

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»
ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ
КАФЕДРА МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІКИ**

«На правах рукопису»
УДК 339.564:631.11:339.9

До захисту допущено:

Завідувач кафедри

_____ Сергій ВОЙТКО

«___» _____ 2026 р.

**Дипломна робота
на здобуття ступеня бакалавра
за освітньо-професійною програмою «Міжнародна економіка»
зі спеціальності 051 «Економіка»
на тему: «Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи
України в умовах євроінтеграції»**

Виконала:

студентка IV курсу, групи УС-21

Ткачук Олександра Олексіївна _____

Керівник:

завідувач кафедри міжнародної економіки,

професор, д.е.н.,

Гавриш Олег Анатолійович _____

Рецензент:

завідувач кафедри менеджменту

підприємств, д.е.н., професор

Дергачова Вікторія Вікторівна _____

Засвідчую, що у цій дипломній
роботі немає запозичень з праць
інших авторів без відповідних
посилань.

Студентка _____

Київ – 2026_

Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
Факультет менеджменту та маркетингу
Кафедра міжнародної економіки

Рівень вищої освіти – перший (бакалаврський)

Спеціальність – 051 «Економіка»

Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Сергій ВОЙТКО

«__» _____ 2026 р.

ЗАВДАННЯ

на дипломну роботу студентці

Ткачук Олександрі Олексіївні

1. Тема дипломної роботи «Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції», науковий керівник дипломної роботи Гавриш Олег Анатолійович, затверджені наказом №2003-с від 29 травня 2026 року.
2. Термін подання студентом дипломної роботи до 11 червня 2026 року.
3. Об'єкт дослідження — транспортна система України як цілісна соціально-економічна структура в умовах євроінтеграційних перетворень та повоєнного відновлення.
4. Вихідні дані: праці вітчизняних та зарубіжних дослідників, статистичні дані Державної служби статистики України, матеріали Міністерства розвитку громад та територій України, звітність АТ «Укрзалізниця», аналітичні матеріали Євростату, Світового банку та Міжнародного союзу залізниць (UIC), нормативно-правові акти України та ЄС у сфері транспорту.
5. Перелік завдань, які потрібно розробити:

- Дослідити теоретичні основи формування конкурентоспроможності транспортної системи держави та систематизувати наявні концептуальні підходи;
- Охарактеризувати євроінтеграційні процеси та визначити їхній вплив на розвиток транспортної системи України;
- Систематизувати чинники, індикатори і методичні підходи до оцінювання рівня конкурентоспроможності транспортних систем;
- Надати загальну характеристику транспортної системи України в контексті євроінтеграції та провести порівняльний аналіз з країнами ЄС;
- Проаналізувати основні проблеми та обмеження конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах воєнного часу;
- Оцінити вплив євроінтеграційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність транспортної системи України із застосуванням кореляційно-регресійного аналізу;
- Визначити напрями адаптації транспортної політики України до стандартів та вимог Європейського Союзу;
- Спрогнозувати міжнародну конкурентоспроможність залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції методом трендової екстраполяції;
- Обґрунтувати стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

6. Орієнтовний перелік графічного (ілюстративного) матеріалу:

- Модель підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України;
- Динаміка внеску транспортної системи у формування ВВП України за 2015–2025 рр.;
- Порівняльна характеристика показників розвитку транспортної галузі в країнах ЄС та України;

- Результати рейтингової оцінки конкурентоспроможності транспортних систем (інтегральний індекс);
- Зміна структури та обсягів транспортування українського експорту у 2015–2025 рр.;
- Динаміка та прогноз індексу міжнародної конкурентоспроможності залізничного транспорту України до 2030 року;
- SWOT-аналіз конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

7. Дата видачі завдання 02 березня 2026 року.

Календарний план

№ з/п	Назва етапів виконання бакалаврської роботи	Строки виконання етапів дипломної роботи	Примітка
1.	Вибір теми дипломної роботи (з керівником) та їхнє обговорення на засіданні кафедри	27 лютого 2026 р.	виконано
2.	Видача завдання	02 березня 2026 р.	виконано
3.	Розроблення плану дипломної роботи	10 березня 2026 р.	виконано
4.	Підбір наукової літератури з теми дослідження та її аналіз	13 березня 2026 р.	виконано
5.	Підготовка теоретичного розділу та узгодження його змісту з науковим керівником	31 березня 2026 р.	виконано
6.	Дослідження за обраною темою наукових досліджень	09 квітня 2026 р.	виконано
7.	Проведення комплексного аналізу практичної складової наукового дослідження	21 квітня 2026 р.	виконано
8.	Остаточне завершення другого розділу дипломної роботи	30 квітня 2026 р.	виконано
9.	Підготовка матеріалів третього розділу дипломної роботи	14 травня 2026 р.	виконано
10.	Узагальнення отриманих наукових результатів, використання матеріалів закордонної літератури та досвіду для подальшого аналізу та підготовка загальних висновків	22 травня 2026 р.	виконано
11.	Оформлення матеріалів дипломної роботи та подання його на перевірку науковому керівнику	27 травня 2026 р.	виконано
12.	Нормоконтроль і оцінювання якості підготовки матеріалів дипломної роботи	29 травня 2026 р.	виконано
13.	Усунення виявлених недоліків керівником, підготовка доповіді та наочних матеріалів для захисту	01 червня 2026 р.	виконано
14.	Перевірка дипломної роботи на збіги текстових фрагментів і плагіат, отримання відгуку наукового керівника	02 червня 2026 р.	виконано
15.	Подання дипломної роботи на рецензування і отримання рецензії	08 червня 2026 р.	виконано
16.	Подання рецензії, відгуку наукового керівника, зброшурованої дипломної роботи на кафедру (при наявності надаються інші документи / довідка чи акт про впровадження, копії наукових статей чи тез доповідей)	11 червня 2026 р.	
17.	Захист дипломної роботи перед Екзаменаційною комісією згідно із затвердженим графіком	згідно із затвердженим графіком	

Студентка

(підпис)

Олександра ТКАЧУК

Науковий керівник

(підпис)

Олег ГАВРИШ

РЕФЕРАТ

Відомості про обсяг текстової частини: 18 рисунків, 16 таблиць, 6 додатків і 79 бібліографічних найменувань.

Актуальність теми – в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів та повоєнного відновлення транспортна система України набуває стратегічного значення як інфраструктурна основа національної економіки та ключовий чинник міжнародної конкурентоспроможності держави. Значні руйнування транспортної інфраструктури внаслідок повномасштабного збройного вторгнення, зношеність основних фондів, низький рівень логістичної ефективності та необхідність приведення галузі у відповідність до стандартів Єдиного європейського транспортного простору зумовлюють науково-практичну необхідність комплексного дослідження механізмів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України.

Мета роботи – обґрунтування теоретико-методичних положень та розроблення практичних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

Об'єкт дослідження – транспортна система України як цілісна соціально-економічна структура в умовах євроінтеграційних перетворень та повоєнного відновлення.

Предмет дослідження – теоретико-методичні та організаційно-економічні засади підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах інтеграції до Єдиного європейського транспортного простору.

Методи дослідження — аналіз і синтез, системний підхід, порівняльний метод, статистичний аналіз, інтегральний метод, метод експертних оцінок, кореляційно-регресійний аналіз, трендова екстраполяція, графічний і табличний методи.

Практичне значення одержаних результатів — результати дипломної роботи мають значення для органів державного управління транспортною галуззю, підприємств транспортного сектору та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Розроблена методика інтегрального оцінювання

конкурентоспроможності транспортної системи, регресійна модель впливу ключових факторів та прогноз на 2026–2030 роки можуть бути використані Міністерством розвитку громад та територій України, Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури та АТ «Укрзалізниця» при формуванні стратегій розвитку галузі та реалізації євроінтеграційних реформ.

Ключові слова: транспортна система, конкурентоспроможність, євроінтеграція, залізничний транспорт, TEN-T, інтегральний індекс, логістична ефективність, транспортна інфраструктура, модернізація, прогнозування, цифровізація, повоєнне відновлення.

ABSTRACT

Details regarding the text: 18 figures, 16 tables, 6 appendices, and 79 references.

Relevance of the topic – amid deepening European integration processes and post-war reconstruction, Ukraine's transport system is acquiring strategic importance as the infrastructural foundation of the national economy and a key factor in the country's international competitiveness. Significant damage to transport infrastructure resulting from a full-scale armed invasion, the wear and tear of fixed assets, the low level of logistics performance, and the need to bring the sector into compliance with the standards of the Single European Transport Area necessitate a comprehensive scientific and practical study of mechanisms to enhance the competitiveness of Ukraine's transport system.

