

**УДК 65.012.34:656 (477)**

*Виклюк М. І.,  
m\_vyklus@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6039-2515,  
к.е.н., доц., завідувач кафедри економіки та підприємництва, Львівська філія ПВНЗ “Європейський університет”, м. Львів*

*Петлін К. В.,  
k.petlin@e-u.edu.ua, ORCID ID: 0009-0005-8916-059X,  
здобувач кафедри економіки, фінансів та обліку, ПВНЗ “Європейський університет”, м. Київ*

*Якимович А. О.,  
a.yakimovych@e-u.edu.ua, ORCID ID: 0009-0003-0068-7295,  
здобувач кафедри економіки, фінансів та обліку, ПВНЗ “Європейський університет”, м. Київ*

## **МІСЦЕ ТА РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ ЄС**

***Анотація.** Проаналізовано місце та роль транспортно-логістичної інфраструктури України у транспортно-логістичних процесах ЄС. Аргументовано, що Україна залишається важливим учасником логістичних процесів ЄС, а її транспортно-логістична система є однією з найбільших у Європі, яку активно відновлюють, орієнтуючись на інтеграцію з TEN-T та дотримання транспортних стандартів Європейського Союзу. Транспортно-логістична система України стикається з низкою актуальних проблем, особливо в умовах воєнного стану, серед яких: руйнування інфраструктури, блокада морських портів, недостатнє фінансування, низька пропускна спроможність, залежність від старих технологій, недосконалість законодавства, кадрові проблеми. Зазначається, що основними проблемами у функціонуванні транспортно-логістичної системи України в умовах повномасштабного вторгнення є: руйнування інфраструктури, блокада морських портів, перевантаженість прикордонних переходів, енергетичні виклики, кадровий голод, відсутність інвестицій, юридичні та бюрократичні бар'єри тощо. Особливостями функціонування транспортно-логістичної системи України є вигідне географічне розташування, залежність від залізничних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень, військові виклики, міжнародна інтеграція, цифровізація процесів, імпортозалежність. Доведено, що транспортно-логістична система значною мірою залежить від міжнародної торгівлі, особливо в аграрному секторі та металургії. Доведено, що попри активні військові дії, дефіцит фахівців та працівників, кадрові ротації в управлінні галуззю транспорт України в 2024 р. продовжував функціонувати, активно забезпечуючи потреби економіки та пасажирів, необхідну логістику для посилення обороноздатності держави. Позитивними є наступні тенденції: функціонування морського коридору, цифровізація логістики, розвиток мультимодальних перевезень, міжнародна інтеграція, інноваційні страхові механізми.*

**Ключові слова:** транспортно-логістична інфраструктура, транспортно-логістичні процеси, транспортні коридори, транспортно-логістичні проекти, індекс ефективності логістики.

*Vykliuk M. I.,  
m\_vyklus@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6039-2515,  
Ph.D, Associate Professor, Head of the Department of Economics and Entrepreneurship, Lviv branch of the Higher Educational Institution “European University”, Lviv*

*Petlin K. V.,  
k.petlin@e-u.edu.ua, ORCID ID: 0009-0005-8916-059X,  
Postgraduate, Department of Economics, Finance and Accounting,  
Higher Educational Institution “European University”, Kyiv*

*Yakymovych A. O.  
a.yakimovych@e-u.edu.ua, ORCID ID: 0009-0003-0068-7295,  
Postgraduate, Department of Economics, Finance and Accounting,  
Higher Educational Institution “European University”, Kyiv*

## PLACE AND ROLE OF UKRAINE'S TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN EU TRANSPORT AND LOGISTICS PROCESSES

**Abstract.** *The place and role of Ukraine's transport and logistics infrastructure in the EU's transport and logistics processes are analyzed. It has been argued that Ukraine remains an important participant in the EU's logistics processes, and its transport and logistics system is one of the largest in Europe, which is being actively restored, focusing on integration with TEN-T and compliance with the transport standards of the European Union. The transport and logistics system of Ukraine faces a number of urgent problems, especially in conditions of martial law, including: destruction of infrastructure, blockade of seaports, insufficient funding, low throughput, dependence on old technologies, imperfect legislation, and personnel problems. It is noted that the main problems in the operation of Ukraine's transportation and logistics system in the context of a full-scale invasion are: destruction of infrastructure, blockade of seaports, congestion of border crossings, energy challenges, personnel shortage, lack of investment, legal and bureaucratic barriers, etc. The peculiarities of the functioning of Ukraine's transportation and logistics system are a favorable geographical location, dependence on rail transportation, the development of multimodal transportation, military challenges, international integration, digitalization of processes, import dependence. It has been proven that Ukraine's transportation and logistics system largely depends on international trade, especially in the agricultural sector and metallurgy. It has been proven that despite active military operations, a shortage of specialists and employees, and personnel rotations in the management of the industry, Ukraine's transport in 2024 continued to function, actively providing the needs of the economy and passengers, and the necessary logistics to strengthen the state's defense capabilities. The following trends have been positive: the functioning of the maritime corridor, the digitalization of logistics, the development of multimodal transportation, international integration, and innovative insurance mechanisms.*

**Keywords:** transport and logistics infrastructure, transport and logistics processes, transport corridors, transport and logistics projects, logistics efficiency index.

