



УДК 338

[https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12\(22\)-1135-1147](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12(22)-1135-1147)

Мельниченко Олександр Іванович кандидат технічних наук, професор, перший проректор університету, Національний транспортний університет, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-9694-9824>

Мельниченко Іван Олександрович здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти, Національний транспортний університет, м. Київ, <https://orcid.org/0009-0002-4188-145X>

СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ЧАСУ ТА ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄС

Анотація. У статті визначено, що транспортна інфраструктура України зазнає значних викликів через воєнні дії, нестабільність керівництва державних підприємств, кадрові проблеми та затримки у впровадженні європейських стандартів. Проаналізовано вплив часткового відкриття портів, будівництва євроколій і ключових транспортних об'єктів на ефективність розвитку галузі. Розглянуто проблеми кадрового забезпечення залізничної, портової та автомобільної логістики в умовах мобілізації та зміни керівництва. Визначено, що міжнародні фактори, зокрема блокування кордонів польськими фермерами, додатково ускладнюють стабільність логістичних ланцюгів і експортний потенціал.

Проаналізовано український чорноморський коридор, який перевіз понад 73 млн тонн вантажів, стабільність роботи якого забезпечувалася страхуванням суден і залученням українських банків. Розглянуто відновлення контейнерних терміналів у портах Великої Одеси та відновлення фідерного й прямого сполучення.

Охарактеризовано ключові управлінські зміни: об'єднання міністерств у «мегаміністерство», кадрові перестановки в АТ «Укрзалізниця» та призначення нового віцепрем'єр-міністра. Визначено значення Подільсько-Воскресенського мостового переходу для Києва та завершення приватизації порту «Білгород-Дністровський». Проаналізовано руйнування дорожньої інфраструктури (понад 25 тис. км доріг і 344 мости) та джерела їх відновлення, включаючи міжнародні кредити ЄБРР.

Урядова Програма дій до 2026 року визначає шість напрямів політики у транспорті: фінансова стабілізація «Укрзалізниці», впровадження європейських стандартів, розвиток державно-приватного партнерства в портах, реформування





автомобільних перевезень, інтеграція транспортної сфери до стандартів ЄС та підвищення пропускної спроможності кордону.

Сформовано операційні цілі: розвиток прикордонної інфраструктури, реформа пасажирських перевезень з цифровізацією та електронним кабінетом перевізника, впровадження смарт-тахографів і створення Національного бюро розслідувань аварійних подій. Заплановано стабільну роботу АТ «Укрзалізниця» з інтеграцією до європейського залізничного простору та фінансовою підтримкою.

Ключові слова: розвиток, транспорт, інфраструктура України, інтеграція, стандарти ЄС, фактори, війна, управління.

Melnychenko Oleksandr Ivanovich Candidate of Technical Sciences, Professor, First Vice-Rector of the University, National Transport University, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-9694-9824>

Melnychenko Ivan Oleksandrovych Second (master's) level higher education student, National Transport University, Kyiv, <https://orcid.org/0009-0002-4188-145X>

CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF WAR AND EU INTEGRATION

Abstract. The article states that Ukraine's transport infrastructure faces significant challenges due to military actions, instability in the management of state-owned enterprises, staffing problems, and delays in the implementation of European standards. The impact of the partial opening of ports, the construction of European gauge railways, and key transport facilities on the effectiveness of the industry's development is analyzed. It examines the problems of staffing railway, port, and road logistics in the context of mobilization and leadership changes. It concludes that international factors, in particular the blocking of borders by Polish farmers, further complicate the stability of logistics chains and export potential.

The Ukrainian Black Sea corridor, which transported over 73 million tons of cargo, was analyzed. Its stable operation was ensured by ship insurance and the involvement of Ukrainian banks. The restoration of container terminals in the ports of Greater Odessa and the restoration of feeder and direct connections were considered.

Key management changes are described: the merger of ministries into a "mega-ministry," personnel changes at Ukrzaliznytsia JSC, and the appointment of a new deputy prime minister. The significance of the Podilsko-Voskresensky bridge crossing for Kyiv and the completion of the privatization of the Bilhorod-Dnistrovsky port are determined. The destruction of road infrastructure (over 25,000 km of roads and 344 bridges) and sources of its restoration, including international loans from the EBRD, are analyzed.





The government's Action Program until 2026 defines six policy areas in transport: financial stabilization of Ukrzaliznytsia, implementation of European standards, development of public-private partnerships in ports, reform of road transport, integration of the transport sector into EU standards, and increasing border capacity.

Operational goals have been set: development of border infrastructure, reform of passenger transport with digitization and an electronic carrier's office, introduction of smart tachographs, and creation of a National Bureau of Accident Investigation. Stable operation of JSC Ukrzaliznytsia is planned with integration into the European railway space and financial support.

