

УДК 338.47(477)

DOI: <https://doi.org/10.32782/CMI/2026-17-9>

Сенів Л.А.

кандидат економічних наук, доцент,  
Національний університет «Львівська політехніка»  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3088-6108>

## ОЦІНКА ДІЯЛЬНОСТІ ОСНОВНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ЇХ РОЛЬ В ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ В КРИЗОВИХ УМОВАХ

Здійснено оцінку діяльності основних видів транспорту України та проаналізовано їхню роль у забезпеченні економічного розвитку держави в кризових умовах. Розглянуто особливості функціонування автомобільного, залізничного, водного, авіаційного транспорту та міського електротранспорту, визначено їхні переваги, проблеми діяльності та передумови розвитку у післявоєнний період. Проаналізовано показники діяльності основних видів транспорту та динаміку їх зміни протягом 2020–2024 років. Обґрунтовано значення транспортної інфраструктури для розвитку внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та інтеграції України у світовий економічний простір. Акцентовано увагу на сучасних викликах розвитку транспортної галузі та реалізації урядових заходів щодо її модернізації в кризових умовах.

**Ключові слова:** кризові умови, логістичні системи, обсяги перевезень, руйнування інфраструктури, транспортна галузь.

Seniv Lidiya

Lviv Polytechnic National University

## ASSESSMENT OF THE ACTIVITIES OF THE MAIN TYPES OF TRANSPORT IN UKRAINE AND THEIR ROLE IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE STATE IN CRISIS CONDITIONS

The article is devoted to a comprehensive assessment of the activities of the main modes of transport in Ukraine and an analysis of their role in ensuring the economic development of the state in crisis conditions. The study examines the current state of road, rail, water (sea and river), air transport and urban electric transport, as well as their impact on the functioning of internal and external economic relations. The purpose of the article is to determine the level of efficiency of the transport system of Ukraine and substantiate its importance for maintaining economic stability and restoring the country in conditions of crisis phenomena caused by the global pandemic and military actions, disruption of logistics chains and transformation processes in the economy. The methodological basis of the study is the methods of analysis and synthesis, statistical and comparative analysis, as well as the generalization of scientific works and official statistical data. The main indicators of domestic modes of transport during the crisis period (2020–2024) are analyzed and their changing dynamics are determined. The strengths and weaknesses of each mode of transport are characterized. The government's steps towards the development of the transport sector during the period under study are noted. As a result of the study, it was established that the transport system of Ukraine plays a key role in ensuring the continuity of economic processes, export potential and socio-economic stability of the state. The main problems of the functioning of the transport sector in crisis conditions are identified, in particular, the deterioration of infrastructure, restrictions on logistics routes, significant sectoral destruction and the need to adapt to new economic realities. Priority areas for the modernization of the transport system are proposed in order to increase its efficiency and competitiveness in crisis conditions. The practical significance of the results obtained lies in the possibility of their use in the process of forming a modern transport policy, planning measures to restore the domestic transport infrastructure, as well as in scientific research and educational activities.

**Keywords:** crisis conditions, logistics systems, transportation volumes, infrastructure destruction, transport industry.

**Постановка проблеми.** Транспортна галузь є однією з ключових складових економічної системи України, оскільки забезпечує безперервність виробничих процесів, внутрішню та зовнішню торгівлю, мобільність населення й інтеграцію національної економіки у світовий економічний простір. У сучасних умовах функціонування транспортної системи України відбувається під впливом низки дестабілізуючих чинників, зокрема воєнного стану, руйнування транспортної інфраструктури, порушення логістичних ланцюгів, зростання витрат на перевезення та зниження інвестиційної активності.

Нерівномірність розвитку окремих видів транспорту, високий рівень зношеності основних фондів та недостатній рівень координації між транспорт-

ними підсистемами знижують загальну ефективність транспортного комплексу та стримують економічний розвиток держави. Попри наявність значної кількості наукових досліджень, більшість із них зосереджена на аналізі окремих видів транспорту, тоді як комплексна оцінка їх діяльності в кризовий період залишається недостатньо опрацьованою. У зв'язку з цим актуалізується потреба у всебічному аналізі діяльності основних видів транспорту України, визначенні їх ролі в економічному розвитку держави та обґрунтуванні напрямів підвищення ефективності функціонування транспортної галузі в сучасних умовах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню питань концептуального, правового, орга-



нізаційного, інституційного забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі, осмисленню сутності та змісту механізмів її формування та реалізації, як в Україні, так і в зарубіжних країнах присвячено наукові праці таких науковців, як Н. Біліченко, Н. Бондар, І. Бузько, О. Дейнека, Є. Довженко, О. Ємельянова, І. Заблудська, О. Зеленко, Ю. Крихтіна, О. Катерна, О. Клепікова, Я. Крупський, С. Майстро, Н. Малиш, К. Михайличенко, Д. Прейгер, А. Рибчук, А. Сабриченко, І. Садловська, О. Собкевич, Н. Танклевська, І. Хорошилова, С. Цимбал, Т. Чернявська, О. Черніхова та ін. [1, с. 4].

