення закономірностей формування та трансформації транспортної мережі в різні історичні періоди під впливом природно-географічних, соціально-економічних і політико-адміністративних чинників.

Методика. Методологічною основою дослідження є системний та історико-географічний підходи. У роботі застосовано метод ретроспективного аналізу для дослідження послідовності формування транспортної системи, порівняльно-географічний метод - для зіставлення етапів розвитку окремих видів транспорту, а також просторовий аналіз для виявлення транспортних вузлів і коридорів. Статистичний метод використано для оцінки сучасних показників розвитку транспортної інфраструктури.

Результати. Установлено, що транспортна система Рівненської області формувалася поступово й нерівномірно, відображаючи загальні закономірності соціально-економічного розвитку території та зміну історичних умов. На ранніх етапах її становлення провідну роль відігравали природні шляхи сполучення, передусім річкові долини та підвищені елементи рельєфу, які визначали напрями пересування населення й обміну товарами. Визначено основні етапи еволюції транспортної системи, кожен з яких характеризувався домінуванням певних видів транспорту та відповідною трансформацією просторової організації господарства регіону. Доведено, що індустріалізація XIX – початку XX ст. стала переломним моментом, зумовивши формування залізничної мережі, концентрацію транспортних вузлів і зростання ролі Рівненщини як транзитної території між Сходом і Заходом. Упродовж XX століття транспортна система набула комплексного багатовидового характеру завдяки розвитку автомобільного, повітряного та трубопровідного транспорту, що сприяло підвищенню територіальної зв'язаності, інтенсифікації господарських зв'язків і формуванню єдиного регіонального простору. Показано спадковість просторового «каркасу» транспортної мережі, який, попри політико-адміністративні трансформації, зберіг ключові напрями міжрегіональних комунікацій і визначив сучасну конфігурацію транспортних коридорів. Установлено, що на сучасному етапі транспортна система Рівненської області поєднує значний транзитний потенціал із низкою інфраструктурних обмежень, пов'язаних із пропускною спроможністю окремих ділянок, технічним станом інфраструктури та потребою розвитку мультимодальних логістичних рішень.

Наукова новизна. Наукова новизна полягає у комплексному історико-географічному осмисленні еволюції транспортної системи Рівненської області з урахуванням міжвидової взаємодії транспорту та спадковості просторової структури.

Практична значимість. Результати дослідження можуть бути використані при розробленні регіональних стратегій розвитку транспортної інфраструктури. Матеріали статті доцільно застосовувати в освітньому процесі під час викладання історичної географії, а також у науково-дослідній роботі.

Ключові слова: транспортна система, еволюція, історико-географічний аналіз, Рівненська область.

Sosnytska Yaroslava,
PhD in Geography, Associate Professor
Makovetska Larysa,
PhD in Geography, Associate Professor

Lesya Ukrainka Volyn National University, Lutsk, Ukraine, e-mail:
yaroslava.sosnitska@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-7341-8801>
Lesya Ukrainka Volyn National University, Lutsk, Ukraine, e-mail:maklora@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0002-9305-7326>

EVOLUTION OF THE TRANSPORT SYSTEM OF RIVNE REGION: HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL ANALYSIS

Purpose. The purpose of the article is to provide a comprehensive historical-geographical analysis of the evolution of the transport system of the Rivne region as an important component of the spatial organization of the regional economy. The study aims to identify the regularities of formation and transformation of the transport network in different historical periods under the influence of natural-geographical, socio-economic, and political-administrative factors.

Methodology. The methodological framework of the study is based on systemic and historical-geographical approaches. The research employs the method of retrospective analysis to examine the sequence of transport system formation, the comparative-geographical method to compare the stages of development of

individual modes of transport, and spatial analysis to identify transport nodes and corridors. The statistical method is used to assess current indicators of transport infrastructure development.

Results. It has been established that the transport system of the Rivne region developed gradually and unevenly, reflecting general patterns of socio-economic development and changes in historical conditions. In the early stages of its formation, natural routes of communication—primarily river valleys and elevated relief elements—played a leading role, determining the directions of population movement and commodity exchange. The main stages of the evolution of the transport system have been identified, each characterized by the dominance of specific modes of transport and corresponding transformations in the spatial organization of the regional economy. It has been proven that the industrialization of the nineteenth and early twentieth centuries became a turning point, leading to the formation of the railway network, the concentration of transport nodes, and the strengthening of the Rivne region's role as a transit territory between East and West. Throughout the twentieth century, the transport system acquired a complex multimodal character due to the development of road, air, and pipeline transport, which contributed to increased territorial connectivity, intensification of economic ties, and the formation of a unified regional space. The continuity of the spatial “framework” of the transport network is demonstrated, which, despite political and administrative transformations, preserved key directions of interregional communications and determined the modern configuration of transport corridors. At the present stage, the transport system of the Rivne region combines significant transit potential with a number of infrastructural constraints related to the capacity of certain sections, the technical condition of infrastructure, and the need for the development of multimodal logistics solutions.