Keywords: development, transport, infrastructure of Ukraine, integration, EU standards, factors, war, management.

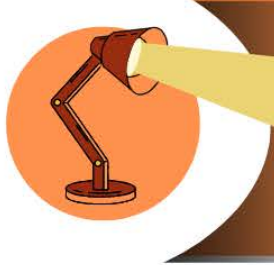
Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура України зазнає суттєвих викликів через комплекс факторів: наслідки воєнних дій, нестабільність керівництва державних підприємств, кадрові проблеми та затримки у реформуванні відповідно до європейських стандартів. Попри розблокування портів, часткове відкриття важливих транспортних об'єктів і початок будівництва євроколій, відсутність стабільного управління, брак ресурсів та слабка гармонізація законодавства з правилами ЄС гальмують ефективний розвиток галузі. Особливе занепокоєння викликає кадрове забезпечення залізничної, портової та автомобільної логістики в умовах мобілізації, а також часті зміни керівництва ключових підприємств. Міжнародні фактори, такі як блокування кордонів польськими фермерами, додатково впливають на стабільність логістичних ланцюгів та експортний потенціал країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика функціонування транспортної системи України та її інтеграції до ЄС активно висвітлюється у наукових працях вітчизняних і закордонних дослідників, серед яких В. Баранов, Ю. Бараш, Г. Ващенко, І. Вовк, А. Гайков, М. Данько, О. Дейнека, О. Євсєєв, В. Зеркалов, О. Комчатних [1], І. Малярчук, С. Петровська, С. Пирожков, Д. Прейгер, П. Попович, Н. Редько, Н. Ткаченко, О. Шевчук, С. Шульц [2] та інші.

Окремий науковий інтерес становлять дослідження, присвячені інтеграційним процесам та зовнішньоекономічній співпраці України з ЄС у транспортній сфері, зокрема проблеми гармонізації стандартів, розвитку інфраструктури та підвищення ефективності транспортних систем. У воєнний час дедалі більшої актуальності набувають дослідження щодо відновлення інфраструктури, забезпечення стійкості функціонування, адаптації до нових логістичних викликів та інтеграції до стандартів ЄС.

Метою статті є аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури України (залізничного, автомобільного, морського та мультимодального





транспорту), визначення основних проблем розвитку галузі у воєнний період та оцінка прогресу гармонізації законодавства з нормами ЄС.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на війну, нестачу кадрів та зміни в керівництві галузі, транспортна система України у 2024 році продовжувала ефективно функціонувати, задовольняючи потреби пасажирів і економіки, а також забезпечуючи критичну логістику для зміцнення обороноздатності держави. За оцінкою ЦТС, найбільш значущими подіями та тенденціями, що визначали роботу транспортної інфраструктури та логістики протягом року, стали ті, які розглядаються нижче.

У 2024 році український чорноморський коридор вдруге поспіль підтвердив свою ключову роль у транспортній галузі. Його безперервне функціонування довело світу, що Україна здатна забезпечувати роботу морських торговельних шляхів навіть без гарантій «безпеки» з боку Росії чи ООН, спираючись лише на захист Сил оборони країни.

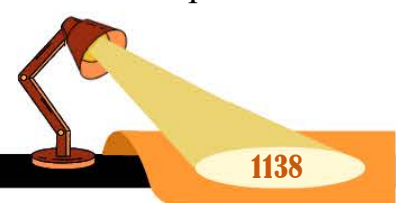
16 серпня 2024 року, підбиваючи підсумки року роботи коридору, прем'єр-міністр Денис Шмигаль відзначив: понад 2300 суден зайшли в українські порти, загальний вантажообіг перевищив 64 млн тонн, з яких майже 44 млн тонн становив експорт зернових. При цьому українські експортери збільшили фізичні обсяги продажів товарів на 35% у першому півріччі 2024 року.

Суттєво сприяло цьому зменшення витрат перевізників на страхування. На початку січня Україна разом із урядом Великої Британії та пулом міжнародних страхових компаній за участю брокера Marsh створили спеціальний механізм страхування суден, що користуються українським морським коридором. Згодом страхування суден у Чорному морі забезпечили два українські банки - «Укрексімбанк» та «Укргазбанк». Наприкінці лютого механізм поширили на всі види вантажів, а не лише на зернові [4].

З середини березня морський коридор, що сполучає порти Одеса, Чорноморськ та Південний, працює цілодобово. 30 березня порт Південний прийняв Ньюкаслмакс **Captain Leonidas** - судно довжиною 300 м, шириною 50 м і дедвейтом 203 тис. т, що стало найбільшим судном, яке пройшло до українських портів від початку повномасштабного вторгнення Росії.