The aim of this work is to substantiate theoretical and methodological principles and develop practical recommendations for enhancing the competitiveness of Ukraine's transport system in the context of European integration.

The object of the study is Ukraine's transport system as an integrated socio-economic structure in the context of European integration reforms and post-war reconstruction.

The subject of the study is the theoretical, methodological, organizational, and economic foundations for enhancing the competitiveness of Ukraine's transport system in the context of integration into the Single European Transport Area.

Research methods – analysis and synthesis, the systems approach, the comparative method, statistical analysis, the integral method, the expert assessment method, correlation and regression analysis, trend extrapolation, and graphical and tabular methods.

Practical significance of the results obtained – the results of this thesis are relevant to government agencies responsible for the transport sector, transport sector enterprises, and entities engaged in foreign economic activity. The developed methodology for the integrated assessment of the transport system's competitiveness, the regression model of the impact of key factors, and the forecast for 2026–2030 can be

used by the Ministry of Community and Territorial Development of Ukraine, the State Agency for Infrastructure Restoration and Development, and JSC “Ukrzaliznytsia” in formulating industry development strategies and implementing European integration reforms.

Keywords: transport system, competitiveness, European integration, rail transport, TEN-T, comprehensive index, logistics efficiency, transport infrastructure, modernization, forecasting, digitalization, post-war reconstruction.

Зміст

ВСТУП.....	11
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	14
1.1 Теоретичні основи формування конкурентоспроможності транспортної системи держави.....	14
1.2 Євроінтеграційні процеси та їх вплив на розвиток транспортної системи України.....	25
1.3 Чинники та індикатори конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграції.....	31
Висновки до розділу 1.....	38
РОЗДІЛ II. АНАЛІЗ СТАНУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	40
2.1 Загальна характеристика транспортної системи України в контексті євроінтеграції.....	40
2.2 Аналіз основних проблем і обмежень конкурентоспроможності транспортної системи України.....	53
2.3 Оцінювання впливу євроінтеграційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність транспортної системи України.....	65
Висновки до розділу 2.....	72
РОЗДІЛ III. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ.....	74
3.1 Адаптація транспортної політики України до стандартів та вимог Європейського Союзу.....	74
3.2 Прогнозування міжнародної конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції.....	78
3.3 Напрямки підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.....	82
Висновки до розділу 3.....	85
ВИСНОВОК.....	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	91
ДОДАТКИ.....	98

ВСТУП

Транспортна система є одним з інфраструктурним каркасом національної економіки, від ефективності якого залежить не лише внутрішня логістика, а й позиціонування держави у міжнародній торговельній архітектурі. В умовах, коли Україна реалізує курс на євроінтеграцію, а транспортна галузь зазнала суттєвих руйнувань внаслідок повномасштабного збройного вторгнення, питання підвищення конкурентоспроможності транспортної системи набуває характеру стратегічного пріоритету як для відновлення, так і для довгострокового розвитку держави.

Євроінтеграційний вектор формує для транспортної галузі не лише нові можливості - передусім у вигляді доступу до фондів ЄС, залучення інвестицій та участі в трансєвропейських транспортних мережах (TEN-T), а й суттєві вимоги до технічної сумісності, регуляторної відповідності та управлінської прозорості. Приведення вітчизняних стандартів до норм Єдиного європейського транспортного простору є необхідною умовою підвищення конкурентоздатності українських перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг. Нинішній стан транспортної системи України характеризується суперечністю між значним транзитним потенціалом, зумовленим географічним розташуванням країни, та низьким рівнем його реалізації через зношеність інфраструктури, інституційні бар'єри і недостатню інтегрованість до European транспортних коридорів. Зазначені диспропорції обумовлюють наукову доцільність комплексного дослідження чинників, механізмів і напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи на макро- та мезорівнях.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Теоретичні засади конкурентоспроможності транспортних систем досліджували

Мета дослідження – обґрунтування теоретико-методичних положень та розроблення практичних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

Завдання дослідження:

- розкрити теоретичні основи формування конкурентоспроможності транспортної системи держави та систематизувати наявні концептуальні підходи;
- охарактеризувати євроінтеграційні процеси та визначити їхній вплив на розвиток транспортної системи України;
- систематизувати чинники, індикатори і методичні підходи до оцінювання рівня конкурентоспроможності транспортних систем;
- надати загальну характеристику транспортної системи України в контексті євроінтеграції;
- проаналізувати основні проблеми та обмеження конкурентоспроможності транспортної системи України;
- оцінити вплив євроінтеграційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність транспортної системи України;
- визначити напрями адаптації транспортної політики України до стандартів і вимог ЄС;
- спрогнозувати міжнародну конкурентоспроможність залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції;
- обґрунтувати стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України.

Об'єктом дослідження є транспортна система України як цілісна соціально-економічна структура в умовах євроінтеграційних перетворень та повоєнного відновлення.

Предметом дослідження виступають теоретико-методичні та організаційно-економічні засади підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах інтеграції до Єдиного європейського транспортного простору.

Інформаційну базу дослідження становлять наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, нормативно-правові акти України та ЄС у сфері транспорту й логістики, офіційна статистика Державної служби статистики України, Євростату, Міжнародного союзу залізниць (UIC) та Світового банку, аналітичні матеріали

Міністерства розвитку громад та територій України, звітність АТ «Укрзалізниця», а також результати власних аналітичних і прогностичних розрахунків.

Методи дослідження: аналіз і синтез - для вивчення теоретичних засад конкурентоспроможності транспортних систем на різних ієрархічних рівнях та узагальнення підходів до її вимірювання; системний підхід - для розгляду транспортної системи як цілісного багатокомпонентного об'єкта; порівняльний метод - для зіставлення ключових характеристик транспортної системи України з аналогічними показниками країн ЄС; статистичний аналіз - для опрацювання даних щодо обсягів перевезень, стану інфраструктури та інвестиційної активності; інтегральний метод - для розрахунку зведеного індексу конкурентоспроможності на основі стандартизованих і зважених часткових показників; метод експертних оцінок - для визначення вагових коефіцієнтів складових індексу; кореляційно-регресійний аналіз - для виявлення і кількісної оцінки взаємозв'язків між рівнем конкурентоспроможності та визначальними факторами; трендова екстраполяція та графічний метод.

Результати дипломної роботи можуть бути використані для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України органами державного управління транспортною галуззю, підприємствами транспортного сектору, зокрема АТ «Укрзалізниця», а також суб'єктами господарювання, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. Розроблено методику інтегрального оцінювання конкурентоспроможності транспортної системи та побудовано регресійну модель залежності індексу конкурентоспроможності від ключових факторів розвитку галузі. Сформовано прогноз розвитку залізничного транспорту України на середньострокову перспективу та обґрунтовано стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграції та повоєнного відновлення.

Структура дослідження: робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 91 сторінок та містить 18 рисунків, 16 таблиць, 6 додатки та 79 бібліографічних найменувань.

РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

1.1 Теоретичні основи формування конкурентоспроможності транспортної системи держави

У сучасних умовах розвитку світової економіки важливого значення набуває підвищення конкурентоспроможності національної економіки, окремих галузей та інфраструктурних систем. Особливу роль у цьому процесі відіграє транспортна система, яка забезпечує функціонування економічних зв'язків між регіонами держави, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та формує умови для інтеграції країни у світовий економічний простір.

Розвиток транспортної системи безпосередньо пов'язаний із рівнем її конкурентоспроможності, що визначає здатність ефективно функціонувати в умовах зростаючої міжнародної конкуренції, забезпечувати високий рівень транспортного обслуговування та задовольняти потреби економіки і населення у перевезеннях. У зв'язку з цим важливим є дослідження теоретичних основ формування конкурентоспроможності, а також визначення основних підходів до трактування понять «конкуренція» та «конкурентоспроможність».

Поняття конкуренції є одним із основних у ринковій економіці. Воно характеризує процес суперництва між суб'єктами господарювання за ресурси, ринки збуту, споживачів та економічні переваги. У науковій літературі існує значна кількість підходів до визначення сутності конкуренції, що пояснюється складністю цього економічного явища та різноманітністю форм його прояву.

Для більш повного розуміння економічної сутності даного поняття доцільно розглянути основні підходи до трактування терміна «конкуренція», запропоновані вітчизняними та зарубіжними науковцями.

Систематизація існуючих наукових підходів дозволяє узагальнити різні трактування поняття конкуренції та визначити її основні характеристики. Основні визначення даного поняття, представлені в працях провідних економістів, наведені у Табл. 1.1.