Scientific novelty. The scientific novelty lies in the comprehensive historical-geographical interpretation of the evolution of the transport system of the Rivne region, taking into account intermodal interaction and the continuity of spatial structure.

Practical significance. The research results can be used in the development of regional strategies for transport infrastructure development. The materials of the article are advisable for use in the educational process when teaching historical geography, as well as in research activities.

Key words: transport system, evolution, historical-geographical analysis, Rivne region.

Постановка проблеми. Транспортна система є одним із ключових чинників просторової організації господарства, формування міжрегіональних зв'язків та соціально-економічного розвитку територій. Її еволюція відображає глибинні трансформації суспільства, зміни господарської спеціалізації, політико-адміністративного устрою та рівня техніко-технологічного прогресу. В історико-географічному вимірі транспорт виступає не лише елементом інфраструктури, а й важливим індикатором інтеграції регіону у ширші економічні та культурні просторові системи.

Рівненська область, розташована на перетині важливих історичних шляхів між Центральною, Східною та Західною Європою, упродовж століть відігравала роль транзитної території. Природно-географічні умови, зокрема рівнинний рельєф, наявність річкових шляхів, лісових масивів і болотних комплексів, істотно впливали на формування та функціонування шляхів сполучення. У різні історичні періоди транспортна мережа регіону зазнавала суттєвих змін під впливом політичних змін, військово-стратегічних потреб, розвитку торгівлі, промисловості та сільського господарства.

Актуальність дослідження еволюції транспортної системи Рівненської області зумовлена необхідністю комплексного осмислення історико-географічних передумов її формування та трансформації. Аналіз розвитку шляхів сполучення від традиційних сухопутних і водних маршрутів до становлення сучасної залізничної й автомобільної мережі дозволяє виявити закономірності просторового розвитку регіону, а також оцінити роль транспорту у формуванні економічної цілісності області. Вивчення історичного досвіду розвитку транспортної системи є важливим підґрунтям для обґрунтування сучасних регіональних стратегій та перспектив подальшого інфраструктурного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку транспортних систем регіонів України широко представлена в історичних, історико-економічних, історико-географічних та краєзнавчих дослідженнях. Теоретичні засади вивчення транспорту як чинника просторової організації господарства та соціально-економічного розвитку висвітлено в узагальнювальних працях з економічної історії України. Зокрема, у колективній монографії «Економічна історія України» (Литвин, Боряк, Геєць, 1996), а також у навчальних виданнях Ю. Б. Кравчука (Кравчук, 2014), В. І. Перевозчикова та О. А. Тимчика (Перевозчиков, Тимчик, 2011) розкрито роль інфраструктури у формуванні господарських зв'язків, розвитку торгівлі та інтеграції територій у різні історичні періоди.

Історико-географічні передумови формування шляхів сполучення на території Волині та Рівненщини розглянуто у працях, присвячених середньовічній історії регіону. Дослідження М. М. Кучинка (Кучинко, 2002) дозволяє простежити вплив заселення та становлення міських центрів на формування первинної транспортної мережі. Значний інтерес становлять і праці, що аналізують транспорт у міжвоєнний період, зокрема дослідження Т. Ковальчук (Ковальчук, 2014), у якому транспортна система Рівненської області у складі Волинського воєводства розглядається як важлива складова розвитку територій та їхньої інфраструктурної цілісності.

Окрему групу становлять дослідження, присвячені залізничному транспорту як провідному елементу транспортної системи регіону. Узагальнюючий характер має праця П. Е. Гранкіна, П. В. Лезечка, І. В. Сьомочкіна та Г. І. Шрамка (Гранкін, Лезочко, Сьомочкін, Шрамко, 1996), де висвітлено основні етапи розвитку Львівської залізниці. Локальні особливості становлення залізничної мережі Рівненщини відображено у працях О. Яремчука (Яремчук, 2011) та Т. П. Шумейко (Шумейко, 2019), які розкривають економічні й архітектурні аспекти розвитку залізничної інфраструктури.

Сучасний стан і тенденції розвитку транспортної галузі Рівненської області проаналізовано у роботі А. В. Лазаришина (Лазаришин, 2016), а кількісні параметри функціонування транспортної системи представлені в офіційних статистичних виданнях, зокрема «Статистичному щорічнику Рівненщини 2025».