Восени Росія застосувала нову тактику для ускладнення роботи коридору, здійснюючи удари безпосередньо по суднах у портах, де 5 жовтня через атаку по цивільному судну під прапором Палау загинув українець, а п'ятеро іноземних членів екіпажу отримали поранення, а 6 та 10 жовтня постраждали ще два цивільні судна під прапорами Сент-Кітс і Невіс та Панами, що перевозили кукурудзу та інші вантажі. Незважаючи на обстріли, морський коридор продовжив свою роботу: за 11 місяців 2024 року через нього було перевезено 73,4 млн тонн вантажів, а з початку функціонування маршруту ним скористалися понад 3000 суден.

За даними АМПУ, станом на 10 грудня всі діючі українські морські порти обробили загалом 91,1 млн тонн вантажів [5].





Наступною подією, що визначали роботу транспортної інфраструктури та логістики протягом 2024 року є обговорення відновлення роботи контейнерних терміналів у портах Великої Одеси, що розпочалося саме на початку цього року. У березні Міністерство розвитку економіки повідомило, що п'ять терміналів, які тоді обробляли аграрну та іншу продукцію, готові знову працювати з контейнерами. Відновлення роботи терміналів і контейнерних ліній планувалося поетапно, починаючи з фідерних суден. Це є важливим моментом, адже контейнерні перевезення передусім забезпечують транспортування продукції з доданою вартістю [6].

Перше судно з контейнерами, яке зайшло до одного з портів Великої Одеси після початку повномасштабного вторгнення, **T Mare** під прапором Панами - прибуло 3 квітня. Воно здійснило фідерне перевезення до закордонного хабу, пройшовши через порт Чорноморськ до румунського порту Констанца. Перші кроки у відновленні фідерного сполучення були зроблені ще наприкінці 2022 року, коли Maersk налагодив лінію між Рені та Констанца. Поступово до фідерного сервісу приєдналися CMA CGM, MSC і Harag-Lloyd, що зробило логічним повернення контейнерних ліній у глибоководні українські порти, адже раніше українські експортери були змушені користуватися лише сухопутними маршрутами.

21 квітня до порту Чорноморськ зайшов контейнеровоз **Pros Hope** з Китаю під прапором Панами - перше судно, що прибуло безпосередньо з точки відправлення, а не в рамках фідерного сервісу. На той час два фідерні контейнеровози - **T Mare** та **T Moon**, керовані українською компанією, обслуговували маршрути між Чорноморськом, турецьким портом Ялова та румунською Констанцою.

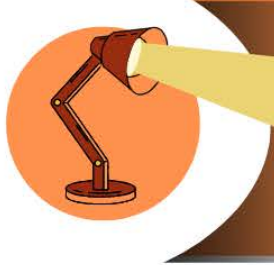
Наприкінці травня німецька компанія **Harag-Lloyd** почала пропонувати контейнерні перевезення до українських портів, орендуючи слоти на сервісі між Румунією та Україною, який обслуговує українська компанія **Iteris Feeders** з Одеси. Одночасно **Maersk** оголосила про запуск першого контейнерного сервісу після початку війни, використовуючи судно місткістю понад 1100 TEU. Фідерне сполучення здійснювалося між Констанца та Чорноморськом, а з жовтня Maersk запустила новий щотижневий сервіс від єгипетського порту Порт-Саїд до Чорноморська. Фідерні перевезення власними судами до Чорноморська почала й турецька компанія **Akkon**, а на початку липня порт Одеси прийняв контейнеровоз **Levante F** (MSC) з грузинського порту Поті - перше судно MSC після початку повномасштабного вторгнення Росії.

Водночас галузеві керівники відзначали майже готове відновлення поромного сполучення, але воно наразі так і не було відновлене.

Ще в грудні 2022 року Кабмін об'єднав Міністерство інфраструктури та Міністерство розвитку громад і територій, створивши «мегаміністерство», що відображало радше перерозподіл сфер впливу, ніж оптимізацію управління.

У травні 2024 року парламент звільнив віцепрем'єр-міністра - міністра розвитку громад, територій та інфраструктури разом із заступниками, зали-





шивши міністерство без ключових посадовців, зокрема відповідальних за портову галузь. Тимчасово обов'язки міністра було покладено на іншого посадовця, але це не прискорило роботу відомства.

На початку вересня Верховна Рада призначила нового віцепрем'єр-міністра - міністра розвитку громад, територій та інфраструктури. Одночасно уряд змінив назву міністерства на «Міністерство розвитку громад та територій», виключивши зі сфери «інфраструктуру». Це стало першим випадком в історії України, коли в назві міністерства немає слова «транспорт» або «інфраструктура», і це стало ще однією ключовою подією 2024 року, яка визначає подальший розвиток транспортної інфраструктури та логістики країни.