Таблиця 1.1 — Визначення поняття “конкуренція”

№з/п	Визначення	Автор
1	Конкуренція - боротьба фірм за обмежений обсяг платоспроможного попиту споживачів, яка ведеться ними на доступних сегментах ринку	А.Ю. Юданов
2	Конкуренція - суперництво у будь-якій сфері діяльності між окремими юридичними або фізичними особами, зацікавленими у досягненні спільної мети	Г.Л. Азоєв
3	Конкуренція в економічному розумінні – це боротьба підприємств за економічні вигоди від продажу товарів і послуг, а також за ринки постачання і збуту, за робочу силу	Б. Шлюсарчик
4	Конкуренція є об'єктивним економічним явищем, яке в розвиненому товарному виробництві примушує господарчі суб'єкти прагнути до збільшення прибутку за рахунок розширення масштабів діяльності, зростання продуктивності праці та удосконалення форм організації виробничого процесу	Н.С. Педченко
5	Конкуренція – це процес управління суб'єктом своїми конкурентними перевагами з метою одержання перемоги або досягнення інших цілей у боротьбі з конкурентами за задоволення об'єктивних або суб'єктивних потреб у межах законодавства або в природних умовах	Р.А.Фатхутдинов
6	Конкуренція – це вже не „продукт проти продукту”, „ ефективність проти неефективності”, а „нелінійна інновація проти лінійної”.	Б. Шпотов
7	Конкуренція – економічний процес взаємодії, взаємозв'язку та боротьби комерційних суб'єктів ринкової системи в процесі створення, збуту та споживання матеріальних благ. Це регулятор ринкових відносин, стимулятор НТР та ефективності суспільного виробництва.	Г.Л. Багієв, Х.Анн
8	Конкуренція - це наявність на ринку великої кількості незалежних покупців та продавців, можливість для покупців та продавців вільно виходити на ринок та залишати його.	К. Р. Макконнелл та С. Л. Брю
9	Конкуренція - динамічний процес, що розвивається, безперервно змінюється ландшафт, на якому з'являються нові товари, нові шляхи маркетингу, нові виробничі процеси і нові ринкові сегменти.	М. Портер

Складено автором на основі [1,2]

Аналіз наведених у таблиці визначень дозволяє зробити висновок, що більшість науковців розглядають конкуренцію як процес суперництва між суб'єктами господарювання за обмежені ресурси, споживачів та ринки збуту. Водночас конкуренція виступає важливим механізмом розвитку ринкової економіки, оскільки стимулює підвищення ефективності виробництва, впровадження інновацій та покращення якості продукції і послуг.

У сучасних умовах конкуренція поширюється не лише на рівень окремих підприємств, але й на рівень галузей, регіонів та національних економік. Саме тому поряд із поняттям конкуренції широко використовується категорія

конкурентоспроможності, яка характеризує здатність суб'єкта економічної діяльності успішно функціонувати в умовах конкурентного середовища.

У науковій літературі поняття конкурентоспроможності також має різні трактування, що зумовлено різноманітністю об'єктів дослідження — підприємств, галузей, регіонів або національних економік. Загалом конкурентоспроможність відображає здатність суб'єкта господарювання ефективно використовувати наявні ресурси, формувати конкурентні переваги та забезпечувати стабільні позиції на ринку.

З метою узагальнення наукових підходів до визначення сутності цього поняття доцільно розглянути основні трактування конкурентоспроможності, представлені у працях вітчизняних і зарубіжних дослідників (Табл. 1.2).

Таблиця 1.2 - Визначення поняття “конкурентоспроможність”

№з/п	Визначення	Автор
1	Конкурентоспроможність – здатність забезпечити кращу позицію в порівнянні з конкуруючим підприємством.	Б. Карлофф
2	Конкурентоспроможність – це здатність конкретного предмету витримати конкуренцію (потенційну і/або реальну)	Е.А. Горбашко
3	Конкурентоспроможність – це здатність краще за інших задовольняти існуючі потреби на території регіону або ті, що формуються.	Д. Миленський
4	Конкурентоспроможність підприємства визначає його положення серед аналогічних суб'єктів господарювання, яке залежить від спроможності використовувати різні види ресурсів ефективніше, ніж конкуренти.	І. Брітченко, І. Ладунка
5	Конкурентоспроможність – це стан підприємства, в якому воно є спроможним до конкурентної боротьби, а наявність конкурентного потенціалу та сформованих на його основі конкурентних переваг відображує можливість та здатність це робити за їх рахунок та не допускати конкурентних прорахунків.	П. Фісуненко
6	Конкурентоспроможність – це фактор чи комбінація факторів, яка робить діяльність організації більш успішною у порівнянні з конкурентами в конкурентному середовищі і не може бути легко повторена конкурентами.	Р. Грецький
7	Конкурентоспроможність – здатність підприємства здійснювати свою діяльність в умовах ринкових відносин і одержувати при цьому прибуток, достатній для науково-технічного удосконалення виробництва, стимулювання працівників і підтримки продукції на високому якісному рівні	В. Дикань
8	Конкурентоспроможність підприємства — це його комплексна порівняльна характеристика, яка відбиває ступінь переваг над підприємствами-конкурентами по сукупності оціночних показників діяльності на певних ринках, за певний проміжок часу.	В. Ф. Оберемчук

№з/п	Визначення	Автор
9	Конкурентоспроможність — це здатність підприємства створювати, виробляти і продавати товари та послуги, цінові й нецінові якості яких більш привабливі, ніж в аналогічній продукції конкурентів.	Тлумачний словник
10	Конкурентоспроможність підприємства характеризується його здатністю та ефективністю адаптуватися до умов конкурентного середовища.	М. О. Самофалова
11	Конкурентоспроможність підприємства визначає його здатність швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища, використовуючи інновації, цифрові технології та автоматизацію процесів для створення довгострокових конкурентних переваг.	В. В. Воздвиженський, М. С. Тітова
12	Конкурентоспроможність — це здатність об'єкта витримувати конкуренцію в порівнянні з аналогічними об'єктами на конкретному ринку.	О. О. Масляєва
13	Конкурентоспроможність — це сукупність властивостей, притаманних національній економіці, які визначають здатність країни конкурувати з іншими країнами (на макрорівні).	Тлумачний словник
14	Конкурентоспроможність — це результат синтезу багатьох економічних категорій, що відображає ступінь реалізації потенційних можливостей підприємства щодо задоволення потреб споживачів більш ефективно, ніж конкуренти.	О. Буряченко, Л. Ткачук, Н. Коваль

Складено на основі [1,3-9]

Проведений аналіз наукових підходів дозволяє зробити висновок, що конкурентоспроможність є комплексною економічною категорією, яка характеризує здатність підприємства, галузі або економічної системи ефективно функціонувати в умовах конкурентного середовища, забезпечувати стійкі ринкові позиції та досягати економічних переваг у порівнянні з іншими учасниками ринку.

У контексті транспортної системи конкурентоспроможність визначається рівнем розвитку транспортної інфраструктури, ефективністю управління транспортними потоками, якістю транспортних послуг, а також ступенем інтеграції до міжнародних транспортних мереж. Саме ці фактори формують основу конкурентних переваг транспортної системи держави та визначають її роль у забезпеченні економічного розвитку країни.

На макрорівні конкурентоспроможність держави визначається здатністю створювати умови для підвищення продуктивності національної економіки. У цьому контексті транспортна система є інфраструктурною основою, що забезпечує функціонування всіх секторів економіки. [10]

Через різні підходи для визначення поняття конкурентоспроможності, з'являється викривлене розуміння базових мінімальних умов, для того, щоб вважати країну конкурентоспроможною на світовому ринку. Проте варто виділити наступні компоненти, що визначають конкурентоспроможність країни: основним компонентом вважається експорт товарів чи послуг — це означає, що товар (або послуга), що експортується в певний проміжок часу, має певні конкурентні переваги на світовому ринку. Тобто експорт країни є основним проявом її участі у світовому господарстві. Саме через експорт проявляються конкурентні переваги товарів чи послуг, а також відбувається інтегрування у світовий ринок.

Варто згадати про статус конкурентоспроможності країни. Це означає чим вищий рівень розвитку економіки, продуктивності, інноваційності та ефективності державного управління, тим більшою є конкурентоспроможність країни. Позиція країни, відносно світового ринку, може розширюватися, тобто країна збільшує свою частку ринку або ж збільшується обсяг експорту. На противагу, позиція країни може також звужуватись через скорочення частки ринку. Наприклад, може збільшитись вплив іншої країни. Або ж позиція країни може повністю втрачатись, що означає вихід зі світового ринку.