Водночас аналіз наукових публікацій засвідчує недостатню комплексність досліджень еволюції транспортної системи Рівненської області, зокрема в частині поєднання історико-географічного аналізу з сучасними інфраструктурними трансформаціями. Це зумовлює актуальність подальших узагальнюючих досліджень, спрямованих на комплексне осмислення розвитку транспортної системи регіону.

Мета статті - історико-географічний аналіз еволюції транспортної системи Рівненської області як складової просторової організації господарства регіону, виявлення закономірностей її формування та трансформації в різні історичні періоди.

Для досягнення поставленої мети в статті передбачено розв'язання таких **завдань**:

- проаналізувати вплив чинників у формування шляхів сполучення на території Рівненської області на кожному історичному зрізі;
- охарактеризувати основні етапи розвитку транспортної системи регіону;
- дослідити вплив державної належності, адміністративно-політичних змін та господарської спеціалізації на просторову організацію транспортної мережі.

Методологічною основою дослідження є системний та історико-географічний підходи, що дозволяють розглядати транспортну систему Рівненської області як цілісний елемент просторової організації господарства, сформований у результаті тривалого історичного розвитку під впливом природно-географічних, соціально-економічних і політико-адміністративних чинників. У межах дослідження транспорт трактується не лише як інфраструктурна складова, а як динамічний просторовий феномен, тісно пов'язаний із процесами заселення, урбанізації, господарської спеціалізації та міжрегіональних зв'язків.

Методика дослідження ґрунтується на поєднанні загальнонаукових та спеціальних географічних методів. Метод ретроспективного аналізу застосовано для виявлення послідовності формування та трансформації транспортної системи в різні історичні періоди. Порівняльно-географічний метод використано з метою порівняння етапів розвитку окремих видів транспорту та оцінки їх ролі у господарській структурі регіону. У процесі дослідження застосовано також статистичний метод для аналізу кількісних показників розвитку транспортної інфраструктури, метод аналізу й узагальнення для опрацювання наукових публікацій, архівних і нормативно-правових джерел. Поєднання зазначених методів забезпечило комплексність дослідження та обґрунтованість отриманих висновків.

Виклад основного матеріалу. У давній період формування транспортних шляхів на території сучасної Рівненської області відбувалося під визначальним впливом природно-географічних чинників. Регіон характеризувався значною заболоченістю, лісистістю та розгалуженою річковою мережею, що зумовлювало переважання природних комунікацій над штучно облаштованими шляхами. Основними напрямками переміщення населення й товарів були річкові долини та вододіли, які забезпечували відносно безпечні та прохідні маршрути. Провідну роль у транспортному освоєнні території відігравали річки Горинь, Случ, Іква, Стир, які входили до басейнів Дніпра та Західного Бугу й виконували функцію природних транспортних артерій. Водні шляхи використовувалися для сплаву деревини, перевезення сільськогосподарської

продукції, хутра, солі та інших товарів місцевого й міжрегіонального обміну. Уздовж річок формувалися перші поселення, що виконували роль перевалочних і торговельних пунктів (Фастовець, 2020).

Сухопутні шляхи в давній період мали переважно сезонний характер і були представлені ґрунтовими дорогами, які пролягали вздовж підвищених ділянок рельєфу. Вони з'єднували поселення, мисливські угіддя та культові центри, формуючи первинну транспортну мережу, тісно пов'язану з господарською діяльністю населення. Поява перших сухопутних шляхів та засобів пересування в регіоні була зумовлена рядом історичних подій, в тому числі зародженням суспільного поділу праці, міграцією кочівних племен, війнами, пошуком людьми родючих земель та сприятливих природних умов. За цих процесів виникають перші види господарства та необхідність обміну засобами праці та продуктами праці. В якості засобів пересування використовувалися тварини, зокрема, воли та коні, облаштовувалися вози та підводи для збільшення обсягів перевезення. Гужовий транспорт на довгий час стає основним видом транспорту (Кравчук, 2014).

У період раннього середньовіччя, з утворенням державних структур Київської Русі, транспортна система регіону набула більшої впорядкованості. Територія Рівненщини входила до зони активних міжрегіональних контактів між Поліссям та Подніпров'ям. Через неї пролягали важливі торговельні напрями, що поєднували східнослов'янські землі з Центральною та Західною Європою. Транспортні шляхи виконували не лише економічну, а й військово-стратегічну функцію, забезпечуючи пересування військових, адміністративний контроль і захист територій. Вузловими пунктами цих шляхів ставали укріплені городища та ранні міські центри, зокрема Острог і Дубно, які концентрували навколо себе сухопутні й водні комунікації (Лазаришин, 2016).