Водночас аналіз наукових джерел свідчить, що більшість публікацій зосереджена на дослідженні окремих аспектів діяльності основних видів транспорту, тоді як їх комплексна оцінка з позицій впливу на економічний розвиток держави залишається недостатньо висвітленою. Це зумовлює необхідність подальших наукових досліджень, спрямованих на системний аналіз діяльності основних видів транспорту України та визначення їх ролі у забезпеченні економічного зростання та відновлення національної економіки.

#### Формування цілей статті (постановка завдання).

Метою статті є комплексна оцінка діяльності основних видів транспорту України та визначення їх ролі в забезпеченні економічного розвитку держави в кризових умовах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна галузь є однією з ключових складових національної економіки України, що забезпечує просторову цілісність держави, формує умови для сталого соціально-економічного розвитку та інтеграції у світові ринки. Також галузь виконує у суспільстві важливі функції: соціально-політичну, економічну, культурну [2].

Загалом транспорт є специфічною комунікаційною інфраструктурною галуззю матеріального виробництва й сфери обслуговування, що забезпечує потреби населення й господарства з усіх видів перевезень [3, с. 7].

Характеристика вітчизняної транспортної галузі передбачає аналіз діяльності усіх видів транспорту протягом кризового періоду (2020–2024 рр.), оскільки даний проміжок часу охоплює дві глобальні економічні кризи (світову пандемію та війну в Україні), які кардинально змінили ринкове середовище, ланцюжки поставчань, споживчу поведінку та геополітичні ризики.

Аналізуючи залізничний транспорт зазначимо, що Укрзалізниця (УЗ) залишається ключовим видом транспорту для вантажних перевезень в Україні зокрема,

перевезення сільськогосподарської продукції, металургійних вантажів, експорту через порти та кордони [4]. Для пасажирських перевезень УЗ виконує функцію не лише комерційного перевізника, але й важливого соціального та транспортного зв'язку у часи кризи [5]. Інфраструктура залізничного транспорту, зокрема колії, мости, станції зазнали значного навантаження через війну, обстріли, ремонт та реконструкції.

Характеристика основних показників вітчизняного залізничного транспорту за 2024 рік наступна: УЗ перевезла 174,93 млн т вантажів, що на 17,9 % більше ніж у 2023 [6]; експорт вантажів залізницею сягнув 84,67 млн т, приріст 51,2 % порівняно з 2023 роком [4]; перевезено 57,2 млн пасажирів [5]; отримала операційний прибуток від вантажних перевезень 20,39 млрд грн, а операційний збиток від пасажирських перевезень – 15,70 млрд грн [7].

До початку повномасштабної війни транспорт залізниці мав більш стабільні показники, але вже у 2020 р. пандемія COVID-19 вплинула на пасажирський транспорт: наприклад, у 2020 р. за даними за 1–3 місяців кількість пасажирів залізницею впала на ~19,4 % порівняно з 2019 р. [8].

У період війни (2022–2024 рр.) відбулось значне скорочення частини маршрутів та інфраструктурних можливостей через бойові дії та водночас зростання ролі залізниці як резервного каналу для експорту, коли морські шляхи були ускладнені. Рекордним роком за обсягом вантажоперевезень під час війни став 2024 рік, але при цьому утрималась системна проблема з пасажирськими перевезеннями (наявність збитковості).

АТ «Укрзалізниця» є критично важливим для обороноздатності та економіки, про що свідчить її здатність генерувати дохід навіть у воєнний час. Однак її фінансовий стан перебуває під постійним тиском через необхідність субсидування пасажирських перевезень та високі операційні витрати в умовах війни, що вимагає постійного балансування між комерційною ефективністю (вантажні перевезення) та соціальною відповідальністю (пасажирські перевезення).

Загалом, за період 2020–2024 років вітчизняний залізничний транспорт функціонував в кризових умовах та характеризувався зниженням основних показників діяльності (див. табл. 1).

Загалом, за період 2020–2024 рр. дана галузь зазнала суттєвого зниження обсягів перевезень, скорочення фінансових надходжень, погіршення технічного стану рухомого складу та інфраструктури. Водночас зросла потреба у переорієнтації логістичних

Таблиця 1

#### Основні показники діяльності Укрзалізниці у 2020–2024 роках

Рік	Обсяг вантажних перевезень (млн. тонн)	Обсяг пасажирських перевезень (млн. осіб)	Прибуток/ збиток (млрд. грн)	Кількість персоналу (тис. осіб)	Обсяги капітальних інвестицій (млрд. грн) план/освоєння
2020	–	68,3	збиток – 11,9	226	20,1/ 8,4423
2021	314,3	81,3	прибуток – 0,457	215	27,23 / –
2022	150,6	57,4 (4 млн. осіб евакуйовано)	збиток – 9,643	210, 742	30/ –
2023	148,4	66,3	прибуток – 5,044	187, 620	26,797/ 10, 414*
2024	174,93	65,7	збиток – 4,2	184	38/ –

\* – за 9 місяців

Джерело: побудовано автором на основі [9], [10], [11], [12], [13]

маршрутів, підвищенні рівня безпеки перевезень та впровадженні інноваційних технологій. Незважаючи на складні умови, залізничний транспорт і протягом 2025 року продовжував виконувати стратегічно важливу роль у забезпеченні мобільності населення, підтримці економічної стабільності та обороноздатності держави.