На конкурентоспроможність країни на світовому ринку впливають як зовнішні, так і внутрішні фактори. До зовнішніх можна віднести зміни кон'юнктури світового ринку, глобальні економічні кризи, торговельні обмеження, конкуренцію з боку інших держав, геополітичні ризики. Внутрішні фактори формуються всередині держави та залежать від економічної політики, рівня розвитку виробництва та інституційного середовища. До них відноситься рівень технологічного розвитку, стан інфраструктури, ефективність транспортної системи, інвестиційний клімат, якість державного управління, продуктивність праці. Всі фактори, які мають вплив на конкурентоспроможність можна об'єднати в 3 основні групи: політичні, економічні та технологічні. Дія політичних факторів вступає в силу найшвидше, вони постійно створюють тиск до відміни цих

факторів. Технологічні фактори навпаки, створюються найповільніших ефект, проте безповоротньо змінюють ситуацію на світовому ринку.

Тобто конкурентоспроможність країни є результатом взаємодії внутрішніх ресурсів та політики, зовнішнього середовища, експортного середовища та здатності адаптуватися до змін світового ринку.

Для забезпечення ефективного розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції необхідним є формування комплексного підходу до підвищення її конкурентоспроможності. Такий підхід має враховувати вплив зовнішнього середовища, державної транспортної політики, механізмів реалізації стратегічних рішень та пріоритетних напрямів розвитку галузі. Узагальнену модель підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України наведено на Рис. 1.1.



Рисунок 1.1 - Модель підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України

Складено на основі [11]

Запропонована модель відображає послідовність формування та підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України. Визначальним фактором є зовнішнє середовище, яке формує вимоги до державної транспортної політики. Реалізація державної транспортної системи здійснюється через наступні механізми: економічні, правові та управлінські. Наслідком цього стають стратегічні напрями розвитку інфраструктури, що забезпечують підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.

Для кращого розуміння формування конкурентних переваг транспортної інфраструктури, було розглянуто концепцію Майкла Портера “діамант Портера” (Рис. 1.2). В сучасних умовах кластери стали частиною більш широкої концептуальної рамки, яка допомагає зрозуміти рушійні сили регіональної та національної конкурентоздатності. Кластер являє собою організм, або “регіональну екосистему”. [12] Саме це забезпечує конкурентоздатність учасників кластера. Для пояснення терміну “кластер”, автор концепції “діаманта Портера” надав наступне значення: це група географічно сусідніх взаємопов’язаних компаній і пов’язаних із ними організацій, що діють у певній сфері, характеризуються спільністю діяльності та взаємодоповнюючих один одного» [13].

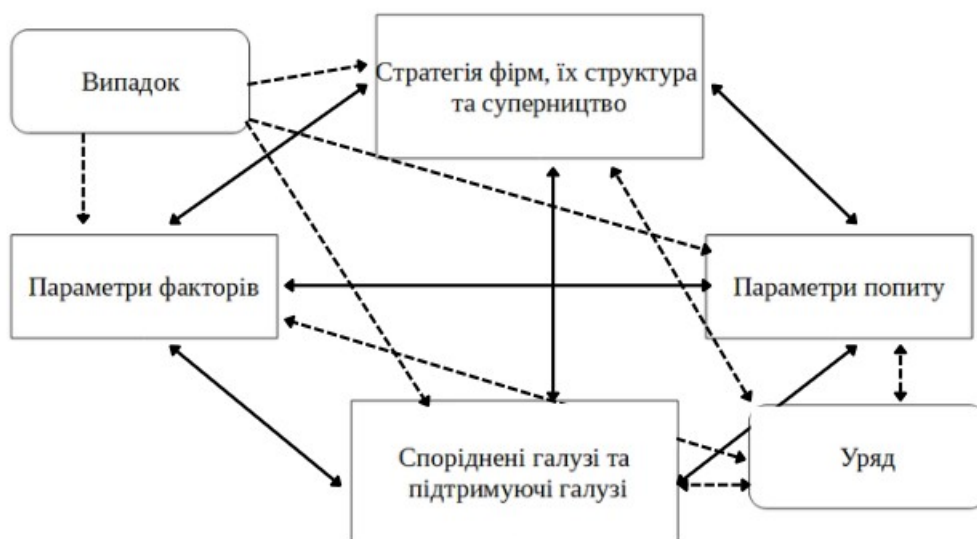


Рисунок 1.2 - Концепція “діамант Портера”

Складено на основі [14]

Стратегія фірм, їх структура та суперництво: це стосується основного факту, що через конкуренцію підприємства (фірми) знаходять шляхи до збільшення виробництва та розвитку або введення технологічних інновацій. В національному контексті концентрація ринкової влади, ступінь конкуренції та здатності конкуруючих фірм мають свій вплив. Коли підприємства стикаються з внутрішньою конкуренцією, вони мають перевагу в боротьбі на зовнішньому ринку, оскільки це змушує компанію шукати шляхи до розвитку.

Поряд із дослідженням понять конкуренції та конкурентоспроможності важливим є також визначення сутності транспортної системи як головний елемента економічної інфраструктури держави. Транспортна система відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного функціонування національної економіки, оскільки забезпечує переміщення вантажів, пасажирів, ресурсів та інформаційних потоків між регіонами країни та міжнародними економічними партнерами.

У сучасних умовах розвитку світової економіки транспортна система розглядається не лише як сукупність різних видів транспорту, але і як складна багаторівнева система, яка включає транспортну інфраструктуру, транспортні підприємства, організаційно-управлінські механізми, логістичні процеси та інституційні умови функціонування. Ефективність функціонування транспортної системи значною мірою визначає рівень конкурентоспроможності національної економіки, оскільки від неї залежить швидкість переміщення товарів, рівень транспортних витрат та доступність ринків збуту.

У науковій літературі існує значна кількість підходів до трактування поняття «транспортна система». Різні автори по-різному визначають її складові та функції, акцентуючи увагу на окремих елементах, таких як транспортні мережі, інфраструктура, види транспорту або логістичні зв'язки. Для систематизації існуючих наукових підходів до визначення сутності транспортної системи доцільно розглянути основні трактування цього поняття, які наведені у таблиці.

Таблиця 1.3 - Визначення поняття “транспортна система”

№з/п	Автор, джерело	Термін/визначення терміна	Коментар
1	Рибчук А. В.	Сукупність внутрішньоконтинентальних та міжконтинентальних транспортних систем, що залучають залізничний, автомобільний, трубопровідний, річковий, морський та повітряний різновиди транспорту.	У даному визначенні поняття “сукупність” ототожнено з поняттям “система”. Поняття “транспорт” стало засобом означення транспортної системи.
2	Новак Р.	Транспортна система – мережа, що складається з рейкового, дорожнього, повітряного, водного та інших видів транспорту, та забезпечує перевезення пасажирів і вантажів.	Нечітке, «розмите» визначення, з якого зрозуміло що основні складові транспортної системи – це різновиди транспортних засобів та мережа транспортних шляхів.
3	Дикань В.	Транспортна система – це сукупність авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та трубопровідного транспортів, що функціонують у рамках єдиної системи.	Також дуже обмежене визначення, яке відображає в якості транспортної системи тільки сукупність різновидів транспорту
4	Качан Є.	Транспортна система – є територіальним поєднанням взаємопов’язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, які задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування вантажів	Неповне визначення поняття «транспортна система», адже відображено тільки дві складові: транспорт та транспортна інфраструктура; не зрозуміло яким чином вони пов’язані між собою
5	Закон України «Про транспорт»	Транспортна система України – це сукупність усіх видів транспорту, що виконують перевезення пасажирів та вантажів, а також сукупність транспортних підприємств, установ, організацій та інфраструктури, що забезпечують їх функціонування.	Нормативно-правове визначення, яке має офіційний статус. Охоплює не лише технічні засоби, але й організаційну структуру.
6	Соболев Ю. В., Дикань В. Л.	Єдина транспортна система – сукупність транспортних засобів, шляхів сполучення різних видів транспорту, що функціонують у взаємодії для задоволення потреб економіки та населення в перевезеннях.	Класичне визначення з авторитетного підручника. Акцентує на єдності та взаємодії різних видів транспорту.
7	Нестеренко Г. І. та ін.	Транспортна система – це сукупність усіх видів транспорту, що забезпечують транспортно-економічні зв’язки між різними	Визначення у розрізі транспортної географії, що враховує