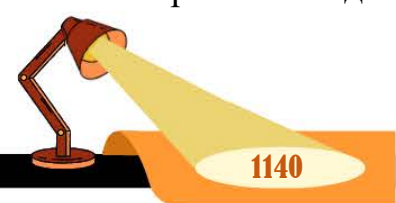
Представники влади та бізнесу підтримують необхідність розділення міністерства. За результатами дев'ятого «Інфраструктурного індексу» Європейської Бізнес Асоціації, майже 75% компаній підтримують створення окремого органу, який займатиметься транспортом та інфраструктурою [3]. Парламент також схвалює цю ініціативу: комітет з питань інфраструктури та транспорту направив пропозицію про поділ міністерства до Кабміну через конфлікт інтересів між національними та регіональними пріоритетами.

За даними ЄБА, йдеться про реалізацію «старого» плану створення Міністерства транспортної інфраструктури з кадровим наповненням, яке планують завершити до кінця 2025 року.

Ще одна ключова подія: восени 2024 року в АТ «Укрзалізниця» відбулися зміни в керівництві. 7 жовтня голова правління подав заяву про дострокове припинення повноважень. Він очолював компанію з березня 2023 року за дворічним контрактом. Невдовзі наглядова рада підтримала його відставку, і вже 21 жовтня Кабмін за поданням наглядової ради призначив нового голову правління строком на три роки. Колишній керівник залишився членом правління до завершення контракту, водночас із посад були звільнені інші члени правління [4].

За даними ЦТС, середній термін перебування керівника «Укрзалізниці» на посаді становить близько року. До призначення на голову правління новий керівник обіймав посаду члена правління та відповідав за пасажирський напрям. Перші його кроки включали запуск нових маршрутів, у тому числі міжнародних, та пропозицію індексації державних регульованих тарифів на вантажні перевезення на 37%, яку згодом підтвердили до реалізації в лютому наступного року. Представники бізнесу оцінюють таке підвищення тарифів як «не лише необґрунтоване, але й небезпечне для всієї транспортної системи країни».

Відкриття Подільсько-Воскресенського мостового переходу стало однією з ключових подій 2024 року для Києва. На даний момент працюють чотири смуги для легкових авто та громадського транспорту, облаштовані зупинки і запусчено нові автобусні маршрути. Вантажівки пропускатимуть після облаштування прямих виїздів та з'їздів. Міст з'єднає Поділ із лівобережними районами через





Дніпро та Десенку. У фінальному варіанті конструкція включатиме три мости та естакади, верхній ярус із шістьма смугами руху та нижній - з двома коліями метро. Питання заїздів поки що потребують вирішення для повного функціонування мосту. [4].

У листопаді 2024 року відбувся успішний аукціон з приватизації єдиного майнового комплексу державного підприємства «Білгород-Дністровський морський торговельний порт». Процес тривав кілька років: у 2023-2024 роках відбулися вісім невдалих спроб продажу через відсутність учасників. У травні колектив порту звернувся до влади з проханням відновити суднозаходи, а в серпні порт відвідали потенційні польські інвестори. 7 листопада відбувся 13-й аукціон: єдиним учасником стала компанія ТОВ «ТОП-ОФФЕР», яка запропонувала 90 млн грн за підприємство плюс 18 млн грн ПДВ. Стартова ціна лота становила 88,9 млн грн.

Через бойові дії в Україні зруйновано 25 400 км доріг та 344 мости, відновлення яких може зайняти 5–20 років. У 2024 році фінансування дорожньої галузі здійснювалося за рахунок невикористаних залишків Дорожнього фонду 2021-2023 років, коштів резервного фонду на військові потреби та міжнародних проєктів.

Восени завершено будівництво 628-метрового мосту на річці Десна поблизу Чернігова, який забезпечує найкоротший шлях із київської траси до центру міста. ЄБРР перепризначив кредит у 267 млн євро для термінового ремонту автошляху М-06 та планує другий транш у 160 млн євро на підвищення безпеки та екологічності руху. Ремонт охопить Київську, Житомирську та Рівненську області.

Початковий кредит 2020 року у 450 млн євро на покращення автошляхів Київ-Одеса було перепризначено на західні маршрути до ЄС, зокрема на відновлення ділянки М-09 Львів-Рава-Руська, що входить до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), де трафік суттєво зріс через війну.

Наступна подія - на початку 2024 року українські перевізники зіткнулися з серйозними проблемами через блокування українсько-польського кордону. Польські фермери організували протест з 6 листопада 2023 року до 29 квітня 2024 року, вимагаючи скорочення дозволів для українських вантажоперевізників до довоєнного рівня. Це призвело до затримок вантажів та значних черг на пунктах пропуску.