Основними проблемами та викликами залізничного транспорту станом на грудень 2025 були наступні: значні інфраструктурні руйнування: мости, колії, логістичні вузли зазнали обстрілів чи пошкоджень; наявність значного тиску на експортування вантажів; пасажирський сегмент залишається збитковим, що створює навантаження на бюджет та потребує субсидування; відкриті питання модернізації, енергоефективності, переходу на нові технології та стандарти; проблеми переходу на стандарти ЄС.

Отже, за період 2020–2024 рр. залізничний транспорт в Україні продемонстрував гнучкість та адаптивність до екстремальних зовнішніх умов та залишився одним із ключових учасників логістики країни, особливо у сфері вантажних перевезень, навіть попри війну.

Станом на січень 2026 року ключовими пріоритетами державної політики у сфері залізничного транспорту є модернізація залізничної інфраструктури, підвищення фінансової результативності пасажирських перевезень, зміцнення стійкості інфраструктурних об'єктів АТ «Укрзалізниця» та поглиблення інтеграції національної залізничної системи до європейського транспортного простору [14, с. 57]. За таких умов реформування залізничного транспорту України також передбачає впровадження ефективних механізмів антимонопольного регулювання, що сприятиме зростанню конкурентоспроможності галузі, зменшенню економічного навантаження на суб'єктів господарювання, підвищенню якості транспортних послуг і посиленню економічної стійкості держави.

Характеристика автомобільного транспорту, як вантажного так і пасажирського вказала на його ключову роль у транспортній системі України: висока гнучкість, можливість швидкої мобілізації маршрутів та забезпечення доступності в регіонах.

Водночас, період 2020–2024 рр. був дуже турбулентним: вплив пандемії COVID-19 у 2020 році, повномасштабне вторгнення росії з 2022 року, руйнування інфраструктури, зміна маршрутів – все це суттєво вплинуло на роботу автомобільного транспорту.

До основних факторів впливу на функціонування автомобільного транспорту за період 2020–2024 року відносять:

– світову пандемію, що призвела до зниження перевезень у першій половині 2020 року шляхом обмеження руху, логістичних перебоїв;

– повномасштабне вторгнення, що призвело до руйнування доріг, мостів; зміни логістичних шляхів; великих потреб у військових та гуманітарних перевезеннях; також блокування морських маршрутів, що підвищило навантаження на наземний транспорт;

– розширення міжнародних логістичних коридорів: автомобільний транспорт отримав роль в альтернативних маршрутах (наприклад, коридори «Solidarity Lanes») для експорту й імпорту;

– зростання дальності перевезень.

До ключових викликів, з якими стикається вітчизняний автомобільний транспорт протягом досліджуваного періоду, належать: пошкодження транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг і мостів, що формує логістичні обмеження та вузькі місця в перевезеннях; енергетична вразливість галузі, зумовлена зростанням вартості пального та потребою у державній підтримці; загрози безпеці маршрутів в умовах бойових дій, що спричиняє необхідність коригування маршрутів, ризики затримок і зростання витрат; а також посилення конкуренції з боку залізничного транспорту та розвиток мультимодальних перевезень, що актуалізує потребу у підвищенні операційної ефективності та оптимізації логістичних рішень.

Аналіз динаміки вантажних і пасажирських автомобільних перевезень в Україні у 2020–2024 роках свідчить про суттєві структурні трансформації, зумовлені впливом пандемії COVID-19 та повномасштабної війни. Дослідження ключових показників діяльності галузі, зокрема обсягів вантажообігу та пасажирообігу, засвідчило їх стійку негативну тенденцію протягом зазначеного періоду (див. табл. 2).

Вантажообіг та пасажирообіг у 2020–2024 рр. характеризувалися високою мінливістю, що відображає вплив зовнішніх і внутрішніх факторів – пандемії, війни, змін у торгівлі та міграції населення. Попри труднощі, тенденція до відновлення пасажирських автоперевезень є позитивною ознакою стабілізації транспортної сфери.

Отже, особливостями функціонування вітчизняного автомобільного транспорту протягом 2020–2024 років є: пасажироперевезення автомобільним транспортом частіше піддані коливанням (карантин, війна), ніж вантажні; даний вид транспорту тісно пов'язаний із станом громадського транспорту, міською мобільністю, дизайном маршрутів, оновленою логістикою; після повномасштабного вторгнення у лютому 2022 року автомобільний транспорт відіграв важливу роль як вид

Таблиця 2

## Показники вантажних та пасажирських автоперевезень у 2020–2024 роках

№ з/п	Період	Вантажообіг (млн. ткм)/ у % до аналогічного періоду попереднього року	Пасажирообіг (млн. пас. км)/ у % до аналогічного періоду попереднього року
1.	2020 (січень)	3132,7 / 102,94	2731,6 / 98,1
2.	2021 (січень)	2694,7 / 86,0	1381,8 / 50,6
3.	2022 (січень)	3060,6 / 113,6	1485,8 / 107,5
4.	2023 (січень)	- / -	- / -
5.	2024 (січень)	3014,9 / 120,3	1406,3 / 116,8
6.	2025 (вересень)	2546,6 / 84,5	1380,1 / 105,9

Джерело: побудовано на основі [9]

міжміського та регіонального зв'язку, коли інші види транспорту були обмежені.