№з/п	Автор, джерело	Термін/визначення терміна	Коментар
		територіями, з урахуванням географічних та економічних факторів.	територіальний аспект.
8	Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В.	Транспортна система – це організаційно-технічний комплекс, що включає рухомий склад, постійні пристрої, систему управління та персонал, який забезпечує перевізний процес.	Визначення через призму організації перевезень та технічної складової.
9	Козловський Є. В.	Транспортна система – це сукупність різних видів транспорту, що перебувають у тісній взаємодії, взаємодоповнюють одна одну та функціонують як єдине ціле для забезпечення потреб економіки та населення в перевезеннях.	Визначення з акцентом на синергетичний ефект від взаємодії різних видів транспорту в межах єдиної системи.
10	Ходаківський О. М.	Транспортна система – це складна динамічна система, яка охоплює сукупність технічних засобів, технологій, організаційних структур і управлінських рішень, що забезпечують ефективне переміщення вантажів і пасажирів.	Визначення підкреслює динамічний характер системи та її складність як об'єкта дослідження.
11	Воздвиженський В. В., Тітова М. С.	Транспортна система – це інтегрована сукупність взаємопов'язаних елементів (інфраструктура, рухомий склад, управління, кадри), яка забезпечує реалізацію транспортних послуг з метою досягнення економічних та соціальних результатів.	Сучасне визначення, яке акцентує на кінцевому результаті функціонування транспортної системи.
12	Автор	Транспортна система – це комплекс взаємопов'язаних видів транспорту, транспортної інфраструктури, підприємств та управлінських механізмів, які забезпечують ефективне перевезення вантажів і пасажирів та сприяють економічному розвитку держави.	

Складено на основі [15-27]

Аналіз наведених у таблиці визначень свідчить про те, що більшість дослідників розглядають транспортну систему як сукупність взаємопов'язаних видів транспорту та інфраструктури, які забезпечують процес перевезення вантажів і пасажирів. Водночас підходи різних авторів відрізняються ступенем деталізації та широтою охоплення елементів, що входять до складу транспортної системи.

Зокрема, деякі науковці визначають транспортну систему переважно як сукупність різних видів транспорту, що функціонують у межах єдиної мережі. Інші підходи розглядають транспортну систему ширше — як складну соціально-економічну систему, яка включає транспортні підприємства, інфраструктуру,

управлінські структури, а також організаційні та економічні механізми функціонування транспортного комплексу.

Таким чином, транспортну систему доцільно розглядати як комплекс взаємопов'язаних елементів, що включає транспортні засоби, транспортну інфраструктуру, підприємства транспортної галузі, логістичні процеси та механізми управління перевезеннями. Взаємодія цих елементів забезпечує ефективне функціонування транспортного комплексу держави та формує передумови для підвищення його конкурентоспроможності на національному та міжнародному рівнях.

Таким чином, аналіз наукових підходів до визначення понять «конкуренція», «конкурентоспроможність» та «транспортна система» дозволяє зробити висновок, що ці категорії є взаємопов'язаними та відіграють важливу роль у розвитку сучасної ринкової економіки. Конкуренція виступає ключовим механізмом функціонування ринкових відносин, стимулюючи підприємства та галузі до підвищення ефективності діяльності, впровадження інновацій та вдосконалення організації виробничих процесів.

Конкурентоспроможність, у свою чергу, характеризує здатність суб'єктів господарювання, галузей та економічних систем ефективно функціонувати в умовах конкурентного середовища, формувати та реалізовувати власні конкурентні переваги, а також забезпечувати стабільні позиції на внутрішньому та міжнародному ринках. Рівень конкурентоспроможності визначається сукупністю економічних, технологічних, організаційних та інституційних факторів, які формують потенціал розвитку відповідної галузі.

У цьому контексті транспортна система виступає важливою складовою економічної інфраструктури держави, оскільки забезпечує функціонування господарських зв'язків, розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі, а також інтеграцію країни у світовий економічний простір. Ефективність функціонування транспортної системи значною мірою визначає рівень конкурентоспроможності національної економіки, оскільки впливає на швидкість переміщення товарів, рівень транспортних витрат, доступність ринків та розвиток міжнародних

транспортних коридорів.

Отже, формування конкурентоспроможної транспортної системи є важливим завданням економічної політики держави. Особливої актуальності це питання набуває в умовах інтеграції України до європейського економічного простору та розвитку міжнародних транспортних зв'язків. У зв'язку з цим подальшого дослідження потребують чинники та умови підвищення конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграційних процесів.

1.2 Євроінтеграційні процеси та їх вплив на розвиток транспортної системи України

Євроінтеграційні процеси відіграють важливу роль у трансформації економічної системи України, зокрема у модернізації та підвищенні конкурентоспроможності транспортної галузі. Поглиблення співпраці з European Union сприяє гармонізації законодавства, впровадженню сучасних стандартів функціонування транспортної інфраструктури та інтеграції України до європейського транспортного простору. У сучасних умовах розвиток транспортної системи є одним із основних факторів економічного зростання держави, оскільки транспорт забезпечує ефективне переміщення товарів, послуг та пасажирів, а також формує основу для розвитку міжнародної торгівлі.

Євроінтеграція сприяє розвитку транспортної інфраструктури України через надання фінансових ресурсів для модернізації доріг, залізниць, портів і аеропортів. Також вона сприяє гармонізації законодавства до стандартів ЄС, спрощуючи процедури для бізнесу та транспортних підприємств. Це відкриває доступ до передових технологій ЄС, покращуючи управління транспортними потоками та забезпечуючи екологічно чисті технології. [28] Програма Trans-European Transport Network визначає пріоритети для подальшої розбудови транспортної мережі, яка включає залізницю, внутрішні водні шляхи, морські судноплавні маршрути та автодороги.

Основні елементи політики TEN-T:

- Нові карти – дворівневий підхід:

- комплексна та базова мережі
- Спільні терміни для досягнення мети:
 - 2030 рік для базової мережі
 - 2050 рік для комплексної мережі
- Амбїтні стандарти для всієї інфраструктури, детально описані в Регламенті TEN-T. [29]

Одним з основних елементів програми TEN-T є формування оновлених транспортних карт, які базуються на дворівневому підході до розвитку транспортної інфраструктури. Відповідно до підходу, виділяються комплексну та базові мережі. Базова транспортна мережа охоплює найважливіші транспортні вузли. Україна увійшла до TEN-T у 2017 році. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Європейської Комісії розвитку TEN-T коридорів, до 2030 року в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму €4,45 млрд – це найбільший показник серед усіх держав Східного партнерства ЄС [30]. Для України це колії стандарту 1435 мм по всій території держави. Відповідно до плану, було передбачено продовження чотирьох коридорів TEN-T. Усі чотири коридори проходять через один вузол: Львівський залізничний, що позначено на Рис.1.3.

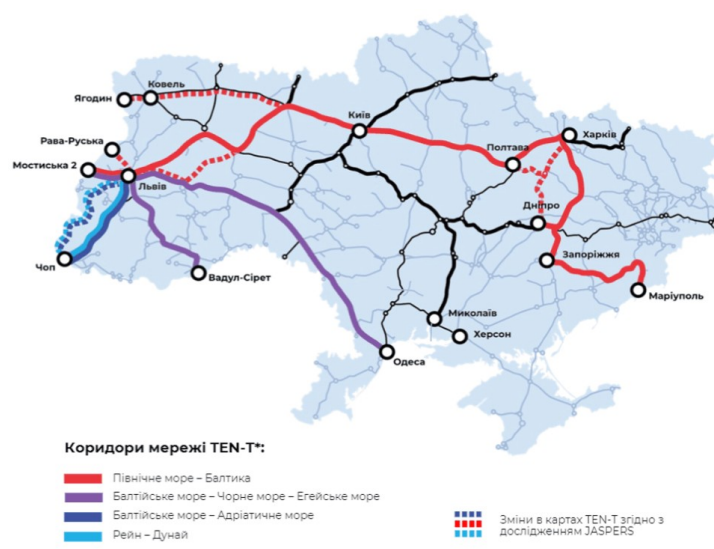


Рисунок 1.3 коридори мережі TEN-T

Джерело: [30]

Після початку повномасштабного вторгнення на території України, Єврокомісія внесла деякі зміни: першою з них стало видалення співпраці з російськими та білоруськими правлячими режимами щодо сфери транспорту з мап TEN-T. Також це перехід на колії європейського типу: з 1520 мм до 1435 мм. Основними пріоритетами Європейського Союзу в сфері транспорту можна назвати з'єднання та сполучення між країнами та регіонами Європи. Це передбачає розвиток міжнародних коридорів та транспортної інфраструктури, для об'єднання різних видів транспорту. Перспективи на 2027 рік все ще виглядають оптимістичними, незважаючи на те, що більшість проектів знову відкладено.