**JEL Classification:** L91, L92, L93

**DOI:** <https://doi.org/10.32782/2522-1205-2025-83-08>

**Постановка проблеми.** Враховуючи досвід функціонування транспортного сектору ЄС та інтеграцію України в ЄС, Європейську транспортно-логістичну систему визначено як стратегічний напрямок розвитку нашої держави. В межах цього впродовж багатьох років було реалізовано низку державних програм: “Програма створення і функціонування національної мережі МТК в Україні” (1998); “Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року” (2001); “Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках” (2001); “Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України”. Сьогодні діючими є державна програма “Про національну транспортну стратегію України (реалізація заходів до 2030 року)” та “Механізм Сполучення Європи”. Саме це визначає сучасний стан і місце транспортно-логістичної інфраструктури, особливості її розвитку, що потребують більш глибокого дослідження, порівняння та можливої адаптації у вітчизняну практику.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Представлені дослідження та публікації, що присвячені вивченню та розвитку транспортно-логістичної системи України, знайшли місце у працях ряду вітчизняних науковців, зокрема: С. Івашкевич, О. Іщенко, В. Іваніка, Д. Кривцун, О. Лук'янова, К. Михайличенка, М. Устенка, Н. Панасенко, О. Яцюти та ін. Проте існують спірні

питання в досліджуваній галузі, зокрема ті, що стосуються ролі та значення транспортно-логістичної інфраструктури України у транспортно-логістичних процесах ЄС. Зазначене науково-практичне завдання є вкрай актуальним та потребує всебічного дослідження.

**Постановка завдання.** Мета наукової публікації полягає в аналізі місця та ролі транспортно-логістичної інфраструктури України у транспортно-логістичних процесах ЄС.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Попри війну Україна залишається важливим учасником логістичних процесів ЄС, а її логістично-транспортна система є однією з найбільших у Європі, яку активно відновлюють, орієнтуючись на інтеграцію з TEN-T та дотримання транспортних стандартів Європейського Союзу. Цьому посприяло вдале географічне розташування, що визначило потужний транспортно-логістичний потенціал, котрий до початку повномасштабного вторгнення РФ на територію України включав транспортну інфраструктуру, яка активно використовувалася, удосконалювалася та модернізовувалася впродовж багатьох років. Серйозні бойові операції призвели до пошкодження значної частини інфраструктури. Зокрема, згідно з оцінками експертів RDNA збитки в транспортній інфраструктурі від широкомасштабного вторгнення Росії в Україну оцінюються на рівні 33,6 млрд дол. США (станом на 31 грудня 2023 р.). Для відновлення та реконструкції транспортно-логістичної інфраструктури впродовж

наступних 10 років необхідно інвестувати 73,7 мільярда доларів США [3]. Втім, аналітичні дослідження та висновки фахівців щодо переоцінки транспортної галузі України відзначили **великий потенціал для розвитку та залучення прямих іноземних інвестицій**, зокрема у відновлення транспортно-логістичного сектору, що постраждав через військові дії.

Україна потенційно залишається зручним хабом між Європою та Азією, адже стоїть на перехресті шляхів зі Східної Європи й Азії до Центральної та Західної Європи, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону до Східного Середземномор'я і Чорноморського регіону; має чотири потужні міжнародні транспортні коридори, що з'єднують країни ЄС зі східними і північними сусідами (коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3–5, 7, 8, 10; Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія (TRACEKA) [4].

Пан'європейські транспортні коридори – у межах програми РЕС існують 10 “критських коридорів” та трансконтинентальні транспортні коридори – “Балтика-Чорне море”, Євро-Азійський транспортний коридор (TRACEKA), “Європа-Азія” та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК); включено чотири проекти (Адріатично-Іонічної, Середземноморської, Чорноморської та Баренцевої євроарктичної зон). Обсяги фінансування Транс'європейської транспортної мережі у період із 2007 по 2020 рр. складають близько 600 млрд євро [9]. Україна в межах реалізації проекту РЕС (ПЕК) є учасником п'яти транспортних коридорів, що з'єднують країни ЄС зі східними і північними сусідами (№ 3, 5, 7, 9, 10) – див. рис.1.