Тимчасове розв'язання конфлікту відбулося 17 січня, але вже в лютому блокування повторилося, зокрема, зупиняли поїзд із пасажирами та висипали зерно з вагонів. До середини березня рух вантажів здійснювався лише через пункт «Краківець», тоді як інші пункти залишалися заблокованими.

Остаточне розблокування відбулося 29 квітня, з обмеженням для зернових вантажів - вони могли пересуватися польською територією лише транзитом. Восени 2024 року загроза нових протестів зберігалася: 23 листопада пункт





«Медика-Шегині» було заблоковано, проте акцію призупинили до 10 грудня. Попри це, напруга на кордонах залишається, а протестувальники попереджають про можливе відновлення акцій у майбутньому.

У 2024 році посилення мобілізації торкнулося всіх підприємств в Україні, у тому числі транспортної сфери. Роботодавці відзначали труднощі із заміною мобілізованих працівників, адже нові кадри одразу потрапляли під призов [4]. Найгостріше це проявилось у портах, де зросли обсяги перевалки вантажів, і потребувалися кранівники, водії та докери. Дефіцит кадрів відчувався і на залізниці: у травні «Укрзалізниця» просила уряд дозволити бронювання критично важливих працівників.

Міський транспорт також постраждав: КП «Київський метрополітен» скорочував парність поїздів через нестачу машиністів, а Чернігівське управління транспорту тимчасово згортало два тролейбусні маршрути через дефіцит водіїв і обслуговуючого персоналу.

Автомобільні перевезення зіткнулися з подібними проблемами - багато водіїв мобілізовані або виїхали з країни. Міжнародні організації та українські компанії намагалися залучити молодих спеціалістів і жінок, проте через війну та нові мобілізаційні потреби ефективність цих програм залишається обмеженою.

У 2024 році АТ "Укрзалізниця" розпочало будівництво залізничної колії європейської ширини 1435 мм на ділянці Чоп-Ужгород. Перша рейко-шпальна решітка була укладена 11 квітня. Проект передбачає спорудження 22 км колії, реконструкцію штучних споруд та мереж інженерного забезпечення, а також встановлення двостороннього напівавтоматичного блокування і диспетчерських систем. Фінансування здійснюється на 50% за грантом ЄС CEF, загальна вартість - 1,3 млрд грн, термін виконання - 14 місяців.

Заплановано техніко-економічне обґрунтування продовження колії від Ужгорода до Львова для інтеграції міста у два європейські транспортні коридори TEN-T. У 2025 році почнеться будівництво колії Чернівці-Сучава, а також ведуться переговори щодо ділянки Мостиська-Скнилів, проте фінансування за програмою CEF для цього етапу поки не залучене [4].

Уряд України представив проєкт Програми дій до 2026 року, який окреслює ключові кроки розвитку транспортної та інфраструктурної сфери. Серед запланованих заходів - оголошення концесійного конкурсу щодо 40-контейнерного та першого терміналу в морському порту Чорноморськ уже до кінця 2025 року, запровадження організованого перетину кордону для всіх пасажирів без необхідності фізичного очікування в чергах до кінця 2026 року, а також створення Національного бюро з розслідування транспортних аварійних подій. У Кабінеті Міністрів наголошують, що визначені пріоритети спрямовані не лише на забезпечення стійкості країни в умовах війни, а й на формування підґрунтя для подальшого розвитку.





У межах урядового плану дій для Міністерства розвитку громад та територій визначено шість основних напрямів роботи (рис.1) [5].