Прогноз прогресу щодо показників відповідності мережі TEN-T був уточнений та скоригований на основі оновленої інформації та даних про її поточний стан та поточні проекти. Однак, надійність цих прогнозів значно обмежена обраним методологічним підходом, якістю даних, обслуговуванням інфраструктури та темпами реалізації проектів. Незважаючи на всі зусилля, прогнозування все ще не може точно відобразити зміни в умовах мережі. Щорічні зміни, зумовлені виключно варіаціями цього параметра, є значними. Окрім відсутності даних про більшість планових технічних втручань, існує також проблема своєчасного та послідовного збору даних щодо стану дорожнього покриття, оскільки деякі регіональні партнери все ще не мають необхідних ресурсів та інституційної бази для цього завдання. [31]

Важливим напрямом розвитку транспортної системи є впровадження сучасних інноваційних технологій. Це передбачає використання цифрових систем управління та моніторингу транспортних потоків, розвиток автономних транспортних засобів, а також поширення електричного транспорту. Застосування таких технологічних рішень сприяє підвищенню ефективності функціонування транспортної інфраструктури, оптимізації перевезень та формуванню сучасної і конкурентоспроможної транспортної системи в Європі.

Отже, вплив євроінтеграційних процесів на розвиток транспортної інфраструктури України проявляється у низці важливих переваг. Насамперед

Україна отримує фінансову та технічну підтримку від European Union для модернізації транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг, залізничних магістралей, морських портів та аеропортів. Крім того, відбувається поступова гармонізація національного законодавства зі стандартами Європейського Союзу, що сприяє спрощенню процедур для бізнесу та транспортних підприємств і зменшує рівень бюрократичних бар'єрів у транспортній сфері.

Важливим результатом співпраці з Європейським Союзом є також доступ до сучасних технологій та управлінських практик, які використовуються у європейських країнах. Це дає можливість підвищити ефективність управління транспортними потоками, покращити якість транспортних послуг та впроваджувати більш екологічно безпечні рішення у сфері транспорту.

Разом з тим, існують певні виклики та ризики, пов'язані з реалізацією євроінтеграційних проєктів у транспортній сфері. Зокрема, невизначеність щодо термінів повноправного членства України в Європейському Союзі, геополітична нестабільність та можливі зміни стратегічних пріоритетів ЄС можуть створювати додаткові труднощі у реалізації інфраструктурних проєктів, зокрема у межах розвитку мережі Trans-European Transport Network.

Серед важливих етапів у розвитку євроінтеграційних процесів в Україні стало підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС в 2017 році. Проте після цього етапу були й наступні: 28 лютого 2022 року Україна подала заявку на членство в ЄС. 23 червня 2022 року Європейська рада надала Україні статус кандидата на вступ до ЄС. 25 червня 2024 року офіційно розпочалися переговори про вступ України до Європейського Союзу на міжурядовій конференції. [32] Документ Угоди про асоціацію України та ЄС передбачає поступове імплементацію стандартів Європейського Союзу до законодавства України. Угода передбачає впровадження європейських стандартів безпеки перевезень, модернізацію транспортної інфраструктури, розвиток конкурентного ринку транспортних послуг та підвищення ефективності управління транспортною галуззю.

У 1994 році Верховною Радою України було ухвалено Закон № 233/94-ВР від 10.11.94 “Про транспорт”, де вказано “Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою[33]”. Хоча цей закон не містить прямого спрямування транспортної галузі до євроінтеграції та європейського співробітництва, у Статті 42 про міжнародне співробітництво та міжнародні договори України вказано, що “Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, формує та реалізує державну політику з питань транспорту та забезпечує міжнародне співробітництво[34]”.

Тому на основі статті “Про транспорт” було створено базу для початку співпраці України та Європейського Союзу, а також це означало про можливий початок створення глобальної транспортної системи України та ЄС.

При розгляді спільної стратегії Європейського Союзу щодо України, схвалена Європейською Радою 11 грудня 1999 року [35] щодо транспортної системи, можна звернути увагу, що в розділі I(ii) Підтримка процесу економічних перетворень в Україні було зазначено про приділення особливої уваги галузям сільського господарства, енергетики та транспорту. В спільній стратегії було зазначено про важливість такого напрямку співпраці України з ЄС, як розвиток регіонального співробітництва з сусідніми державами. ЄС, у свою чергу, підтримує ініціативи, які будуть спрямовані на посилення економічних, транспортних та інфраструктурних зв’язків між країнами регіону. Особлива увага приділяється спрощенню переміщення товарів через кордон держави, переміщення пасажирів та підвищення ефективності міжнародних перевезень.

Значне місце у розвитку співпраці займає модернізація інфраструктурних мереж, зокрема у сферах транспорту, телекомунікацій, енергетики та трубопровідного транспорту. У межах реалізації відповідних програм підтримки Європейський Союз сприяє розвитку регіональних ініціатив, спрямованих на

розширення економічного співробітництва та інтеграцію транспортних систем різних країн.

Серед таких ініціатив важливе значення мають міжнародні проєкти, зокрема програма TRACECA, метою якої є формування транспортного коридору між Європою, Кавказом та країнами Центральної Азії. Реалізація цього проєкту сприяє розвитку міжнародних транспортних маршрутів, збільшенню обсягів транзитних перевезень та посиленню ролі України як важливого транспортного вузла між Європою та Азією.

Обсяг вантажів, перевезених маршрутами коридору TRACECA у 2023 році, оцінюється в 17,9 мільйона тонн. Обсяг вантажних перевезень було оцінено на основі неповних даних, наданих 10 державами-учасницями багатосторонньої взаємодії (Вірменією, Азербайджаном, Болгарією, Грузією, Казахстаном, Молдовою, Румунією, Таджикистаном, Туреччиною та Україною)[36]. Також було зазначено кількість товарів (у відсотках), які перевозяться різними видами транспорту на дорогах, які були побудовані за ініціативи: 47% було транспортовано на автомобільних дорогах, 21% - внутрішніми водними шляхами, а 32% - залізничним транспортом.

Крім того, Європейський Союз приділяє значну увагу розвитку енергетичних та транспортних мереж, зокрема у межах програми INOGATE, спрямованої на забезпечення ефективного транзиту нафти та природного газу до європейських країн. Реалізація таких програм сприяє розвитку міжнародної інфраструктури та зміцненню енергетичної безпеки регіону.

Загалом, основні пріоритети Європейського Союзу в галузі транспорту мають пріоритетність на забезпечення з'єднання та сполучення між країнами Європи та її регіонами. Задля цього потрібен сталий розвиток інноваційних технологій, підвищення якості транспорту та розвиток цифрових систем управління та моніторингу.

Крім того, реалізація таких інфраструктурних проєктів здійснюється у тісній співпраці з міжнародними фінансовими організаціями та донорами, що сприяє залученню додаткових інвестицій у розвиток транспортної

інфраструктури. Важливу роль у цьому процесі відіграє також приватний сектор, участь якого є необхідною умовою для успішної реалізації масштабних транспортних проєктів.

Таким чином, розвиток регіонального та транскордонного співробітництва сприяє модернізації транспортної системи України, розширенню міжнародних транспортних зв'язків та підвищенню ефективності функціонування національної транспортної інфраструктури.

1.3 Чинники та індикатори конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграції

В умовах посилення співпраці між Україною та Євросоюзом, особливого значення набуває підвищення конкурентоспроможності національної транспортної безпеки. Транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування економіки, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та інтеграції держави у світовий економічний простір. У цьому контексті важливим є визначення чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності транспортної системи, а також формування системи показників для її оцінювання.

Рівень конкурентоспроможності підприємств у кожний конкретний момент часу визначається впливом низки факторів, різних за природою, характером і ступеню дії, що зумовлює необхідність їх детальної оцінки, що вказано на рисунку 1.4 [37]. Оцінка конкурентоспроможності суб'єкта визначається сукупністю оцінки різних факторів, які формують його конкурентоспроможність.

Конкурентоспроможність транспортної системи формується під впливом комплексу внутрішніх і зовнішніх факторів, які визначають її здатність ефективно функціонувати та адаптуватися до вимог європейського транспортного простору. В умовах євроінтеграції особливого значення набувають стан транспортної інфраструктури, рівень технологічного розвитку, інвестиційна привабливість галузі, а також вплив міжнародних економічних, політичних та нормативно-

правових процесів. Основні чинники конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції наведено на Рис. 1.4.