Міжнародний транспортний коридор (Гданськ-Одеса) – проект будівництва та реконструкції дорожнього шляху, що об'єднує дороги Краковець – Львів – Умань – Одеса та з'єднує Чорне та Балтійське моря як складову інтермодальних маршрутів “Південного шовкового шляху” вздовж Чорного та Каспійського морів в обхід рф. Серед країн-учасниць є: Україна та Польща. Протяжність доріг складає 1816 км, у т.ч. вздовж території України: залізничний – 918 км та автодорожній – 1208 км (у т.ч. відгалуження становить 247,1 км).

Україна долучилася в 1996 р. до проекту TRASECA. В межах програми створення Пан'європейських транспортних зон (PETrA) Україна є учасником проекту Чорноморська транспортна зона (або Black Sea PETrA) [6]. У межах реалізації програми TACIS TRACECA (1993-2004 рр.) комісією ЄС було погоджено 53 проекти до реалізації, обсяги фінансування яких склали 110 млн євро. Серед проектів 39 програм технічного сприяння – 57,7 млн євро, 14 інвестиційних проекти – 52,3 млн євро. Наша держава бере участь у 13 регіональних проектах технічної допомоги та 3 інвестиційних (8,2 млн євро), що орієнтовані на розвиток інфраструктури [6, 8]. В Україні в межах TRASECA реалізовано наступні проекти: “Гармонізація прикордонних процедур” (2002-2003 рр.);

реформування залізничного терміналу в Іллічівському порту на мультимодальний (6,4 млн євро); “Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи” (2002-2003 рр.); “Координаційна група TRACECA” (2002-2003 рр.); “Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі” (2003-2005 рр.); “Загальна юридична база для транзитних перевезень” (2003-2004 рр.); “Техніко-економічне обґрунтування удосконалення автомобільних і залізничних прикордонних переходів між Молдовою та Україною та для модернізації мультимодальних терміналів у Молдові і Україні” (2003 р.) [6-8].

Мережа TEN-T була створена ЄС задля з'єднання Європи шляхом із півночі на південь та заходу на схід мережею автошляхів, аеропортів, залізниць та водних шляхів. Розвиток цієї Пан'європейської транспортно-логістичної системи передбачає два етапи: до 2030 р. має бути завершено побудову “ключової мережі”, а до 2050 р. – “загальної мережі” [8]. У 2017 році наша держава приєдналася до реалізації проєктів у межах TEN-T. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Єврокомісії з розвитку коридорів TEN-T у рамках проєкту планується: включення внутрішніх водних шляхів України (р. Південний Буг, р. Дніпро, р. Дунай у межах української території); 35 коридорів TEN-T – в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму 4,45-5 млрд євро, що є найбільшим показником серед усіх держав Східного партнерства і реалізовуватиметься за підтримки ЄІБ, Світового банку та ЄБРР [12]. Окрім того, у липні 2022 р. ЄС включив до цієї мережі українські логістичні шляхи, вніс корективи до індикативних мап TEN-T, залучивши до них логістичні маршрути, що проходять Україною. Зокрема, запроваджено наступні зміни: коридор “Північне море – Балтійське море” спрямовано через Львів, Київ до Маріуполя; Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (через територію Румунії і Молдови) до Одеси; коридор “Балтійське море – Адріатичне море” проходитиме через Львів. Очікувані результати включають покращення зв'язків України з ЄС у галузі вантажних перевезень, впровадження номінальної ширини колії європейського стандарту між Україною/Молдовою та ЄС для сумісності залізничного транспорту, а також зростання потенціалу Дунаю для обміну товарами між Україною та ЄС. Розвиток транспортних зв'язків в Україні, реконструкція та модернізація транспортної інфраструктури буде потребувати значних інвестицій і збільшення бюджету ЄС на реалізацію мережі TEN-T [8].

Розвиток міжнародних транспортних коридорів є в основі державної програми “Про національну транспортну стратегію України (реалізація заходів до 2030 року)” (2018 р.) та європейської програми “Механізм Сполучення Європи” (2024 р.). У межах програм визначені сучасні програми та інноваційні форми фінансування, форми інвестування програм та проєктів, які дають можливість використовувати міжнародний досвід, інвестиції, фінансову підтримку.

**Пан'європейські транспортні коридори в межах програми РЕС (ПЄК)**

**КОРИДОР № 3.** Зокрема, Меморандум про взаєморозуміння щодо коридора № 3 підписано у вересні 1996 р. міністрами транспорту України, Німеччини та Польщі (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ); країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна. Протяжність основного ходу – 1640 км, у тому числі по Україні: залізничного – 694 км; автодорожнього – 617 км.

**КОРИДОР № 5** (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ); країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність – 1595 км, у т. ч. по Україні: залізничний – 266 км; автодорожній – 338,7 км (у тому числі відгалуження 47,2 км).