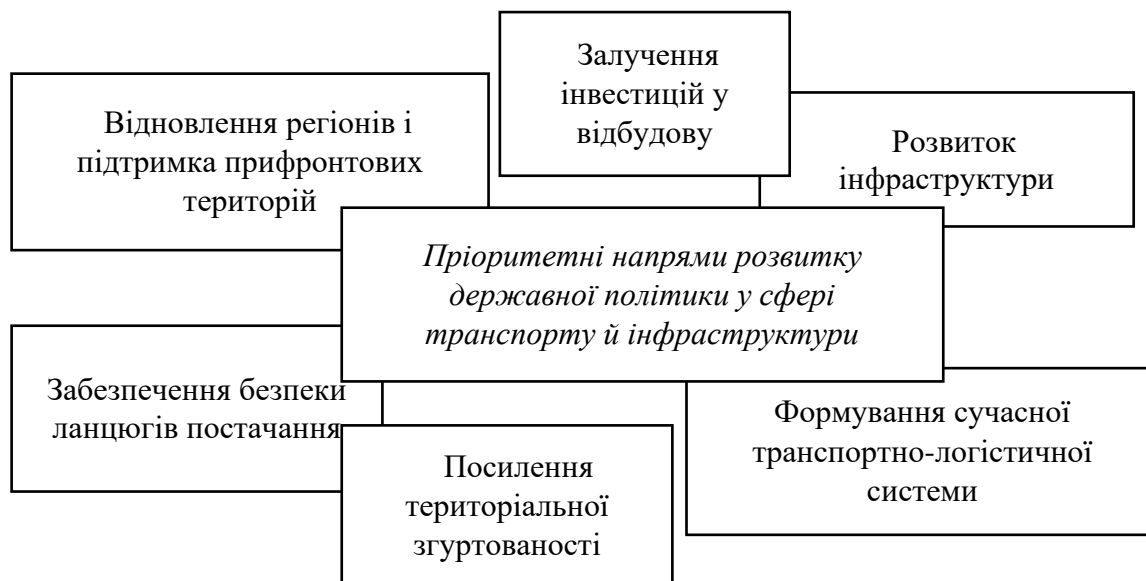


Рис.1. Шість основних напрямів роботи державної політики у сфері транспорту й інфраструктури

Саме ці пріоритети визначають найближчі наміри державної політики у сфері транспорту й інфраструктури. Урядова Програма дій передбачає фінансову стабілізацію «Укрзалізниці» та запровадження європейських стандартів інтероперабельності й безпеки на залізничному транспорті. Окремо визначено пріоритет розвитку державно-приватного партнерства в порту Чорноморськ і впровадження Морського єдиного вікна, а також реформування автомобільних перевезень за нормами ЄС. Для підтримки модернізації транспортної системи планується посилення ролі Агентства відновлення як центру експертизи.

У частині безпеки ланцюгів постачання акцент зроблено на збільшенні пропускної спроможності кордону щонайменше на 15%, забезпеченні стабільної роботи зернового коридору та розвитку сучасної прикордонної інфраструктури.

Для Міністерства розвитку громад та територій визначено ключову мету - це створення умов для відновлення, модернізації та сталого розвитку інфраструктури, з яких значна частина завдань стосується транспорту (з 18 операційних цілей, 6 цілей стосуються транспорту (8-13 цілі)).

Одна ціль спрямована на інтеграцію та адаптацію транспортної сфери України до європейських стандартів і практик. Уряд акцентує увагу на реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, орієнтованих на підвищення безпеки транспорту, мобільності та цифровізацію процедур у пасажирських і вантажних перевезеннях. Це охоплює модернізацію залізничного транспорту, розвиток внутрішніх і міжнародних перевезень, морської логістики та поштового зв'язку, гармонізацію законодавства з acquis ЄС і виконання зобов'язань у межах Ukraine Facility.





До 2025 року планується запровадити державний компенсаційний механізм у разі завдання шкоди судноплавству внаслідок збройної агресії РФ у Чорному морі, подати до парламенту зміни до законодавства у сфері торговельного мореплавства та внутрішніх водних шляхів, завершити будівництво євроколії Чоп–Ужгород, продовжити дію «транспортного безвізу» з ЄС, Норвегією та Молдовою й відкрити нові експортні ринки, а також виконати ремонтно-відновлювальні роботи на автомобільних дорогах державного значення, зокрема на прифронтових територіях.

До кінця 2026 року передбачено завершення трьох транспортних інфраструктурних проєктів, реалізацію другого етапу Морського Єдиного вікна у відкритих портах та забезпечення бездозвільного двостороннього і транзитного руху вантажного автотранспорту між Україною, ЄС, Республікою Молдова та Королівством Норвегія.

Друга ціль передбачає формування сучасної та ефективної прикордонної інфраструктури, здатної відповідати потребам бізнесу й пасажирів. Для цього уряд зосереджується на подальшій розбудові автомобільних і залізничних пунктів пропуску, створенні сервісних зон та спрощенні прикордонних і митних процедур.

У 2025 році заплановано збільшити пропускну спроможність державного кордону щонайменше на 15% для вантажного і пасажирського транспорту, завершити будівництво сервісної зони на пункті пропуску «Рені» на кордоні з Республікою Молдова за співфінансування ЄС, відкрити новий пункт пропуску «Біла Церква» на кордоні з Румунією на базі тимчасової інфраструктури, а також встановити нову інфраструктуру на десяти пунктах пропуску з країнами ЄС і Молдовою. Окрему увагу приділено запуску пасажирського терміналу на пункті пропуску «Ужгород» зі Словацькою Республікою та запровадженню експериментального проєкту з організації прикордонного й митного контролю під час руху пасажирських поїздів.