У період перебування регіону у складі Великого князівства Литовського, а згодом Речі Посполитої, транспортна мережа Рівненської області набула чіткішої просторової організації. Сформувалися стабільні торговельні тракти, що з'єднували міста сучасної Рівненської області, з Києвом, Львовом, Луцьком, Брестом. Хоча більшість доріг залишалися ґрунтовими, вони регулярно використовувалися для перевезення зерна, худоби, ремісничих виробів, а також для ярмаркової торгівлі.

Важливу роль відігравали міста Рівне, Острог і Дубно, які виконували не лише адміністративні функції, але й функцію транспортно-логістичних вузлів регіонального значення. Саме тут перетиналися сухопутні шляхи, відбувалася концентрація торговельних потоків і формувалася інфраструктура обслуговування подорожніх - заїжджі двори, мости, переправи.

Річковий транспорт зберігав своє значення, особливо для масових і важких вантажів. Річки використовувалися як природні коридори, що доповнювали сухопутну мережу й підвищували транспортну доступність території в умовах обмеженого дорожнього будівництва (Фастовець, 2020).

Таким чином, у давній та середньовічний періоди транспортний розвиток Рівненської області формувалася еволюційно - від стихійного використання природних шляхів до відносно впорядкованої системи сухопутних і водних комунікацій. Саме в цей період були закладені просторові «каркаси» транспортної мережі, які згодом визначили напрями розвитку шляхів сполучення в новий і новітній час.

У XIX столітті транспортна система території сучасної Рівненської області зазнала докорінних змін, пов'язаних із процесами індустріалізації, розвитком товарного виробництва та інтеграцією регіону до загальноімперського економічного простору. Входження Волинських земель до складу Російської імперії зумовило потребу в створенні ефективних шляхів сполучення для перевезення сільськогосподарської продукції, лісових ресурсів і промислових товарів, а також для військово-стратегічних потреб.

Традиційні ґрунтові дороги й річкові шляхи вже не відповідали зростаючим обсягам вантажопотоків і вимогам швидкості перевезень. Саме це стало головною передумовою переходу до якісно нового виду транспорту — залізничного. Формування залізничної мережі на території Рівненщини розпочалося у другій половині XIX століття в межах реалізації загальноімперських інфраструктурних проєктів. Ключовим етапом стало прокладання магістральної лінії Київ–Брест, яка мала важливе стратегічне та економічне значення, поєднуючи центральні регіони імперії із західними кордонами (Яремчук, 2011).

Проходження цієї залізниці через територію області сприяло включенню регіону до системи міжрегіональних і транзитних перевезень. Виникли нові станції та залізничні поселення, що стали осередками економічної активності та просторового розвитку.

Особливу роль у транспортній системі регіону відіграв залізничний вузол у м. Здолбунів, який сформувався наприкінці XIX століття на перетині кількох залізничних напрямів. Здолбунів перетворився на один із ключових транспортно-логістичних центрів Волинської губернії у яку входила територія сучасної Рівненської області, та забезпечував перерозподіл вантажів, технічне обслуговування рухомого складу та концентрацію робочої сили. Залізничне сполучення отримали також Рівне і Дубно, що сприяло зростанню їхнього адміністративного й торговельного значення. Міста почали активно розвиватися як транспортні пункти, навколо яких формувалася промислова й складська інфраструктура (Шумейко, 2019).

Запровадження залізничного транспорту істотно вплинуло на спеціалізацію та територіальну організацію господарства регіону. Значно зросли обсяги вивозу зерна, лісу, продукції переробної промисловості. Залізниця сприяла активізації ярмаркової торгівлі, розширенню ринків збуту та формуванню стійких економічних зв'язків між Рівненщиною та іншими регіонами.

Водночас залізничне будівництво стало важливим чинником урбанізації: поблизу станцій виникали нові поселення, розвивалася соціальна інфраструктура, зростала чисельність населення. Транспортна доступність території суттєво підвищилася, що заклало основу для подальшого промислового розвитку у XX столітті. Окрім економічних функцій, залізниця виконувала важливу військово-стратегічну роль, забезпечуючи швидке переміщення військ і ресурсів у прикордонному регіоні. Це зумовило посилену увагу держави до утримання та розвитку залізничної інфраструктури, а також її інтеграцію в загальну систему оборонних комунікацій (Гранкін, Лезечко, Сьомочкін, Шрамко, 1996).

Кінець XIX – початок XX ст. ознаменувався винайденням двигуна внутрішнього згорання та появою в регіоні перших автомобілів. Формування комплексної транспортної системи на території Рівненської області почалося ще на початку 20 століття з появою перших автомобілів, але темпи та обсяги розвитку були незначними. Основними історичними передумовами, що сприяли формуванню транспортної системи Рівненщини були – територіальне розселення населення та історичне формування території. З появою автотранспорту з'являються перші автобусні сполучення, зокрема, відкриття в 1910 році маршруту Київ-Рівне (Яремчук, 2011).

