

Коляденко А.В.

*аспірант кафедри міжнародного менеджменту,
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-602-0-5>

ГЛОБАЛЬНА ІНТЕГРОВАНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ: ОСНОВНІ ПРІОРИТЕТИ

Для України, яка завжди була транзитною країною, транспортна інфраструктура є однією з провідних складових економічної системи. Саме вона визначає здатність забезпечувати ефективні внутрішні перевезення, підтримувати міжнародну торгівлю, залучати іноземні інвестиції, а в нинішніх умовах – сприяти обороноздатності країни. Висока ефективність транспортної мережі стимулює зростання ВВП, розвиток виробництва, створення робочих місць, туризму тощо. Також слід відзначити, що після початку повномасштабного вторгнення Україна опинилась у принципово нових геополітичних умовах. На цьому тлі відбулося посилення ролі транспортних коридорів, зросла необхідність зміни логістичних маршрутів через обмеження в окремих регіонах; збільшилася необхідність адаптації транспортних мереж до безпекових ризиків.

Сильні і слабкі сторони транспортної інфраструктури України наведені нижче (табл. 1).

Варто відзначити, що найбільше вантажних і пасажирських перевезень в Україні здійснюється автомобільним і залізничним транспортом, тому це – критичні елементи національної транспортної системи. До початку масштабних атак і блокади портів Україна була важливим маршрутом експорту зерна та інших товарів через Чорне море, що посилювало її позиції в світовій торгівлі. Але зараз варто говорити і про слабкі сторони транспортної інфраструктури України – масштабні

пошкодження, інфраструктурну обмеженість, адміністративні бар'єри, слабку інтеграцію з ЄС та міжнародними стандартами.

Таблиця 1

**Сильні і слабкі сторони
транспортної інфраструктури України**

Сильні сторони	Слабкі сторони
Вигідне географічне положення, значний транзитний потенціал, участь в міжнародних транспортних коридорах	Пошкодження транспортної інфраструктури з лютого 2022 року
Розвинута залізнична і автомобільна інфраструктура	Інфраструктурна обмеженість і застарілість, адміністративні бар'єри
Вихід до Чорного моря, що посилює позиції України у світовій торгівлі	Слабка інтеграція з ЄС та міжнародними стандартами

Джерело: складено автором

Під час повномасштабного вторгнення значна частина інфраструктури постраждала або була зруйнована, атаки на неї продовжуються і зараз. Відповідно, виникає потреба у залученні колосальних ресурсів для вирішення цих складних завдань. За окремими аналітичними оцінками на транспортну інфраструктуру припадало 36,8 млрд. дол. США, або 23,4% усіх збитків [1, с. 4].

Очевидно, що з того часу масштаби руйнувань тільки зросли, як і потреба у ресурсах. За актуальних обсягів інвестицій розраховувати на швидку відбудову транспортної інфраструктури надзвичайно складно (табл. 2).

Ступінь «включеності» країни у світову торгівельну систему іманентний до обсягів міжнародного вантажообігу. Для України вантажообіг має важливе значення в контексті місця у міжнародних транспортних коридорах, забезпечення транзитних перевезень між Європою та Азією, інтеграції в глобальні ланцюги постачання. Тому в цьому контексті темпи відбудови та модернізації транспортної інфраструктури є критично важливими.

Таблиця 2

**Капітальні інвестиції в транспортну інфраструктуру
України, 2015–2024 рр.**

Рік	Загалом, млрд грн	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млрд грн	% до загального обсягу
2015	273,1	18,7	6,8
2016	359,2	25,1	7
2017	448,5	37,9	8,5
2018	578,7	50,1	8,7
2019	623,9	43,8	7
2020	508,2	34,9	6,9
2021	673,9	43,9	6,5
2022	409,7	49,5	12,1
2023	627,3	53,5	8,5
2024	743,0	60,4	8,1

Джерело: складено автором за [2]

Нині в Україні спостерігається ситуація, коли зростання вантажообігу не супроводжується пропорційним зростанням інвестицій, що засвідчує використання раніше створеної інфраструктурної бази, обмежене фінансування модернізації при зростанні експлуатаційного навантаження та циклічність інвестиційних процесів.

За умов підтримки країн-партнерів, подолання корупції є шанс зростання транзитного потенціалу, стабілізації вантажопотоків, поглиблення економічної інтеграції з ЄС і підвищення конкурентоспроможності. Як зазначають фахівці, залучення міжнародної допомоги, стабільне фінансування сприятиме реалізації планів щодо інтеграції України в європейський транспортний простір та глобальної інтегрованості до 2050 р. євро [3]. Водночас, із війною та руйнуваннями з'явилася унікальна можливість модернізувати економіку України шляхом створення найсучаснішої транспортної інфраструктури та сприяти її подальшій глобальній інтегрованості.

Література:

1. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. KSE. 2024. 39 с. URL: https://kse.ua/wpcontent/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (дата звернення 16.03.2026 р.).
2. Державна служба статистики України. Транспорт України 2024. Статистичний збірник. 92 с.
3. Кропова А. Аналітична записка впровадження стандартів доріг TEN-T в Україні. ІЕД. 2025. 9 с.