**КОРИДОР № 7** (Дунайський) (Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдова); країни-учасниці: Німеччина, Австрія, Словаччина, Угорщина, країни колишньої Югославії, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна; протяжність – 1600 км, у тому числі по Україні – 70 км. У 2004 р. введено першу чергу проєкту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море, що дозволило активізувати діяльність українських транспортних підприємств та збільшити вантажообіг на українській ділянці.

**КОРИДОР № 9** № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки).

**КОРИДОР № 10** Міжнародний транспортний коридор (Гданськ-Одеса) – проєкт будівництва та реконструкції дороги Краковець – Львів – Умань – Одеса, що з'єднає Балтійське та Чорне моря як частину інтермодальних маршрутів Південного шовкового шляху через Чорне та Каспійське моря в обхід Росії. Країни-учасниці: Польща, Україна. Протяжність основного ходу – 1816 км, у тому числі по Україні: залізничного – 918 км; автодорожнього – 1208 км (зокрема відгалуження – 247,1 км).

**Рис. 1. Характеристика транспортних коридорів, що з'єднують країни ЄС зі східними і північними сусідами згідно з проєктом РЕС (ПЄК)**

*Джерело:* узагальнено на основі [4-11]

Зокрема, у 2024 році Україна приєдналася до програми ЄС “Механізм Сполучення Європи” та ухвалила чотири проєкти, спрямовані на євроінтеграцію [3]:

- Перша програма фокусується на покращенні залізничної системи в Україні, спрямовуючи зусилля на розвиток колії ширини 1435 мм, що сприятиме узгодженій роботі та підвищить пропускну здатність залізничної інфраструктури (“Інтеграція залізничної системи України в транспортну систему ЄС”).
- Друга ініціатива ставить за мету відновлення сектору військово-повітряного контролю в Україні (“Інтегрована модернізація європейської мережі CNS”).
- Третя програма, наступно, передбачає створення та впровадження річкової інформаційної служби на українській ділянці річки Дунай, включаючи її інтеграцію до порталу EuRIS та проєкту

RIS COMEX CEERIS (“Українська річкова інформаційна служба на р. Дунай – УкрРІС на р. Дунай”).

- Нарешті, четверта програма спрямована на організацію транспортних потоків для підвищення пропускну здатності та покращення безпеки та ефективності перетину кордону на спільній ділянці Румунія-Молдова-Україна ПП Галац/Джурджулешти/Рені, забезпечуючи безперервний рух між цими пунктами пропуску.

Кількісний критерій місця й ефективності використання транспортно-логістичного потенціалу країни представлено за допомогою визначення міжнародного Індексу ефективності логістики/Logistics Performance Index (LPI) (табл. 1). Відповідно до офіційних даних досі нереалізована значна частка існуючого потенціалу ринку транспортно-логістичних послуг в Україні (близько 50%).

Таблиця 1

## Місце України в рейтингу Logistics Performance Index, 2007-2023 pp.

| Індекс                                                          | 2007         | 2010            | 2012           | 2014           | 2016               | 2018               | 2023          | Відхилення<br>2023/2007 |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|-----------------|----------------|----------------|--------------------|--------------------|---------------|-------------------------|
| Загальний індекс<br>LPI для країн ЄС                            | 3,407        | 3,443 ▲         | 3,450 ▲        | 3,543 ▲        | 3,596 ▲            | 3,519 ▼            | 3,502 ▼       | +0,094 п.               |
| Загальний індекс<br>LPI для України, в т.ч.                     | 2,55         | 2,57 ▲          | 2,85 ▲         | 2,98 ▲         | 2,74 ▼             | 2,83 ▲             | 2,7 ▼         | +0,15 п                 |
| Місце України, ранг                                             | 73           | 102 ▼           | 66 ▲           | 61 ▲           | 80 ▼               | 66 ▲               | 79 ▼          | +5                      |
| <i>В т.ч. у розрізі Субіндексів LPI (місце України):</i>        |              |                 |                |                |                    |                    |               |                         |
| Митниця (Customs)                                               | 2,22<br>(97) | 2,02<br>(135) ▼ | 2,41<br>(88) ▲ | 2,69<br>(69) ▲ | 2,30<br>(116)<br>▼ | 2,49<br>(89) ▲     | 2,4<br>(90) ▼ | +0,18 п                 |
| Інфраструктура<br>Infrastructure)                               | 2,35<br>(74) | 2,44<br>(79) ▼  | 2,69<br>(70) ▲ | 2,65<br>(71) ▼ | 2,49<br>(84) ▼     | 2,22<br>(119)<br>▼ | 2,4<br>(89) ▲ | +0,05 п                 |
| Міжнародні перевезення<br>International shipments               | 2,53<br>(83) | 2,79<br>(84) ▼  | 2,72<br>(83) ▲ | 2,95<br>(67) ▲ | 2,95<br>(67) ▲     | 2,95<br>(67) ▲     | 2,8<br>(75) ▼ | +0,27 п                 |
| Логістична компетентність<br>(Logistics quality and competence) | 2,41<br>(90) | 2,59<br>(77) ▲  | 2,85<br>(61) ▲ | 2,84<br>(72) ▼ | 2,55<br>(95) ▼     | 2,84<br>(61) ▲     | 2,6<br>(92) ▼ | +0,19 п                 |
| Відстеження приходження вантажів<br>(Tracking and tracing)      | 2,53<br>(80) | 2,49<br>(112) ▼ | 3,15<br>(50) ▲ | 3,15<br>(50) ▲ | 2,96<br>(61) ▼     | 3,11<br>(52) ▲     | 3,1<br>(76) ▼ | +0,57 п                 |
| Свочасність поставок<br>(Timeliness)                            | 3,31<br>(55) | 3,1<br>(114) ▼  | 3,31<br>(68) ▲ | 3,51<br>(52) ▲ | 3,51<br>(54) ▼     | 3,42<br>(56) ▼     | 2,6<br>(94) ▼ | -0,71 п.                |