Після завершення Першої світової війни та підписання Ризького мирного договору 1921 р. територія сучасної Рівненської області увійшла до складу Друга Річ Посполита, ставши частиною Волинського воєводства. Зміна державної належності зумовила переорієнтацію транспортної політики регіону відповідно до адміністративних, економічних і військово-стратегічних інтересів польської держави (Ковальчук, 2014).

Транспортна система, значною мірою сформована ще в другій половині XIX ст., потребувала відновлення після воєнних руйнувань та адаптації до нових умов господарювання. Особлива увага приділялася забезпеченню зв'язків між прикордонними східними територіями та центральними районами Польщі.

У міжвоєнний період залізничний транспорт зберігав провідну роль у вантажних і пасажирських перевезеннях. Основні залізничні лінії, прокладені в XIX столітті, були збережені й модернізовані. Проводилися роботи з відновлення полотна, мостів, станційних споруд, удосконалення систем сигналізації та організації руху.

Залізничні вузли у Рівне та Здолбунів залишалися ключовими елементами транспортної мережі, забезпечуючи сполучення регіону з Луцьком, Львовом, Ковелем, а також із центральними районами Польщі. Водночас розвиток залізниць мав переважно підтримувальний характер і був орієнтований не стільки на розширення мережі, скільки на її експлуатаційну стабільність.

Найдинамічніші зміни у міжвоєнний період відбувалися у сфері автомобільного транспорту. Польська адміністрація розглядала розвиток дорожньої мережі як один із ключових інструментів інтеграції східних воєводств у загальнодержавний простір. Розпочалося системне будівництво й реконструкція автошляхів, зокрема тих, що з'єднували Рівне з Луцьком, Дубном, Крем'янцем та іншими адміністративними центрами (Литвин, Боряк, Геєць, 2011).

Хоча більшість доріг залишалася ґрунтовою, з'явилися перші ділянки з твердим покриттям, удосконалювалася система мостів і переправ. Активно розвивалося автобусне

сполучення, яке забезпечувало регулярні перевезення між містами та повітовими центрами, а також доступність віддалених сільських територій.

Транспортна система міжвоєнного періоду була тісно пов'язана з аграрною спеціалізацією регіону. Основними вантажами залишалися зерно, ліс, продукти тваринництва та переробної промисловості. Залізничний і автомобільний транспорт забезпечували вивезення продукції до внутрішніх районів Польщі та на експорт. Водночас транспорт відіграв важливу соціальну роль, сприяючи мобільності населення, розвитку торгівлі, функціонуванню ярмарків і ринків. Міста Рівне, Дубно, Острог поступово формувалися як регіональні транспортно-обслуговуючі центри.

Значне місце в транспортній політиці міжвоєнного періоду посідав військово-стратегічний чинник. Прикордонне положення Волинського воєводства зумовлювало необхідність підтримання транспортної інфраструктури в стані, придатному для швидкого переміщення військ і техніки. Саме тому пріоритет надавався шляхам, що мали стратегічне значення, тоді як розвиток локальних і другорядних маршрутів був обмеженим (Яремчук, 2011).

Розвиток транспортної системи Рівненської області в територіальних межах сучасного регіону розпочався після її утворення 4 грудня 1939 року. Уже 17 грудня 1939 року було створено Рівненський обласний дорожній відділ, що заклало організаційні основи формування автомобільної інфраструктури. Станом на 1940 рік протяжність автомобільних шляхів з твердим покриттям становила лише 320 км, або близько 4 % від загальної довжини автогужових доріг області, що свідчило про початковий рівень розвитку дорожньої мережі.

Подальший розвиток транспортної системи було перервано подіями Другої світової війни. У 1941 році діяльність обласного дорожнього відділу припинилася, а всі основні види транспорту зазнали суттєвих руйнувань. Водночас ще у довоєнний період, у 1930-х роках, на території області закладалися передумови розвитку повітряного транспорту: у селі Велика Омеляна було споруджено військовий аеропорт, який у роки війни виконував стратегічні функції (Фастовець, 2020).

Після визволення території області у 1944 році розпочався етап комплексної відбудови транспортної інфраструктури. У лютому 1944 року було відновлено діяльність обласного дорожнього відділу, а в березні створено три дорожньо-експлуатаційні дільниці у містах Сарни, Рівне та Острог. За ними було закріплено сім головних автомобільних доріг республіканського значення загальною протяжністю 560 км та експлуатацію восьми титульних мостів сумарною довжиною 2100 м. У цей же період, влітку 1945 року, на базі колишнього військового аеродрому було відкрито перші цивільні авіаперельоти, які забезпечували транспортний зв'язок області з іншими регіонами (Кравчук, 2014).