Станом на грудень 2025 року перед автотранспортом постали наступні виклики: зменшення попиту в умовах безпеки та економічної невизначеності; старіння рухомого складу маршруток/автобусів, високі витрати на обслуговування; розвиток альтернативних форм мобільності, конкуренція з приватним транспортом; необхідність цифровізації (електронні квитки, диспетчеризація) та підвищення комфорту.

Станом на січень 2026 року до ключових перспектив і стратегічних напрямів розвитку автомобільного транспорту державна політика відносить оновлення автотранспортного парку, зокрема модернізацію вантажних автомобілів і пасажирських автобусів із пріоритетом дотримання сучасних екологічних стандартів (Євро 6+), а також впровадження електробусів у міських транспортних системах. Важливим напрямом є цифрова трансформація галузі, що передбачає запровадження систем моніторингу, диспетчеризації та оптимізації маршрутів і вантажопотоків з метою підвищення ефективності перевезень.

Окрему увагу приділено інтеграції автомобільного транспорту до міжнародних транспортних коридорів і мультимодальних логістичних ланцюгів, особливо в умовах обмеженого функціонування морських та інших видів транспорту. Суттєвим чинником розвитку є вдосконалення транспортної інфраструктури шляхом ремонту й будівництва автомобільних доріг, мостів і логістичних хабів, що створює передумови для безпечного та ефективного здійснення автомобільних перевезень.

Крім того, стратегічним пріоритетом залишається підвищення рівня безпеки та стійкості автоперевезень, що передбачає удосконалення стандартів безпеки дорожнього руху, адаптацію транспортної системи до умов воєнного часу та забезпечення надійності транспортних маршрутів. Водночас державне регулювання у сфері автомобільного транспорту орієнтоване на формування конкурентного та прозорого ринку транспортних послуг шляхом активного залучення приватних операторів та поступового скорочення прямого державного втручання.

Дослідження стану водного транспорту України у 2020–2024 роках охоплює аналіз функціонування морського транспорту (порти Чорного та Азовського морів) і річкового транспорту, зокрема перевезень Дніпром, у дунайському напрямку та частково річкою Десна.

Упродовж 2020 року водний транспорт загалом функціонував стабільно, однак зазнав певних обмежень унаслідок пандемії COVID-19. Спостерігалось скорочення пасажирських перевезень, насамперед круїзних і прогулянкових, водночас обсяги вантажних перевезень залишалися порівняно сталими. Провідну роль у зовнішньоторговельних операціях відігравали морські порти Одеси, Чорноморська, Південного та Миколаєва. У цей період зросла значущість внутрішнього річкового транспорту, зокрема транспортування зернових вантажів Дніпром.

За результатами 2021 року зафіксовано істотне скорочення обсягів перевезень, зумовлене наслідками пандемії, зниженням світового попиту на водні транспортні послуги та дією карантинних обмежень у пор-

тах. За таких умов державна політика була спрямована на вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку річкового судноплавства, зокрема шляхом ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [15].

Упродовж 2022 року внаслідок повномасштабного вторгнення та блокади морських портів Чорного й Азовського морів морські перевезення були фактично припинені. Значна частина портової інфраструктури, зокрема в Маріуполі, Бердянську, Херсоні, Миколаєві та частково в Одесі, зазнала ракетних ударів або опинилася під окупацією. У зв'язку з цим основні вантажопотоки у 2022 році були переорієнтовані на дунайські порти – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, які стали ключовими альтернативними каналами експорту української агропродукції. Часткове відновлення морського судноплавства стало можливим завдяки реалізації зернової ініціативи ООН, у межах якої 22 липня 2022 року було підписано так звану «Зернову угоду».

У 2023 році спостерігався інтенсивний розвиток дунайського напрямку річкового транспорту. Порти Ізмаїл і Рені суттєво наростили обсяги вантажоперевезень – у 3–5 разів порівняно з попереднім періодом. Річковий транспорт набув значення ефективною альтернативи залізничним перевезенням, насамперед для експорту сільськогосподарської продукції. Водночас морські порти Чорноморськ і Південний функціонували в обмеженому режимі, переважно в межах дії «зернового коридору».

Аналіз функціонування водного транспорту у 2024 році засвідчив подальший розвиток дунайської логістики, що проявилось в модернізації причальної інфраструктури, розширенні портових потужностей та оновленні флоту. Було частково відновлено судноплавство Чорним морем через так звані гуманітарні коридори, що стало можливим завдяки контролю України над західною частиною акваторії. Хоча обсяги перевезень демонстрували тенденцію до зростання, вони все ще залишалися нижчими за довоєнний рівень. Основними статтями експорту залишалися зернові культури, металопродукція, нафтопродукти та будівельні матеріали.

Узагальнення показників вантажообігу та пасажирообігу водного транспорту за 2020–2024 роки свідчить про несталу динаміку їх розвитку (див. табл. 3), що зумовлено впливом пандемії COVID-19 та воєнними діями на території України.

– офіційні статистичні дані відсутні  
символ (к) – дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної конфіденційності.