Джерело: <https://lpi.worldbank.org/report>

За результатами рейтингу LPI України, видно: найнижче значення індексу LPI спостерігаємо у 2010 р., що обумовлено світовою фінансовою кризою. Так, упродовж 2007-2010 pp. відбулося різке зниження індексу з 73 місця до 102, де найнижчий рівень характерний для ефективності роботи митниці (135 місце). Найвище значення показника було у 2014 році – на рівні 3,543 (61 місце серед 166 країн).

Впродовж аналізованого періоду (2007-2023 pp.) індекс LPI України знизився аж на 5 пунктів, зокрема з 73 до 79 місця серед 169 країн. Так, спостерігаємо зниження рейтингу за всіма складовими індексу LPI, зокрема: ефективність роботи митниці знизилась (з 69 місця у 2014 році до 90 у 2023 р.), ефективність функціонування інфраструктури (з 71 до 89 місця), ефективність міжнародних перевезень (з 67 до 75 місця), ефективність функціонування логістичних компаній (з 72 до 92 місця), своєчасність постачань (з 53 до 94 місця) та ефективність відстеження вантажів (з 50 до 76 місця).

Доволі мінливий характер динаміки між внутрішніми показниками LPI та впливом на них зовнішніх чинників (рис. 2): по-перше, це світова фінансова криза, яка спричинила суттєві негативні наслідки у досліджуваній сфері щодо загальних тенденцій погіршення індексу LPI (2008-2010 pp.); по-друге, війна росії проти України, яка триває досі. Це обумовило негативні зміни в логістично-транспортній інфраструктурі України у розрізі визначальних субіндексів LPI. Для порівняння: ранг країн ЄС впродовж досліджуваного періоду коливається в межах 3,4-3,6 бали, однак у 2018-2023 pp. має тенденції до незначного зниження.

Рівень показника країн ЄС свідчить, що країни ЄС використовують власний транспортно-логістичний потенціал у середньому за всіма критеріями на рівні 70%, хоча окремі країни, зокрема Німеччина, Фінляндія, Франція, Італія, – понад 80%. Україна, на жаль, використовує свій транзитний потенціал лише на 54%.

Через неповноцінне використання такого потенціалу у мирний час галузь недовтримала близько 308 млрд грн у 2021 р., а у період військового конфлікту через логістичну блокаду фінансові втрати склали понад 773 млрд грн (з урахуванням потенціалу 2021 р. та без врахування фізичних втрат сировини, ресурсу та об'єктів інфраструктури) [12].

Якщо брати до уваги інфраструктурні збитки внаслідок воєнної агресії рф, очікується зниження значення показника LPI і в наступних рейтингах. Україна і до війни відставала від передових європейських країн практично у всіх напрямках. Так, для порівняння: у 2022-2023 pp. на першому місці Сінгапур (4,3 бали з потенційно можливих 5), друге – Фінляндія (4,2 бали), третє – Данія та Німеччина (4,1 бали). Остання поступилася першим місцем у 2018 році. Найбільше відставання України спостерігається за показником – митниця та інфраструктура. Це свідчить про відсутність сучасних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, високий ступінь зносу основних інфраструктурних фондів та низьку пропускну здатність через кордони, що не відповідає потребам та вимогам клієнтів щодо надання транспортних та логістичних послуг. Варто відзначити, що у 2022 р. Україна опинилася на одному рівні з Білоруссю, однак значно поступилася таким пострадянським країнам, як Литва (3,5 бали), Латвія (3,4) та Грузія (2,7).