У другій половині 1940-х — 1950-х років розвиток транспортної системи області відбувався в умовах післявоєнних п'ятирічок і був спрямований на відновлення господарських зв'язків. Автомобільний транспорт поступово набував провідного значення у вантажних перевезеннях, особливо в аграрному секторі, де при колгоспах формувалися автотранспортні організації. Паралельно з цим залізничний транспорт зберігав лідерство за обсягами вантажообігу: у 1953 році Здолбунівський залізничний вузол було включено до складу Львівської залізниці, що сприяло інтеграції регіону в загальнодержавну транспортну систему. У цей період розширюється і міський транспорт, насамперед у Рівному, де формується мережа автобусних маршрутів, орієнтованих на забезпечення трудових і соціально-побутових перевезень населення (Шумейко, 2019).

У 1960-х роках відбувається подальша структурна модернізація транспортної системи області. З 1960 року розпочалася модернізація пасажирського рухомого складу залізниці, що підвищило її роль у пасажирських перевезеннях між населеними пунктами. Одночасно в містах області, передусім у Рівному, активізується розвиток міського автобусного транспорту, який стає основним видом громадського сполучення. У 1962 році було збудовано новий аеровокзал, а в 1963 році сформовано Рівненський об'єднаний авіагін, що посилило роль авіації в міжрегіональних перевезеннях.

Найбільш інтенсивний розвиток транспортної інфраструктури припадає на 1970–1980-ті роки. У 1975 році на залізничному транспорті було впроваджено комплексну систему управління якістю продукції, спрямовану на підвищення ефективності перевезень. У 1977 році в Рівному введено в експлуатацію сучасний аеровокзальний комплекс із злітно-посадковою смугою, здатною приймати літаки середнього класу. У цей же період активно розвивається трубопровідний транспорт, пов'язаний із загальносоюзною системою транспортування нафти та

газу, що забезпечило енергетичні потреби промисловості й комунального господарства області. Водночас стрімко зростала протяжність автомобільних доріг з твердим покриттям: станом на 1976 рік їх частка серед доріг місцевого значення становила 38 % (Кравчук, 2014).

У 1980-х роках транспортна система області характеризувалася подальшою технічною модернізацією. В авіації освоюються нові типи повітряних суден, зокрема Л-410 УВП, автомобільна мережа наближається до повного охоплення території області, а міський транспорт розширює маршрутну сітку та пасажиромісткість. До 1991 року частка автомобільних доріг з твердим покриттям досягла 87 %, що фактично означало ліквідацію бездоріжжя в області. Водний транспорт, попри наявність річкової мережі, у цей період не функціонував через несудноплавність річок регіону.

У роки незалежності України транспортна система Рівненської області зазнала інституційних трансформацій. Було створено державне підприємство «Укрзалізниця», якому підпорядковано всі залізничні організації регіону. У 1992 році аеропорт Рівне отримав статус міжнародного, що розширило можливості повітряного сполучення, а трубопровідний транспорт інтегрувався в національну енергетичну інфраструктуру. У 2001 році завершено модернізацію ділянки автомобільної дороги Корець - Рівне до першої технічної категорії, а остаточне організаційне оформлення авіаційної інфраструктури відбулося зі створенням Державного підприємства «Міжнародний аеропорт Рівне» (Лазаришин, 2016).

На сучасному етапі транспортна система Рівненської області є одним із ключових елементів регіональної інфраструктури та важливим чинником соціально-економічного розвитку. Вона охоплює автомобільний, залізничний, повітряний транспорт і міський електротранспорт, забезпечуючи як внутрішньообласні, так і міжрегіональні та міжнародні перевезення. Вигідне територіально-географічне положення області зумовлює її значний транзитний потенціал і формує роль Рівненщини як транспортного вузла на перетині ключових напрямів сполучення між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем Європи.

Сучасний просторовий «каркас» транспортної системи області визначається проходженням через її територію низки міжнародних і міжрегіональних транспортних коридорів. Зокрема, Рівненська область інтегрована в систему Критських транспортних коридорів №3 (Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ) та №5 (Львів – Рівне – Сарни – Мінськ), а також у стратегічні напрями Європа – Азія та Балтійське море – Чорне море. Саме ці коридори зумовлюють концентрацію магістральної інфраструктури, підвищене транспортне навантаження та зростання ролі логістичних сервісів у структурі регіональної економіки (Стратегія розвитку Рівненської області на період до 2027р.).