Упродовж 2020–2024 років водний транспорт України пройшов етапи від стабільного розвитку до глибокої кризи та подальшого відновлення. Незважаючи на блокаду портів і значні втрати інфраструктури, держава змогла оперативним чином переорієнтувати логістичні потоки на дунайський напрям, що засвідчило адаптивність і стійкість національної транспортної системи. Ключовими пріоритетами розвитку водного транспорту у 2025 році визначено поглиблення інтеграції з європейською транспортною мережею та модернізацію вітчизняного флоту. Загалом державна політика у сфері водного транспорту спрямована на підвищення

Таблиця 3

## Показники вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом у 2020–2024 роках

№ з/п	Період	Вантажообіг (млн. ткм)/ у % до аналогічного періоду попереднього року	Пасажирообіг (млн. пас. км)/ у % до аналогічного періоду попереднього року
1.	2020 (січень)	179,7 / 94,8	0,01 / 67,0
2.	2021 (січень)	203,0 / 113,1	0,01 / 100,0
3.	2022 (січень)	142,8 / 70,3	0,1 / 849,2
4.	2023 (січень)	- / -	- / -
5.	2024 (січень)	38,3 / 52,9	к / к

Джерело: побудовано на основі [9]

рівня безпеки судноплавства, розвиток інфраструктури та реалізацію євроінтеграційних процесів.

Аналіз функціонування авіаційного транспорту у 2020–2024 роках свідчить, що до 2020 року цивільна авіація України демонструвала позитивну динаміку розвитку, що проявлялося у зростанні пасажиропотоків, розширенні маршрутної мережі та модернізації аеропортової інфраструктури.

У 2020 році галузь зазнала впливу двох потужних негативних чинників – пандемії COVID-19 та запроваджених у зв'язку з нею карантинних обмежень, зокрема закриття кордонів і припинення міжнародного сполучення, що суттєво скоротило обсяги авіаперевезень [16]. З початком повномасштабного вторгнення Україна закрила повітряний простір для цивільних польотів; наявність активних бойових дій та руйнування транспортної інфраструктури радикально змінили ситуацію на авіаційному ринку.

У 2020 р. пасажиропотік українських аеропортів скоротився до 8,664 млн осіб – це падіння на 64,4 % порівняно з попереднім роком [9]. У 2023 р. українські авіакомпанії повідомили про перевезення 422,100 пасажирів та 42,700 тонн вантажу й пошти [9]. У лютому 2024 р. зареєстровано 152 літаки української реєстрації, які працювали переважно за кордоном через зачинений повітряний простір України [9].

Станом на січень 2026 року авіаційний транспорт зберігає значний потенціал для оперативного перевезення пасажирів і вантажів на великі відстані, передусім у міжнародному сполученні. Українські авіаперевізники та аеропорти володіють досвідом обслуговування міжнародних маршрутів і мають інфраструктурну базу, придатну для подальшої модернізації в післявоєнний період. Водночас сформовано передумови для прискореного відновлення авіаційної галузі після завершення воєнних дій, зокрема шляхом поетапного відкриття повітряного простору та організації безпечних авіаційних маршрутів.

Серед основних проблем авіаційного транспорту станом на грудень 2025 року варто відзначити: закриття повітряного простору з 2022 року, що зупинило регулярні цивільні пасажирські перевезення; значне зниження вантажообігу та відсутність пасажирських перевезень; пошкодження інфраструктури авіаційної галузі (аеропортів, терміналів, злітно-посадкових смуг) та високі ризики безпеки [17]; потреба у реформатуванні бізнес-моделі авіакомпаній (наприклад, модель АСМІ, виконання переважно вантажних або гуманітарних рейсів) [18].

Прогнозуючи перспективи розвитку авіаційного транспорту України в післявоєнний період, слід зазначити, що відновлення повітряного простору створить

передумови для швидкого поживлення пасажирських перевезень за умови залучення інвестицій та проведення комплексної модернізації галузі. Вантажні авіаперевезення можуть набути важливого значення в логістичній системі країни, зокрема в контексті експорту української продукції. Визначальну роль відіграватиме інтеграція до міжнародних авіаційних маршрутів і стандартів, насамперед у сфері безпеки польотів та сертифікації, зважаючи на наявність значного часового розриву в здійсненні авіаційної діяльності.

Водночас процес відновлення авіаційної галузі є тривалим і ресурсомістким, оскільки передбачає відбудову аеропортової інфраструктури, відновлення довіри пасажирів та поетапне повернення регулярних рейсів. Усі зазначені чинники потребують значних фінансових, організаційних і кадрових ресурсів.

Загалом упродовж 2020–2024 років авіаційний транспорт України зазнав суттєвих коливань – від етапу поступального розвитку до майже повного припинення діяльності. Попри це, галузь зберігає значний кадровий і технічний потенціал та здатна стати одним із ключових чинників післявоєнного економічного відновлення країни. Державне регулювання авіаційної сфери в умовах воєнного стану орієнтується на подальшу гармонізацію з нормами Європейського Союзу, зокрема в межах реалізації Угоди про Спільний авіаційний простір.