До кінця 2026 року уряд планує додатково підвищити пропускну спроможність кордону ще на 15%, відкрити щонайменше дванадцять нових або модернізованих пунктів пропуску, а також забезпечити перетин кордону всіма пасажирами за попереднім плануванням без необхідності очікування у фізичних чергах.

Третя операційна ціль направлена на комплексну реформу пасажирських автомобільних перевезень через упровадження цифрових рішень і спрощення регуляторних процедур. Уряд планує змінити підходи до відкриття внутрішніх маршрутів і проведення конкурсів, запровадити електронний кабінет перевізника, реформувати систему пільгових перевезень шляхом монетизації та впровадження електронного квитка. Окремим напрямом є оновлення правил роботи ринку таксі з метою підвищення безпеки та збільшення бюджетних надходжень. Передбачено також масштабування системи «єЧерга» на автобусні





перевезення та її поширення на легкові автомобілі, а також оновлення державного порталу легальних маршрутів і квитків і створення мобільного застосунку для пасажирів та перевізників.

У 2025 році ключовими орієнтирами є запровадження електронного кабінету перевізника для проведення конкурсів та запуск пілотного проєкту «Черга» для легкових автомобілів на перших міжнародних пунктах пропуску з інтеграцією в застосунок «Дія».

До кінця 2026 року планується відкрити щонайменше 100 нових автобусних маршрутів, підключити близько 12 тисяч перевізників до електронного кабінету та забезпечити можливість придбання квитків на автобуси всіх легальних перевізників через єдиний державний портал.

Четверта операційна ціль – це впровадження європейських стандартів безпеки на автомобільному транспорті. Для підвищення конкуренто-спроможності українських перевізників на європейських ринках та зменшення рівня травматизму уряд здійснюватиме адаптацію європейських норм безпеки та технічних стандартів конструкції транспортних засобів.

Критерії досягнення у 2025 році: до 31 грудня 2025 р. – підписання угоди між Україною та ЄС щодо застосування смарт-тахографів та отримання від ЄС електронного цифрового ключа для ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з метою видачі карток для тахографів; до 31 грудня 2025 р. – подання до парламенту законопроекту про створення Національного бюро розслідувань аварійних подій на транспорті.

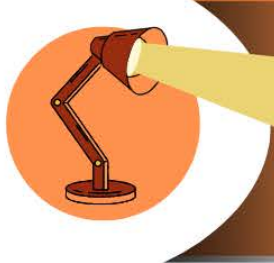
Критерії досягнення у 2026 році: до 31 грудня 2026 р. - впровадження повного обслуговування смарт-тахографів на території України.

П'ята ціль спрямована на забезпечення стабільної та безперебійної роботи АТ «Укрзалізниця» як ключового елемента національної транспортної системи. Уряд бере на себе зобов'язання щодо інтеграції української залізниці до єдиного європейського залізничного простору, насамперед уздовж коридорів, включених до мережі TEN-T, а також щодо підтримання фінансової стійкості компанії.

У 2025 році передбачається подання до Верховної Ради законопроекту про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту, а також закладення у Державному бюджеті на 2026 рік коштів для підтримки ліквідності АТ «Укрзалізниця», розвитку прикордонної залізничної інфраструктури з країнами ЄС і оновлення пасажирського рухомого складу.

До кінця 2026 року планується сформуванню повноцінну законодавчу та інституційну основу для діяльності центрального органу виконавчої влади у сфері залізничного транспорту, передбачивши його фінансування з державного бюджету. Це має забезпечити стабільне державне фінансування та створити умови для надання якісних і доступних пасажирських та вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця».





Шоста операційна ціль передбачає активне залучення інвестицій для розвитку портової інфраструктури України через механізм державно-приватного партнерства. Уряд планує модернізувати морські порти, підвищити обсяги вантажоперевезень і посилити позиції країни як морської держави.

До кінця 2025 року передбачено оголошення концесійного конкурсу для 40 контейнерного та першого терміналу в порту Чорноморськ і ухвалення рішення щодо доцільності концесії поромного комплексу. У 2026 році планується проведення концесійного конкурсу щонайменше для двох портових терміналів у Чорноморську.

Проект дій уряду передбачає фінансування ключових пріоритетів за рахунок внутрішніх ресурсів і залучення іноземних інвестицій на суму щонайменше 1,5 млрд доларів США до кінця 2025 року. Експерти наголошують, що цього недостатньо, та рекомендують активізувати співпрацю з ЄБРР, Світовим банком і експортно-імпортними банками ЄС для відновлення і розвитку портової інфраструктури. Уряд закликає експертів, громадськість і зацікавлених учасників долучитися до обговорення проєкту Програми дій [5].