Автомобільний транспорт у сучасних умовах відіграє провідну роль у вантажних і пасажирських перевезеннях. Протяжність мережі автомобільних доріг загального користування в області становить 5162,3 км, з яких 2020 км припадає на дороги державного значення та 3142,3 км — на дороги місцевого значення. Ключовими магістральними напрямками є міжнародні та національні автошляхи М-06 (Е40) Київ – Чоп, М-06 (Е373) Київ – Ковель – Ягодин, М-19 (Е85) Доманове – Ковель – Чернівці, а також національні та регіональні дороги Н-22, Н-25, Р-76, Р-77, які формують основу міжрегіональних зв'язків (Статистичний щорічник Рівненщина2025, 2024).

Залізничний транспорт забезпечує вантажні та пасажирські перевезення у дальньому сполученні. Експлуатаційна довжина залізничних колій у межах області становить 542,1 км. Найбільш технічно оснащеними та інтенсивно використовуваними є двоколіїні електрифіковані ділянки Красне – Здолбунів – Рівне – Клевань, а також напрям Чоп – Львів – Рівне, які формують основні вантажо- та пасажиропотоки. Разом із тим у транспортній системі виокремлюються «вузькі місця» пропускної спроможності — насамперед ділянка Здолбунів – Красне, що працює на межі можливостей, та інтенсивно навантажений напрям Сарни – Рокитне – Волинське. Унікальною особливістю регіону є функціонування найдовшої в Європі вузькоколійної залізниці Антонівка – Зарічне протяжністю 105,8 км, яка має не лише транспортне, а й туристично-культурне значення.

Важливим елементом сучасної транспортної системи є Міжнародний аеропорт Рівне, який має статус міжнародного та відповідні сертифікати. Аеропорт розташований на перетині міжнародних повітряних і автомобільних шляхів та включає аеродром, аеровокзал і наземні комплекси. У стратегічних документах розвитку області окремо наголошено на необхідності активізації використання потенціалу аеропорту — як для нарощування пасажирських і вантажних перевезень, так і для формування регіонального транспортно-логістичного хабу.

Транспортна система області доповнюється мережею пунктів пропуску автомобільного, залізничного та авіаційного сполучення, серед яких залізничні пункти Удрицьк і Сарни, автомобільні Городище та Прикладники, а також повітряний пункт пропуску Рівне. Водночас підкреслюється потреба в модернізації їх інфраструктури, що є критично важливим в умовах зростання ролі західних транспортних напрямів (Лазаришин, 2016)

Сучасний етап розвитку транспортної системи області характеризується посиленням ролі мультимодальної логістики. Показовим прикладом є функціонування з 2021 року мультимодального вантажного терміналу «Сухий порт» у Клевані, орієнтованого на поєднання автомобільних і залізничних перевезень та обслуговування експортно-імпортних вантажів.

Таким чином, сучасний стан транспортної системи Рівненської області характеризується поєднанням розвиненого транзитного потенціалу та наявних інфраструктурних обмежень. Існуюча мережа загалом є достатньою для забезпечення поточних обсягів перевезень, однак потребує системної модернізації, наближення до стандартів ЄС і посиленої уваги до розвитку пунктів пропуску, аеропорту та мультимодальних логістичних потужностей.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У ході дослідження встановлено, що транспортна система Рівненської області сформувалася під впливом поєднання природно-географічних, соціально-економічних і політико-адміністративних чинників та пройшла тривалий еволюційний шлях розвитку. На ранніх етапах провідну роль у формуванні шляхів сполучення відігравали природні комунікації, передусім річкова мережа та особливості рельєфу. Простежено спадковість просторового «каркасу» транспортної мережі, який трансформувалася відповідно до змін державної належності та господарської спеціалізації регіону. Визначено, що індустріалізація XIX – початку XX ст. стала ключовим етапом формування сучасної транспортної системи, зумовивши розвиток залізничного транспорту та посилення транзитної ролі Рівненської області. У XX столітті транспортна система набула багатовидового характеру, забезпечивши зростання територіальної зв'язаності регіону. На сучасному етапі транспортна система області характеризується значним транзитним потенціалом і водночас наявністю інфраструктурних обмежень, що зумовлює потребу її подальшої модернізації. Отримані результати підтверджують визначальну роль транспорту у соціально-економічному розвитку Рівненської області.

Перспективним є поглиблення досліджень мультимодальної логістики Рівненської області з урахуванням інтеграції до європейського транспортного простору та сучасних викликів. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на оцінку впливу транспортної інфраструктури на систему розселення, розвиток територіальних громад і реалізацію принципів сталого розвитку регіону.