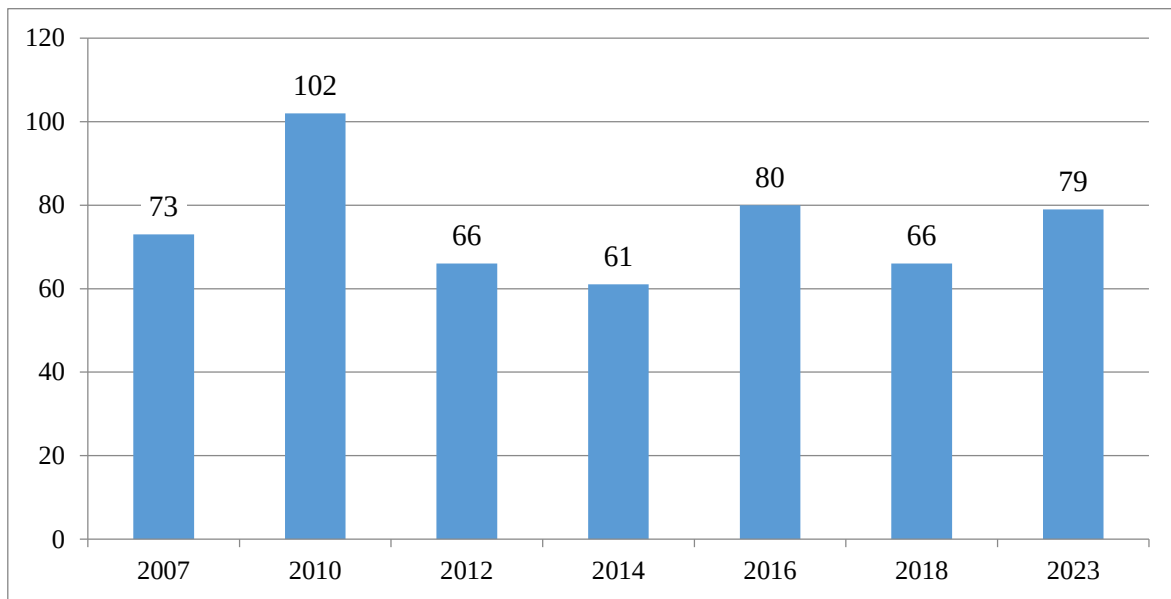


Рис. 2. Динаміка Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index - LPI) для України, 2007-2023 рр.

Джерело: сформовано на основі: <https://lpi.worldbank.org/report>

Таблиця 2

Основні показники діяльності галузі Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність України

| Показник                                    | 2008–2015 рр. |        |        |        |        |        |        |        |
|---------------------------------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                             | 2008          | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   |
| Фактичні обсяги ВВП, млн грн                | 68881         | 76657  | 83027  | 103179 | 98859  | 104483 | 100889 | 134978 |
| Темпи зростання, %                          | 110,2         | 92,5   | 103,2  | 112,8  | 93,7   | 100,4  | 90,0   | 97,5   |
| Частка ВВП галузі у сукупному ВВП країни, % | 6,95          | 8,09   | 7,69   | 7,94   | 7,04   | 7,13   | 6,36   | 6,79   |
| Частка зайнятих у галузі, %                 | 7,7           | 8,0    | 11,3   | 11,5   | 11,8   | 11,9   | 10,56  | 11,39  |
| Перевезення вантажів, млн т                 | 1972          | 1625   | 1765   | 1887   | 1853   | 1837   | 1623   | 1474   |
| Перевезення пасажирів, млн пас.             | 8331          | 7275   | 6845   | 6980   | 6813   | 6623   | 5902   | 5160   |
| Показник                                    | 2016–2023 рр. |        |        |        |        |        |        |        |
|                                             | 2016          | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
| Фактичні обсяги ВВП, млн грн                | 341938        | 420484 | 503326 | 582500 | 594010 | 669354 | 546472 | 695789 |
| Темпи зростання, %                          | 103,5         | 103,6  | 101,5  | 107,7  | 82,7   | 101,8  | 81,6   | 127,3  |
| Частка ВВП галузі у сукупному ВВП країни, % | 6,31          | 6,26   | 6,26   | 6,52   | 6,39   | 5,50   | 4,92   | 4,82   |
| Частка зайнятих у галузі, %                 | 11,25         | 11,06  | 10,61  | 10,06  | 9,82   | 9,55   | 9,96   | 9,62   |
| Перевезення вантажів, млн т                 | 1543          | 1582   | 1643   | 1579   | 1641   | 1518   | 902    | 878    |
| Перевезення пасажирів, млн пас.             | 4854          | 4648   | 4487   | 4262   | 2570   | 2655   | 1601   | 2038   |

Джерело: сформовано на підставі: <https://www.ukrstat.gov.ua/>; [https://solidarityfund.org.ua/wp-content/uploads/2023/04/ebrd\\_ukraine-lm-1.pdf](https://solidarityfund.org.ua/wp-content/uploads/2023/04/ebrd_ukraine-lm-1.pdf)

Оцінюючи розвиток транспортно-логістичної системи України, можна зазначити, що внутрішній характер оцінювання базується на основних тенденціях галузі. Наприклад, внаслідок військових подій можна спостерігати зменшення вантажопотоків упродовж 2021-2022 років. Однак у 2023 році обсяги вже перевищили попередні воєнні показники, і галузь частково відновилася, переважно за рахунок наземного транспорту (табл. 2).