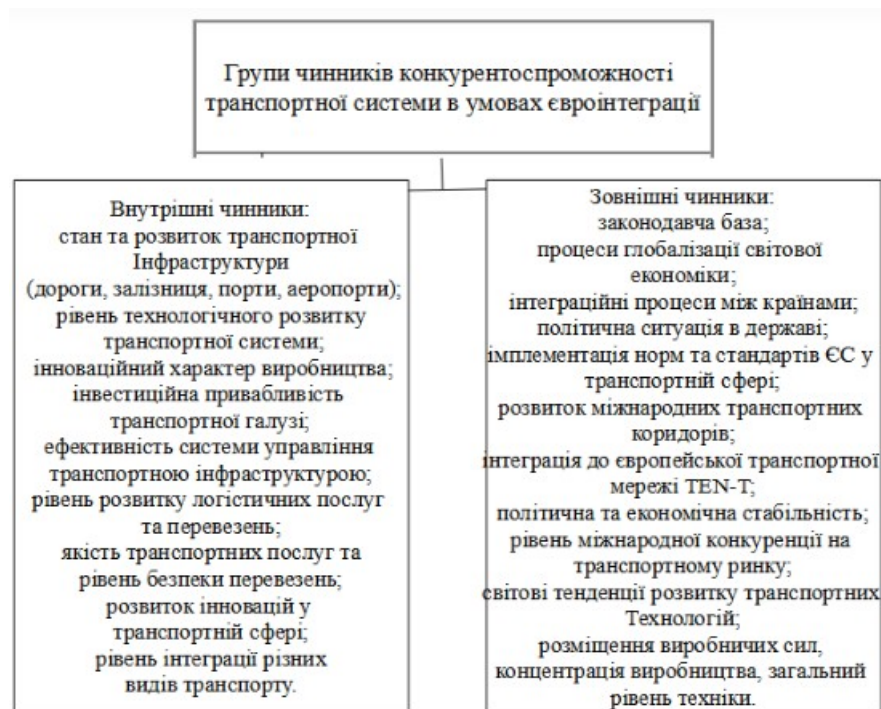


Рисунок 1.4 - Чинники конкурентоспроможності транспортної системи в умовах євроінтеграції

Складено на основі [37-38]

Для оцінки конкурентоспроможності на рівні галузі доцільно використовувати наступну систему показників, які будуть відображати економічний, технологічний та інноваційний потенціал галузі. До таких показників можуть належати продуктивність праці, рівень оплати праці на одиницю продукції, капіталоемність виробництва та рівень наукоємності галузі. Важливим індикатором є також технічний рівень продукції, який характеризує ступінь використання сучасних технологій та інновацій у виробничих процесах.

Також варто згадати про науково-технологічний потенціал, а зокрема наявність наукових досягнень, які забезпечують можливість самостійного освоєння виробництва продукції та її подальшого відтворення. До важливих факторів також належить рівень розвитку технічної та дослідницької бази, яка використовується для реалізації наукових і проектно-конструкторських розробок.

Не менш важливими показниками є ступінь експортної орієнтації галузі або

рівень її залежності від імпорту, що відображає позиції галузі на міжнародних ринках. Додатково враховується відповідність рівня розвитку галузі загальному рівню розвитку національної економіки, а також масштаби використання продукції цієї галузі в інших секторах господарства.

Слід зазначити, що перелік вищезазначених показників може змінюватись, залежно від окремої галузі економіки, яка містить свою специфіку. У випадку транспортної галузі до показників можуть входити обсяги вантажообігу та пасажирообігу, рівень розвитку логістичних послуг і ступінь інтеграції до міжнародних транспортних мереж.

На думку деяких вчених, конкурентоспроможність галузі варто визначати за найбільш крупними організаціями, відносна вага яких становить не менше 60% від обсягу продажу галузі. Відповідно рівень конкурентоспроможності знаходять таким чином:

$$K_{гал} = \frac{\sum_{i=1}^n V_i * K_i}{\sum_{i=1}^n V_i} \quad (1.1)$$

де $K_{гал}$ – рівень конкурентоспроможності галузі, що випускає однорідну групу товарів;

n – кількість назв товару, що входять у певну групу;

V_i – частка ринку i -го товару;

K_i – конкурентоспроможність i -го товару на певному (місцевому, регіональному, національному, міжнародному) ринку. [39]

Таким чином, запропонована формула дозволяє визначити інтегральний рівень конкурентоспроможності галузі на основі узагальнення показників конкурентоспроможності окремих товарів або послуг, що входять до відповідної групи. Використання такого підходу дає можливість врахувати як ринкові позиції окремих продуктів, так і їх значення у структурі галузевого виробництва.

Важливим елементом даної моделі є показник частки ринку певного товару або послуги, який відображає реальний попит на відповідну продукцію та її

конкурентні позиції у порівнянні з аналогічними пропозиціями інших виробників. Чим вищою є частка ринку певного товару, тим більший вплив він має на формування загального рівня конкурентоспроможності галузі.

Крім того, використання показника конкурентоспроможності окремих товарів дозволяє враховувати такі фактори, як якість продукції, рівень технологічного розвитку виробництва, інноваційність, цінову конкурентоспроможність та ефективність маркетингової політики підприємств.

У випадку транспортної галузі застосування даного підходу передбачає оцінювання конкурентоспроможності окремих видів транспортних послуг, зокрема автомобільних, залізничних, морських та авіаційних перевезень. Узагальнення таких показників дозволяє визначити загальний рівень конкурентоспроможності транспортної системи країни та оцінити її позиції у міжнародному транспортному просторі.

У науковій роботі М.М. Шевченко [40, ст. 6-7] вказано, що на першому етапі оцінювання конкурентоспроможності галузей економіки доцільно застосовувати матричний метод формування галузевого портфеля, який дозволяє визначити сфери діяльності з найбільшим потенціалом розвитку на міжнародному ринку. У контексті транспортної системи такий підхід дає можливість оцінити рівень її інтеграції до міжнародних транспортних потоків та визначити напрями підвищення конкурентоспроможності.

Для цього може використовуватися матриця «зростання експорту – частка експорту», яка дозволяє оцінити позиції галузі на міжнародному ринку транспортних послуг. Дана матриця включає чотири основні квадранти: лідер, новатор, мотиватор та тягар. Кожен із них характеризує певний рівень розвитку галузі та її можливості щодо підвищення конкурентних позицій.

У межах такого підходу галузевий портфель розглядається як сукупність активів, кожен із яких має власний рівень ефективності та прибутковості. Побудова галузевого портфеля у координатах «середні темпи зростання експорту – частка експорту» дозволяє визначити поточний рівень міжнародної конкурентоспроможності галузі та виявити перспективні напрями її розвитку. Для

транспортної галузі такими показниками можуть виступати обсяги міжнародних перевезень, рівень транзитного потенціалу та ступінь інтеграції до міжнародних транспортних коридорів, зокрема до мережі Trans-European Transport Network.

Застосування зазначеного підходу дозволяє виділити кілька секторів економіки, які мають потенціал досягнення високого рівня міжнародної конкурентоспроможності. Важливим елементом оцінювання є також дослідження життєвого циклу галузі. Для цього може використовуватися модель ADL (Arthur D. Little), яка передбачає аналіз низки критеріїв, серед яких: темпи зростання ринку, рівень конкуренції, стабільність ринкових позицій, прихильність споживачів до продукції або послуг, наявність бар'єрів входу на ринок, широта асортименту товарів чи послуг, а також технологічний рівень виробництва.

У випадку транспортної галузі до зазначених критеріїв доцільно додатково включати такі показники, як рівень розвитку транспортної інфраструктури, ефективність логістичних процесів, обсяги вантажообігу та пасажирообігу, а також рівень використання інноваційних технологій у сфері транспорту.