Список використаних джерел

- Гранкін П.Е., Лезечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. (1996). Львівська залізниця: історія і сучасність. Львів: В-во «Центр Європи», 1996. С. 17-84.
- Ковальчук Т. (2014). Транспортна система Волинського воєводства у міжвоєнний період як складова туристичної інфраструктури краю. *Краєзнавство*. 2014. № 1. С. 86 – 91.
- Кравчук, Ю.Б. (2014). Економічна історія : навч. посіб. Харк. нац. ун-т внутр. справ. - Харків : ХНУВС, 2014. 223 с.
- Кучинко М. М. (2002). Волинська земля X – середини XIV століття . Луцьк : Вежа. 2002. 303 с.
- Лазаришин А.В. (2016). Тенденції розвитку транспортної галузі Рівненської області. *«Економічні науки»* . Випуск 3(75), 2016 р. С. 56-62
- Литвин В. М., Боряк Г. В., Геєць В. М. (2011). Економічна історія України : Історико-економічне дослідження: в 2 т. НАН України. Інститут історії України. К.: Ніка-Центр, 2011. Т. 2. 608 с.
- Перевозчиков В. І., Тимчик О. А. (2011) Історія економіки українських земель (кінець IX – початок XX ст.) : курс лекцій. Київ : КНТ, 2011. 472 с.
- Статистичний щорічник Рівненщини 2024 (2025). Рівне : Голов. упр. статистики у Рівненській області, 2025. 444 с.
- Стратегія розвитку Рівненської області на період до 2027 року. Офіційний сайт Волинської обласної державної адміністрації: веб-сайт URL : <https://voladm.gov.ua/category/strategiya-rozvitku-oblasti/1/>
- Фастовець О. О. (2020). Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку XX ст. як чинник виникнення туристичної галузі. *Туристично-краєзнав. дослідж.* Вип. 4. К. : Держ. п-во «Нац. турист. організація». 2020. С. 418–443.
- Шумейко Т. П. (2019). Архітектурна історія «залізничної Рівненщини». *Вісн. Нац. ун-ту водного госп-ва та природокористування*: збірник наук.праць. Рівне, 2019. Вип. 2. С. 23–25.
- Яремчук О. (2011). Рівненський транспорт у другій половині XIX – на початку XX століття . *Наукові записки* . Луцьк, 2011. Вип. 9, ч. 2. С. 312–319.

References

- Grankin, P. E., Lezechko, P. V., Syomochkin, I. V., & Shramko, H. I. (1996). Lviv Railway: History and Modernity. Lviv: Tsentr Yevropy Publishing House, pp. 17–84.
- Kovalchuk, T. (2014). Transport system of the Volyn Voivodeship in the interwar period as a component of the region's tourism infrastructure. *Kraieznavstvo*, 1, 86–91.
- Kravchuk, Yu. B. (2014). Economic History: A Study Guide. Kharkiv: Kharkiv National University of Internal Affairs. 223 p.
- Kuchynko, M. M. (2002). Volyn Land from the 10th to the Mid-14th Century. Lutsk: Vezha Publishing House. 303 p.
- Lazaryshyn, A. V. (2016). Trends in the development of the transport sector of Rivne Region. *Economic Sciences*, 3(75), 56–62.
- Lytvyn, V. M., Boriak, H. V., & Heiets, V. M. (Eds.). (2011). Economic History of Ukraine: A *Historical and Economic Study* (Vol. 2). Kyiv: Nika-Center. 608 p.

- Perevozchikov, V. I., & Tymchuk, O. A. (2011). History of the Economy of Ukrainian Lands (Late 9th – Early 20th Century): Lecture Course. Kyiv: KNT. 472 p.
- Statistical Yearbook of Rivne Region 2024. (2025). Rivne: Main Department of Statistics in Rivne Region. 444 p.
- Strategy for the Development of Rivne Region until 2027. (n.d.). Official website of the Volyn Regional State Administration. Retrieved from <https://voladm.gov.ua/category/strategiya-rozvitku-oblasti1/1/>
- Fastovets, O. O. (2020). Development of the transport system from ancient times to the early 20th century as a factor in the emergence of the tourism industry. *Tourism and Local History Studies*, 4. Kyiv: State Enterprise “National Tourism Organization”, 418–443.
- Shumeiko, T. P. (2019). Architectural history of the “railway Rivne region”. *Bulletin of the National University of Water and Environmental Engineering*, 2, 23–25.
- Yaremchuk, O. (2011). Rivne transport in the second half of the 19th and early 20th centuries. *Scientific Notes*, 9(2), 312–319.

Отримано редакцією журналу / Received: 04.02.26

Прорецензовано / Revised: 14.02.26

Схвалено до друку / Accepted: 28.02.26