Аналізуючи міський електротранспорт, слід зазначити, що до цієї категорії належать трамваї, тролейбуси, метрополітени, електробуси та інші види міських перевезень з електричним приводом. Зокрема, трамвайне сполучення функціонує більш ніж у 20 містах України, тролейбусне – у понад 35 містах, метрополітени діють у Києві, Харкові та Дніпрі, а електробуси як відносно новий вид транспорту поступово впроваджуються у Києві, Львові та Вінниці, з перспективою запуску в Ужгороді. Спільною ознакою всіх перелічених видів є використання електричної тяги, що забезпечує їхню екологічну доцільність та економічну ефективність у міському середовищі.

Міський електротранспорт є базовою складовою системи пасажирських перевезень у більшості великих міст України. Станом на грудень 2021 року, тобто до початку повномасштабного вторгнення, на нього припадало понад 60 % загального міського пасажиропотоку. Основним призначенням електротранспорту є масове перевезення населення на середні відстані з високою регулярністю руху. У структурі міських електроперевезень у 2020–2024 роках провідне місце посідали тролейбусний транспорт і метрополітен.

Дослідження розвитку міського електротранспорту у 2020–2024 роках засвідчило, що значна частина тролейбусного й трамвайного рухомого складу харак-

теризується високим рівнем фізичного зносу, який перевищує 60–70 %. Оновлення електротранспорту здійснюється переважно за рахунок залучення міжнародної фінансової допомоги, зокрема кредитів і грантів Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Європейського інвестиційного банку (ЄІБ). Водночас відбувається постачання сучасних тролейбусів до міст України, а також закупівля низькопідлогових трамваїв у Києві та Львові. Окремим перспективним напрямом розвитку є формування сегмента електробусів, зокрема моделей з автономним ходом і можливістю заряджання від тролейбусної контактної мережі.

За даними Державної служби статистики України, частка електротранспорту у внутрішньому міському пасажирському сполученні у 2020 році становила 63,2 % [9]. Упродовж 2020–2021 років міський електротранспорт зберігав ключову роль у системі пасажирських перевезень та відносну стабільність функціонування, хоча галузь зазнала скорочення пасажиропотоків унаслідок пандемії COVID-19.

У 2022 році воєнні дії призвели до повної або часткової зупинки роботи електротранспорту та пошкодження інфраструктури в окремих містах, зокрема Харкові, Маріуполі, Миколаєві та Запоріжжі. Водночас у відносно безпечних регіонах електротранспорт продовжував функціонувати навіть за складних умов, забезпечуючи базові потреби міського населення.

Незважаючи на наявні труднощі, станом на січень 2026 року міський електротранспорт залишається одним із найстійкіших видів міських перевезень, оскільки його функціонування не залежить від імпортованих енергоресурсів, що підвищує рівень транспортної безпеки та енергетичної незалежності міст.

До екологічних та соціальних переваг електротранспорту відносять: зменшення рівня шуму та викидів CO<sub>2</sub>, що покращує екологію міст; доступне перевезення для населення (нижча собівартість поїздок); є основою сталого міського транспорту в контексті європейської інтеграції України.

До основних проблем та викликів вітчизняного електротранспорту належать: застарілий рухомий склад і мережі контактних ліній; недостатнє фінансування модернізації; руйнування або тимчасове припинення роботи у зонах бойових дій; низький рівень автоматизації, диспетчеризації та цифрових сервісів.

Міський електротранспорт України є стійким, екологічно безпечним і соціально значущим видом транспорту, який, попри втрати, спричинені воєнними діями, зберігає значний потенціал для оперативного відновлення та відіграє ключову роль у формуванні сучасних «зелених» міст.

Після завершення бойових дій і стабілізації безпечної ситуації міський електротранспорт має широкі

можливості для відновлення й модернізації, зокрема шляхом переходу на більш екологічні транспортні рішення – електробуси та тролейбуси з автономним живленням, а також підвищення якості транспортного обслуговування населення. Зростання пасажиропотоку метрополітену та загальна стабільність роботи електротранспорту станом на грудень 2025 року свідчать про стійкий попит на цей вид перевезень, що зумовлює об'єктивну необхідність його подальшого розвитку.

Державне регулювання сфери міського електротранспорту, зокрема нових форм електричної міськостановленості (електросамокатів), передбачає нормативно-правове врегулювання, встановлення технічних стандартів і правил дорожнього руху, а також розвиток відповідної міської інфраструктури.

Отже, аналіз діяльності основних видів транспорту у 2020–2024 рр. показав, що транспортна галузь України пережила складний, але водночас трансформаційний період. Після спаду, спричиненого пандемією COVID-19, галузь почала поступово відновлюватися у 2021 р. Проте вже з 2022 р. на розвиток транспорту суттєво вплинули воєнні дії – руйнування інфраструктури, блокування портів, обмеження логістичних маршрутів і зниження обсягів пасажирських перевезень. Попри це, у 2023–2024 рр. спостерігалось поступове відновлення вантажоперевезень, активна модернізація дорожньої мережі, відновлення портової діяльності та адаптація залізничного транспорту до воєнних умов. Україна продемонструвала здатність підтримувати транспортну систему навіть в умовах постійних викликів. У перспективі транспорт України має потенціал для динамічного розвитку за умови відновлення безпеки, залучення інвестицій, цифровізації й переходу до «зелених» технологій перевезень.