Так, обсяги вантажних перевезень у період кризи COVID-2019 та на початку повномасштабної війни мали тенденції до скорочення: з 1641 млн т у 2020 році до 902 млн т у 2022 році, а у 2023 році до рекордно низького значення – 878 млн т. Перевезення пасажирів зазнало тенденцій до скорочення впродовж 2019-2021 на 40% (з 4262 млн пас. до 2655 млн пас.), що об'єктивно обумовлено пандемією COVID-2019, зокрема обмеженнями щодо пересування. Внаслідок військової агресії РФ у 2022 році перевезення пасажирів теж скоротилося аж до 1601 млн пас., що є найнижчим значенням за весь аналізований період. Ситуація покращилася у 2023 р., рівень показника досяг 2038 млн пас. Внаслідок негативних чинників, скорочення обсягів експорту величина ВВП галузі теж скоротилася впродовж 2019-2022 рр., а частка галузі за період 2008-2023 рр. склала рекордно низьке значення – 4,82% від сукупного ВВП країни.

**Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі.** Попри активні військові дії, дефіцит фахівців та працівників, кадрові ротації в управлінні галуззю, транспорт України в 2024 р. продовжував функціонувати, активно забезпечуючи потреби економіки та пасажирів, не обхідну логістику для посилення обороноздатності держави. На переконання фахівців, позитивними у 2024 році є наступні тенденції:

- Функціонування морського коридору. Український чорноморський коридор залишався важливим елементом транспортної інфраструктури. Протягом року через порти Одеси, Чорноморська та Південного було перевезено значні обсяги вантажів, включаючи зернові та інші товари.

- Цифровізація логістики. Використання аналітики Big Data та штучного інтелекту для оптимізації маршрутів і управління процесами стало важливим трендом. Це сприяло підвищенню ефективності логістичних операцій.

- Розвиток мультимодальних перевезень. Комбіновані перевезення (автомобільні, залізничні та морські) набули більшої популярності, особливо для транспортування вантажів між Україною та ЄС.

- Міжнародна інтеграція. Українські логістичні компанії активно співпрацювали з іноземними партнерами, розвиваючи нові транспортні коридори та покращуючи якість сервісу.

- Інноваційні страхові механізми. Для підтримки морських перевезень було створено спеціальні механізми страхування суден, що користуються українським морським коридором.

Ці тенденції свідчать про стійкість та адаптивність транспортної галузі України навіть у складних умовах.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430–р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
2. Січкарь Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. NV. 4 листопада 2022. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html>.
3. Транспортна інфраструктура: схвалено всі подані Україною проекти у рамках програми “Механізм «Сполучення Європи»”. *Міністерство розвитку громад та територій України*. 17 липня 2024. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html>.
4. Україна на шляху до ЄС: Реалії і перспективи. *Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова*. 2022. № 1-2 (187-188). С. 29-32. URL: [https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188\\_2022\\_ukr\\_full.pdf](https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf).
5. Смирнов І. Г., Любіцева О. О. Концепція Міжмор'я та сучасні транспортно-логістичні проекти ЄС “Ініціатива тримор'я” та “TEN-T” (український контекст в умовах російської агресії). *Перспективи стабільного економічного розвитку та економічної безпеки: світовий досвід і вітчизняні реалії*, м. Запоріжжя, жовтень 2022. С. 30-35.
6. Інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну, - ЕВА. Європейська Бізнес Асоціація. *Юридична Газета*. 01 грудня 2022. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/investuvati-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popri-viynu--eva.html>.
7. По дорозі: українська транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євромережі. *Онлайн-медіа «delo.ua»*. 16 лютого 2023. URL: <https://delo.ua/transport/po-doroz-i-ukrayinska-transportno-logisticna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pocatku-viini-do-integraciyi-u-jevromerz-i-411142/>.
8. Розвиток інфраструктури та євроінтеграція. *Міністерство розвитку громад та територій України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/rozvitok-infrastrukturi-ta-evrointegraciya.html>.
9. Investing in Public Infrastructure in Europe. A local economy perspective. *Council of Europe Development Bank*. 2017, 29-32. URL: [https://coebank.org/media/documents/Investing\\_in\\_Public\\_Infrastructure\\_in\\_Europe\\_27dc1Pg\\_thDFqmC\\_sAYjHvt\\_aIDaDb5.pdf](https://coebank.org/media/documents/Investing_in_Public_Infrastructure_in_Europe_27dc1Pg_thDFqmC_sAYjHvt_aIDaDb5.pdf).
10. Restoring EU competitiveness. 2016 Updated version. *European Investment Bank*. 2016. 47 p. URL: [https://www.eib.org/files/efs/restoring\\_eu\\_competitiveness\\_en.pdf](https://www.eib.org/files/efs/restoring_eu_competitiveness_en.pdf).
11. Відбудова України: принципи та політика. Паризький звіт 1 / за ред. Юрія Городніченка,