Висновки. Отже, транспортна інфраструктура та логістика України у 2024 році зазнали значних викликів, зумовлених військовими діями, нестачею кадрів та зовнішніми факторами, такими як блокування пунктів пропуску польськими фермерами. Незважаючи на це, здійснено низку важливих кроків: запущено Чорноморський коридор, розпочато будівництво євроколії Чоп–Ужгород з подальшим продовженням до Львова та Чернівців, відкрито Подільсько-Воскресенський міст у Києві, завершено міст на річці Десна поблизу Чернігова та відновлюються ключові автошляхи TEN-T.

Водночас прогрес у гармонізації українського законодавства з європейськими стандартами залишається обмеженим, особливо у сфері автомобільного транспорту та залізниці, де необхідне ухвалення нових законів, створення незалежних регуляторів та відокремлення управління інфраструктурою від операцій. Морський транспорт демонструє певні успіхи, проте сертифікація та повна інтеграція у європейські стандарти ще потребують значної роботи. Кадровий дефіцит, зумовлений мобілізацією, особливо гостро відчувається на залізниці, у портах та міському транспорті, що ускладнює ефективне функціонування логістичних ланцюгів.

Для підвищення ефективності перевезень та інтеграції транспортної системи України у європейський простір необхідно: прискорити ухвалення законодавства для залізничного та автомобільного транспорту, створити незалежні регуляторні органи, завершити будівництво євроколій та мостів, відновити ключові коридори TEN-T, підвищити безпеку судноплавства та авіаперевезень, стабілізувати кадрове забезпечення та логістику на кордонах.

Реалізація зазначених заходів дозволить сформувати стійку, ефективну та інтегровану транспортну систему, здатну задовольняти потреби економіки і суспільства в умовах сучасних викликів.





Література:

1. Комчатних О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України // Причорноморські економічні студії. Випуск 64. 2021. С. 11-16.
2. Шульц С.Л., Луцків О.М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу // Регіональна економіка. 2022. № 2 (104). С. 85-93.
3. У 2024 році майже 60% транспортних компаній інвестували у розвиток бізнесу. <https://agrotimes.ua/elevator/u-2024-rocz-i-majzhe-60-transportnyh-kompanij-investuvaly-u-rozvytok-biznesu/>
4. На шляху до ЄС: яким є євроінтеграційний прогрес України в транспортній сфері в 2024 році. https://cfts.org.ua/articles/na_shlyakhu_do_es_yakim_e_evrointegratsiyniy_progres_ukrani_v_transportniy_sferi_v_2024_rotsi_2062
5. Програма дій уряду до 2026 року: чого очікувати в транспортній та інфраструктурній сфері. https://cfts.org.ua/articles/programa_diy_uryadu_do_2026_roku_chogo_ochikuvati_v_transportniy_ta_infrastrukturniy_sferi_2142

References:

1. Komchatnykh O.V., Petrovs'ka S.I., Red'ko N.O. (2021). Suchasnyy stan ta perspektyvy rozvytku transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [Current state and prospects for the development of transport infrastructure in Ukraine]. *Prychornomors'ki ekonomichni studiyi - Black Sea Economic Studies*. Issue 64. P. 11-16. [in Ukrainian].
2. Shul'ts S.L., Luts'kiv O.M. (2022). Problemy funktsionuvannya transportnoyi infrastruktury ta lohistyky Ukrayiny v umovakh voyennoho chasu [Problems of functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime conditions] *Rehional'na ekonomika - Regional economy*. No. 2 (104). pp. 85-93. [in Ukrainian].
3. U 2024 rotsi mayzhe 60% transportnykh kompaniy investuvaly u rozvytok biznesu [In 2024, almost 60% of transport companies invested in business development] <https://agrotimes.ua/elevator/u-2024-rocz-i-majzhe-60-transportnyh-kompanij-investuvaly-u-rozvytok-biznesu/> [in Ukrainian].
4. Na shlyakhu do YES: yakym ye yevrointehratsiynyy prohres Ukrayiny v transportniy sferi v 2024 rotsi. [On the way to the EU: what is Ukraine's European integration progress in the transport sector in 2024] https://cfts.org.ua/articles/na_shlyakhu_do_es_yakim_e_evrointegratsiyniy_progres_ukrani_v_transportniy_sferi_v_2024_rotsi_2062 [in Ukrainian].
5. Prohrama diy uryadu do 2026 roku: choho ochikuvaty v transportniy ta infrastrukturniy sferi. [The government's action program until 2026: what to expect in the transport and infrastructure sector] https://cfts.org.ua/articles/programa_diy_uryadu_do_2026_roku_choho_ochikuvati_v_transportniy_ta_infrastrukturniy_sferi_2142 [in Ukrainian].