**Висновки.** Проведена оцінка діяльності основних видів транспорту України свідчить про їх визначальну роль у формуванні та розвитку національної економіки. Транспортна система забезпечує безперервність виробничих процесів, ефективний розподіл ресурсів і товарів, а також інтеграцію України у світовий економічний простір. Кожен вид транспорту виконує специфічні функції в господарському комплексі держави, доповнюючи інші та формуючи єдину транспортно-логістичну мережу. Водночас сучасні виклики, зокрема воєнні дії, зношеність інфраструктури та потреба в цифровізації, актуалізують необхідність модернізації вітчизняної транспортної галузі. Реалізація комплексної державної політики у сфері транспорту сприятиме підвищенню його ефективності, конкурентоспроможності економіки та сталому соціально-економічному розвитку України під час війни та у післявоєнний період.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Крихтіна Ю.О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса плюс», 2022. 336 с.
2. Авер'янов В.Б. Державне управління в Україні : навч. посібник. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 350 с.
3. Заблудська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. Северодонецьк : Вид-во СЧУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
4. Укрзалізниця збільшила вантажні перевезення на 17,9% у 2024 році. URL: <https://open4business.com.ua/en/ukrzaliznytsia-increased-freight-transportation>
5. Ukrainian Railways bounces back to pre-war passenger volumes / The New Voice of Ukraine. URL: <https://english.nv.ua/business/ukrainian-railways-bounces-back-to-pre-war-passenger-volumes> (дата звернення 09.01.2026).

6. Ukrzaliznytsia Transports 175 Million Tons Of Cargoes In 2024. The Center for Transport Strategies. URL: [https://en.cfts.org.ua/news/ukrzaliznytsia\\_transports\\_175\\_million\\_tons\\_of\\_cargoes](https://en.cfts.org.ua/news/ukrzaliznytsia_transports_175_million_tons_of_cargoes) (дата звернення 09.01.2026).
7. Ukrzaliznytsia in 2024 posts UAH 20.4 bln of operating profit from freight transportation, UAH 18.1 bln of loss from passenger transportation. URL: <https://en.interfax.com.ua/news/economic/> (дата звернення 09.01.2026).
8. Passenger traffic in Ukraine down 16% in January-March 2020. URL: <https://www.ukrinform.net/rubric-economy/3010308-passenger-traffic-in-ukraine-decreases-by-16-state-statistics-service> (дата звернення 09.01.2026).
9. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 09.01.2026).
10. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. URL: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/592766/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/592766/) (дата звернення 09.01.2026).
11. Офіційний веб-сайт Міністерства розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/> (дата звернення 09.01.2026).
12. Скільки пасажирів перевозить УЗ та які фінансові результати показує. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/07/11/infografika/suspilstvo/skilky-pasazhyriv-perevozyt-uz-ta-yaki-finansovi-rezultaty-pokazuye> (дата звернення 09.01.2026).
13. Укрзалізниця вийшла на прибуток за підсумками 2021 року. Як вдалось компенсувати 1,4 млрд грн збитку за перше півріччя. URL: <https://forbes.ua/news/ukrzaliznitsya-viyshla-na-pributok-za-pidsumkami-2021-roku-yak-vdalos-kompensuvati-14-mlrd-grn-zbitku-12012022-3177> (дата звернення 09.01.2026).
14. Малиш Н. А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія : Державне управління*. 2016. № 2. С. 50–57.
15. Про внутрішній водний транспорт. Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення 09.01.2026).
16. Ukrainian Airports' Passenger Traffic Down 64.4%, Airlines' Passenger Volumes Down 65% In 2020. The Center for Transport Strategies. URL: [https://en.cfts.org.ua/news/ukrainian\\_airports\\_passenger\\_traffic\\_down\\_644\\_airlines\\_passenger\\_volumes\\_down\\_65\\_in\\_2020](https://en.cfts.org.ua/news/ukrainian_airports_passenger_traffic_down_644_airlines_passenger_volumes_down_65_in_2020) (дата звернення 09.01.2026).
17. Faustine Vincent. Kyiv airport, in survival mode, banks on resumption of civilian flights despite war. URL: <https://www.lemonde.fr/en/international/article/2024/10/09/kyiv-airport-in-survival-mode-banks-on-resumption-of-civilian-flights-despite-war> (дата звернення 09.01.2026).
18. Olena Harmash. Ukrainian air carrier SkyUp builds up Europe business to survive war. URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/ukrainian-air-carrier-skyup-builds-up-europe-business-survive-war-2024-03-18/> (дата звернення 09.01.2026).