Ілони Сологуб, Беатріс Вєдер ді Мауро. Centre for economic policy research. 507 с. URL: [https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book\\_Ukrainian\\_0.pdf](https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf).

12. Реформа інфраструктури. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi>.

#### REFERENCES

1. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporядzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 № 430–r. (2018), *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy*, № 52, s. 533, available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

2. Sichkar D. Novi ta stari vyklyky. Yak trymaiet'sia ukrainska infrastruktura pid chas viiny. *NV*. 4 lystopada 2022, available at: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html>.

3. Transportna infrastruktura: skhvaleno vsi podani Ukrainoiu proiekty u ramkakh prohramy Mekhanizm “Spoluchennia Yevropy”. *Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy*. 17 lypnia 2024, available at: <https://mtu.gov.ua/news/35795.html>.

4. Ukraina na shliakhu do YeS: Realii i perspektyvy (2022), *Ukrainskyi tsentr ekonomichnykh i politychnykh doslidzhen imeni Oleksandra Razumkova*, № 1-2 (187-188), s. 29-32, available at: [https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188\\_2022\\_ukr\\_full.pdf](https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf).

5. Smyrnov, I. H. and Liubitseva, O. O. Kontseptsiiia Mizhmořia ta suchasni transportno-lohistychni proiekty YeS Initsiatyva trymořia ta TEN-T (ukrainskyi kontekst v umovakh rosiiskoi ahresii). *Perspektyvy stabilnoho ekonomichnoho rozvytku ta ekonomichnoi bezpeky: svitovyi dosvid i vitchyzniani realii*, m. Zaporizhzhia, zhovten 2022. S. 30-35.

6. Investuvaty v transportnu infrastrukturu varto navit popry viinu, – EVA. *Yevropeiska Biznes*

*Asotsiatsiia. Yurydychna Hazeta*. 01 hrudnia 2022, available at: <https://yur-gazeta.com/golovna/investuvati-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popri-viynu--eva.html>.

7. Po dorozh: ukrainska transportno-lohistychna haluz prokhodyt shliakh vid stuporu na pochatku viiny do inteɦratsii u yevromerezhii. *Onlain-media delo.ua*. 16 liutoho 2023, available at: <https://delo.ua/transport/po-dorozh-ukrayinska-transportno-logisticna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pochatku-viiny-do-integraciyi-u-jevromerzii-411142/>.

8. Rozvytok infrastruktury ta yevrointeɦratsiia. *Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy*, available at: <https://mtu.gov.ua/content/rozvitok-infrastruktury-ta-evrointegraciya.html>.

9. Investing in Public Infrastructure in Europe. A local economy perspective. *Council of Europe Development Bank*. 2017. S. 29-32, available at: [https://coebank.org/media/documents/Investing\\_in\\_Public\\_Infrastructure\\_in\\_Europe\\_27dc1Pg\\_thDFqmC\\_sAYjHvt\\_aIDaDb5.pdf](https://coebank.org/media/documents/Investing_in_Public_Infrastructure_in_Europe_27dc1Pg_thDFqmC_sAYjHvt_aIDaDb5.pdf).

10. Restoring EU competitiveness. 2016 Updated version. *European Investment Bank*. 2016. 47 s., available at: [https://www.eib.org/files/efs/restoring\\_eu\\_competitiveness\\_en.pdf](https://www.eib.org/files/efs/restoring_eu_competitiveness_en.pdf).

11. Vidbudova Ukrainy: pryntsypy ta polityka. Paryz'kyi zvit 1 / za red. Yuriiia Horodnichenka, Ilony Solohub, Beatris Veder di Mauro. *Centre for economic policy research*. 507 s., available at: [https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book\\_Ukrainian\\_0.pdf](https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf).

12. Reforma infrastruktury. *Uriadovyi portal*, available at: <https://www.kmu.gov.ua/reformi/ekonomichne-zrostannya/reforma-infrastrukturi>.

*Стаття надійшла до редакції 12 червня 2025 року*