

2. Горошкова Л. А., Васильєва О. В., Маслова О. В., Сумець О. М., Річкова логістика в умовах війни та повоєнного відновлення України: стан та перспективи. *Економічний вісник університету* : зб. наук. праць учених та аспірантів. Вип. 56. Переяслав : Ун-т Григорія Сковороди в Переяславі 2023. С. 113-125.

3. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. URL : <http://www.mtu.gov.ua/> (дата звернення: 05.05.2023).

sumets.alexander@gmail.com

УДК 656:339.5

Білоцерківський О.Б., к.т.н, доц.

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ЧАСУ

Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль в економіці України, оскільки вона безпосередньо впливає на ефективність функціонування усієї транспортної галузі, від рівня розвитку якої залежить ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та суспільний добробут населення країни, тому транспортна галузь є стратегічною [1]. З перших днів повномасштабної війни транспортна інфраструктура України зазнає значних руйнувань, оскільки, за даними [2], російськими загарбниками було пошкоджено близько 33 % транспортної інфраструктури по всій країні: 305 мостів, 19 аеропортів, 110 залізничних станцій та 24 тис. км доріг. Виходячи з цього, актуальними є аналіз проблем транспортної інфраструктури України під час війни та визначення можливих шляхів їх вирішення.

Транспортна система України представлена всіма видами транспорту: залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіаційним і т.д. [3]. Розглянемо, яку шкоду заподіяли російські війська транспортній інфраструктурі України за кожним видом транспорту окремо.

У перші тижні війни росіянами було здійснено масовані обстріли авіаційної інфраструктури: з 35 аеродромів пошкоджено 19, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення [4]. Цілями активних атак стали об'єкти залізничної інфраструктури, зокрема електричні підстанції. В цілому за період

повномасштабної агресії РФ було пошкоджено або втрачено контроль над 6 тис. км колій залізниці. Щодо автомобільних доріг, то, за даними Мінінфраструктури, попередній огляд їхнього стану у деокупованих регіонах показує, що в середньому постраждали приблизно 10 % доріг від їх загальної кількості в областях, де відбувались бойові дії. Щодо морської інфраструктури, то під російською окупацією тимчасово знаходяться 3 із 13 українських портів (Маріуполь, Бердянськ, Скадовськ). Все цінне майно в них з великою ймовірністю вже розкрадене окупантами. Однак вони все ж тримали порти працюючими, щоб мати можливість вивезти українське зерно до РФ та інших країн. Водночас, під контролем України перебувають найбільші порти (Миколаїв, Херсон, Ольвія, Одеса, Чорноморськ, Південний), але вони заблоковані з моря і лише працюють порти «Великої Одеси» (Чорноморськ, Одеса, Південний) для виконання «зернової угоди». Це завдає величезних збитків бізнесу, адже до війни більш ніж половина всього українського експорту та 90 % експорту зерна перевозилася морським шляхом. Частина річки Дніпро, яка є головною внутрішньою водною артерією України, також блокується в Херсонській та Запорізькій областях. Єдиними портами, через які зараз можливий вантажообіг є три невеликі порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський (5 % українського експорту).

У підсумку, все це негативно впливає на сальдо зовнішньої торгівлі товарами та сировинними ресурсами, адже до війни *близько 2/3 експорту та імпорту в Україні відправлялися морськими шляхами* [4]. Зокрема, багато імпорту прямувало до України в контейнерах, але початок війни змусив українських експедиторів спрямувати вантажі в порти інших держав, що вартувало великих коштів. Як наслідок, сформувалися нові логістичні ланцюги, де були задіяні порти інших країн (Констанца, Гдиня, Гданськ, Клайпеда, іноді навіть Стамбул та Бремерхафен) [4]. Щодо експорту, то єдиним способом його здійснення наразі є вантажні автомобілі та залізниця. Проте, вони не можуть компенсувати роботу портів, адже один потяг може доправити умовно 40 контейнерів, а корабель-контейнеровоз – чотири тисячі. Також проблемою використання залізничного транспорту є різна ширина колій в Україні (1520 мм) та країнах Західної Європи (1435 мм), що потребує зміни колісних пар на кожному вагоні. Це призводить до довгих черг залізничних вагонів на кордонах та збільшення логістичних витрат. Вирішенням цієї проблеми є будівництво до кінця 2023 р. першої євроколії зі Львова до кордону у Раві-Руській, а також лінії для швидкісних поїздів із Кракова через Медику та Львів до Івано-Франківська, яку потенційно можна продовжити територіями Румунії та Молдови до

Одеського порту. Також у планах «Укрзалізниці» будівництво швидкісних ліній: Варшава – Львів, Варшава – Київ [5].

Таким чином, у роботі проведено аналіз проблем транспортної інфраструктури України під час війни за такими видами транспорту: авіаційним, залізничним, автомобільним, морським, річковим. Зазначено, що до війни *близько 2/3 експорту та імпорту в Україні відправлялися морськими шляхами, проте через блокаду морських портів імпорт треба здійснювати через порти інших країн, а експорт – за допомогою вантажних автомобілів і залізниці, однак вони мають низьку вантажопідйомність порівняно з морським транспортом.* Проблемою використання залізничного транспорту є різна ширина колій в Україні та країнах Західної Європи. Вирішенням цієї проблеми є будівництво до кінця 2023 р. першої євроколії зі Львова до кордону у Раві-Руській, а також лінії для швидкісних поїздів із Кракова через Медуку та Львів до Івано-Франківська.

Список літератури:

1. Криворучко О. П. Сутність транспортної інфраструктури України на сучасному етапі. Науковий вісник Херсонського державного університету. Економічні науки. Херсон, 2019. Вип. 33. С. 25-28.

2. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturii-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html> (дата звернення: 22.04.2023).

3. Білоцерківський О. Б. Логістика : навч. посіб. Харків : НТУ «ХПІ», 2010. 152 с.

4. Як змінилася логістика за півроку війни та що буде з імпортом та експортом. URL: https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viynta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651 (дата звернення: 22.04.2023).

abelocerk@gmail.com