## REFERENCES

1. Krykhtina U.O. (2022) Derzhavna polityka rozvytku transportnoyi haluzi Ukrayiny: teoriya, metodolohiya, praktyka : monohrafiya [State policy of development of the transport sector of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph]. Kharkiv: "Disa plyus", 336 p. (in Ukrainian)
2. Aver'yanov V.B. (1998) Derzhavne upravlinnya v Ukrayini : navch. posibnyk. [State administration in Ukraine: textbook]. Kyiv : Yurinkom Inter, 350 p. (in Ukrainian)
3. Infrastrukturne zabezpechennya rozvytku transportnoyi systemy rehionu: kolektyvna monohrafiya. (2016) I.V. Zablods'ka, I.R. Buz'ko, O.O. Zelenko, I.O. Khoroshylova. [Infrastructure support for the development of the transport system of the region: collective monograph]. Syevyerodonets'k: Vyd-vo SNU im. V. Dalya. 193 p. (in Ukrainian)
4. Ukrzaliznytsya zbil'shyla vantazhni perevezennya na 17,9% u 2024 rotsi [Ukrzaliznytsia increased freight transportation by 17.9% in 2024]. Available at: <https://open4business.com.ua/en/ukrzaliznytsya-increased-freight-transportation> (accessed January 09, 2026).
5. Ukrainian Railways bounces back to pre-war passenger volumes / The New Voice of Ukraine. Available at: <https://english.nv.ua/business/ukrainian-railways-bounces-back-to-pre-war-passenger-volumes> (accessed January 09, 2026).
6. Ukrzaliznytsia Transports 175 Million Tons Of Cargoes In 2024. The Center for Transport Strategies. Available at: [https://en.cfts.org.ua/news/ukrzaliznytsia\\_transports\\_175\\_million\\_tons\\_of\\_cargoes](https://en.cfts.org.ua/news/ukrzaliznytsia_transports_175_million_tons_of_cargoes) (accessed January 09, 2026).
7. Ukrzaliznytsia in 2024 posts UAH 20.4 bln of operating profit from freight transportation, UAH 18.1 bln of loss from passenger transportation. Available at: <https://en.interfax.com.ua/news/economic/> (accessed January 09, 2026).
8. Passenger traffic in Ukraine down 16% in January-March 2020. Available at: <https://www.ukrinform.net/rubric-economy/3010308-passenger-traffic-in-ukraine-decreases-by-16-state-statistics-service> (accessed January 09, 2026).
9. Ofitsiyyny veb-sayt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrayiny [Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed January 09, 2026).
10. Ofitsiyyny veb-sayt Ukrzaliznytsi [Official website of Ukrzaliznytsia]. Available at: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/592766/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/592766/) (accessed January 09, 2026).
11. Ofitsiyyny veb-sayt Ministerstva rozvytku hromad ta terytoriy Ukrayiny [Official website of the Ministry of Community and Territorial Development of Ukraine] Available at: <https://mindev.gov.ua/> (accessed January 09, 2026).
12. Skil'ky pasazhyriv perevozyt' UZ ta yaki finansovi rezul'taty pokazuye [How many passengers does UZ transport and what financial results does it show] Available at: <https://www.slovoidilo.ua/2024/07/11/infografika/suspilstvo/skilky-pasazhyriv-perevozyt-uz-ta-yaki-finansovi-rezultaty-pokazuye> (accessed January 09, 2026).
13. Ukrzaliznytsya vyshla na przybutok za pidsumkami 2021 roku. Yak vdalos' kompensuvaty 1,4 mlrd hrn zbitku za pershe pivrichchya [Ukrzaliznytsia made a profit in 2021. How it managed to compensate for UAH 1.4 billion in losses for the first half of the year] Available at: <https://forbes.ua/news/ukrzaliznitsya-viyshla-na-pributok-za-pidsumkami-2021-roku-yak-vdalos-kompensuvati-14-mlrd-grn-zbitku-12012022-3177> (accessed January 09, 2026).
14. Malys N. A., Bondar N.M. (2016) Ekonomichnyy analiz transportnoyi infrastruktury Ukrayiny. [Economic analysis of the transport infrastructure of Ukraine]. *Visnyk Natsional'noyi akademiyi derzhavnoho upravlinnya pry Prezidentovi Ukrayiny. Seriya : Derzhavne upravlinnya*, № 2. 50–57 p. (in Ukrainian)
15. Pro vnutrishniy vodnyy transport. Zakon Ukrayiny vid 03.12.2020 № 1054-IX [About inland waterway transport. Law of Ukraine dated 03.12.2020 No. 1054-IX] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (accessed January 09, 2026).

16. Ukrainian Airports' Passenger Traffic Down 64.4%, Airlines' Passenger Volumes Down 65% In 2020. The Center for Transport Strategies. Available at: [https://en.cfts.org.ua/news/ukrainian\\_airports\\_passenger\\_traffic\\_down\\_644\\_airlines\\_passenger\\_volumes\\_down\\_65\\_in\\_2020](https://en.cfts.org.ua/news/ukrainian_airports_passenger_traffic_down_644_airlines_passenger_volumes_down_65_in_2020) (accessed January 09, 2026).

17. Faustine Vincent. Kyiv airport, in survival mode, banks on resumption of civilian flights despite war. Available at: <https://www.lemonde.fr/en/international/article/2024/10/09/kyiv-airport-in-survival-mode-banks-on-resumption-of-civilian-flights-despite-war> (accessed January 09, 2026).

18. Olena Harmash. Ukrainian air carrier SkyUp builds up Europe business to survive war. Available at: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/ukrainian-air-carrier-skyup-builds-up-europe-business-survive-war-2024-03-18/> (accessed January 09, 2026).

*Дата надходження статті: 12.01.2026*

*Дата прийняття статті: 04.02.2026*

*Дата публікації статті: 27.02.2026*