Наступним етапом оцінювання є визначення поточного рівня конкурентоспроможності галузі на основі експертних оцінок. Такий підхід передбачає проведення опитування фахівців галузі, зокрема керівників транспортних підприємств, представників логістичних компаній та експертів у сфері транспортної інфраструктури. Респондентам пропонується оцінити рівень конкурентоспроможності транспортної галузі на міжнародному ринку з урахуванням таких параметрів, як якість транспортних послуг, ефективність управління транспортними потоками, рівень технологічного розвитку та ступінь інтеграції до міжнародних транспортних систем. Результати опитування представників окремої галузі використовують для визначення результативного показника шляхом обчислення запропонованого індексу поточної конкурентоспроможності галузей України :

$$IC = 100 * \left(1 + \frac{(Ck - Cm)}{n} \right) \quad (1.2)$$

де IC – індекс поточної конкурентоспроможності галузі, бали;

S_k – кількість респондентів, які вважають свою галузь конкурентоспроможною на світовому ринку;

S_m – кількість респондентів, які не вважають свою галузь конкурентоспроможною на світовому ринку;

n – загальна кількість опитаних експертів. [40]

Перевагою даного методу, індексу поточної конкурентоспроможності галузі є висока гнучкість та універсальність застосування. Використання інтегрального індексу дозволяє здійснювати порівняльний аналіз конкурентоспроможності галузі як у територіальному, так і у часовому вимірі. Зокрема, за допомогою цього підходу можна проводити оцінювання конкурентних позицій галузі на рівні окремих регіонів країни, що дає можливість виявляти регіональні диспропорції розвитку та визначати перспективні напрями економічної спеціалізації.

Крім того, застосування інтегрального показника сприяє забезпеченню порівнянності статистичних даних у динаміці, що дозволяє аналізувати зміни конкурентних позицій галузі протягом певного періоду часу. Це є особливо важливим в умовах глобалізації економічних процесів та зростання міжнародної конкуренції, коли підприємства і галузі змушені швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища та кон'юнктури світових ринків.

Разом з тим, незважаючи на зазначені переваги, запропонований підхід має і певні обмеження. Насамперед вони пов'язані із суб'єктивним характером експертних оцінок, що використовуються при формуванні вихідних даних для розрахунку індексу. Оскільки результати оцінювання значною мірою залежать від думки респондентів, існує ймовірність впливу індивідуальних оцінок, професійного досвіду та особистих уявлень експертів на отримані результати. У зв'язку з цим для підвищення об'єктивності дослідження доцільно поєднувати даний метод із використанням статистичних показників та інших інструментів економічного аналізу.

Значний внесок у дослідження конкурентоспроможності галузей зробив вже вищезгаданий М. Портер, який запропонував підхід до оцінювання конкурентних переваг на галузевому рівні. Відповідно до запропонованої концепції, визначення

позиції країни на світовому ринку, мають бути на основі аналізу зовнішньоторговельних показників.

Для даного показника варто врахувати такі індикатори, як: частка країни у світовому експорті продукції певної галузі, частка галузі у загальному обсязі експорту країни, а також частка відповідного галузевого кластера у світовому експорті. Використання таких показників дозволить визначити рівень транспортної галузі у формування експортного потенціалу країни та оцінити її рівень на міжнародній позиції. Показник конкурентних переваг для країни і в класі продуктів він визначив за формулою [39]:

$$КП_{ij} = \frac{\text{Експорт продукту}_i \text{ країною}_j * \text{Світовий експорт}}{\text{Світовий експорт продукту}_i * \text{Загальний експорт країни}_j} \quad (1.3)$$

Використання зазначеної формули для визначення конкурентних переваг галузей економіки України пов'язане з певними труднощами. Це пояснюється особливостями національної системи статистичної звітності, оскільки офіційні статистичні дані, які публікуються державними органами статистики, переважно подаються не за галузевим принципом, а за окремими видами продукції або товарними групами.

У зв'язку з цим оцінювання конкурентних переваг галузі на основі даної формули може не повністю відображати реальний рівень її розвитку та позиції у міжнародному економічному середовищі. Особливо це стосується галузей, які характеризуються значною диверсифікацією виробництва, коли підприємства виробляють широкий спектр продукції, що належить до різних товарних груп.

У такому випадку розрахований показник фактично відображає конкурентні позиції окремого виду продукції на міжнародному ринку, а не загальний рівень конкурентоспроможності всієї галузі. Тому для більш об'єктивного аналізу доцільно доповнювати цей підхід іншими методами оцінювання, зокрема аналізом показників експорту транспортних послуг, рівня розвитку інфраструктури, інтенсивності міжнародних перевезень та ступеня інтеграції до міжнародних транспортних коридорів.

Поєднання декількох методичних підходів дозволяє сформувати більш

комплексну систему оцінювання конкурентоспроможності галузі та отримати більш об'єктивну характеристику її позицій на міжнародному ринку.

Висновки до розділу 1

У першому розділі дипломної роботи було досліджено теоретико-методологічні засади формування конкурентоспроможності транспортної системи держави в умовах сучасних економічних трансформацій та євроінтеграційних процесів.

У процесі дослідження було встановлено, що конкуренція є ключовим механізмом для існування всієї економічної системи. Це забезпечує ефективний розподіл ресурсів, стимулює інноваційну діяльність та підвищення якості товарів та послуг, які виробляються в певній галузі. Узагальнення наукових підходів до визначення сутності визначення “конкуренція” дозволило визначити її як динамічний процес суперництва між суб'єктами господарювання за досягнення економічних переваг на ринку.

Категорія конкурентоспроможності розглядається як здатність економічних суб'єктів, галузей та національну економіку ефективно функціонувати в умовах такого середовища формувати та реалізовувати власні конкурентні переваги. Встановлено, що конкурентоспроможність має комплексний характер і визначається сукупністю економічних, технологічних, інституційних та організаційних факторів.

Також було приділено особливу увагу дослідженню поняття та сутності транспортної системи, як важливого елементу економічної інфраструктури держави. Транспортна система — це складна багато рівнева система, яка включає взаємопов'язані види транспорту, транспортну інфраструктуру, підприємства та механізми управління. Її ефективне функціонування безпосередньо впливає на рівень розвитку національної економіки, забезпечуючи мобільність ресурсів, розвиток внутрішніх та зовнішніх економічних зв'язків, а також інтеграцію країни у світовий економічний простір.

При аналізі євроінтеграційних процесів було встановлено, що тісна співпраця України з Європейським Союзом є важливим чинником для розвитку та посилення ефективності в галузі транспорту. Варто звернути увагу на імплементацію європейських стандартів, участь у розвитку мережі TEN-T, а також реалізація міжнародних інфраструктурних проєктів сприяють підвищенню якості транспортних послуг, розвитку логістичної інфраструктури та зростанню транзитного потенціалу держави.

Проведене дослідження підтверджує конкурентоспроможність транспортної системи, що є ключовим фактором економічного розвитку для країни та її подальша інтегрованість у світове господарство. Підвищення ефективності функціонування транспортної галузі потребує комплексного підходу, що включає модернізацію інфраструктури, впровадження інноваційних технологій, удосконалення системи управління та активізацію міжнародного співробітництва.

РОЗДІЛ II. АНАЛІЗ СТАНУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

2.1 Загальна характеристика транспортної системи України в контексті євроінтеграції

Транспортна система України є важливою складовою національної економіки та ключовим елементом інтеграції держави до європейського економічного простору.

В сучасних геополітичних умовах транспортна система України набуває виняткового значення не лише як інфраструктурна основа національної економіки, а й як ключовий елемент інтеграції держави до європейського політичного та економічного простору [41]. Україна має дуже вигідне географічне положення на перетині головних транспортних шляхів між Європою та Азією. Це відіграє важливу роль в забезпеченні транзитних потоків, розвитку логістики та посиленні зв'язків між країнами, які входять до складу ЄС та Чорноморським регіоном.

Після початку повномасштабного вторгнення на всій території України у 2022 році транспортна система зазнала значного руйнування, окупації важливих транспортних вузлів та дестабілізації в таких секторах, як: морський, залізничний та авіаційний. В таких складних умовах виникла потреба перебудовувати орієнтацію транспортних шляхів на інші сектори, інтеграція до TEN-T, а також посилення співпраці з іншими європейськими країнами блоку ЄС.

Україна володіє експлуатаційною мережею залізниць, що складає майже 22 тис.км з яких 45% електрифіковано, [42] Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 кілометри. [43], майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів [44]. проте через зміну умов транспортної системи, наразі наземний транспорт (автомобільний та залізничний) виступає основою системи,забезпечуючи 80% усіх вантажних та пасажирських перевезень.

Доцільно розпочати аналіз стану конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції з дослідження кількісних та якісних показників галузі. Вихідні дані, які лягли в основу розрахунків, охоплюють період

2015-2025 роки, наведені в Додатку А (Табл. А.1). В таблиці продемонстровані динаміка валового внутрішнього продукту транспортного сектору України.

Важливість галузі для держави найкраще ілюструє її внесок у створення доданої вартості. Для оцінки макроекономічного значення транспортного сектору варто розглянути динаміку його частки у валовому внутрішньому продукті (ВВП) країни (Рис. 2.1).

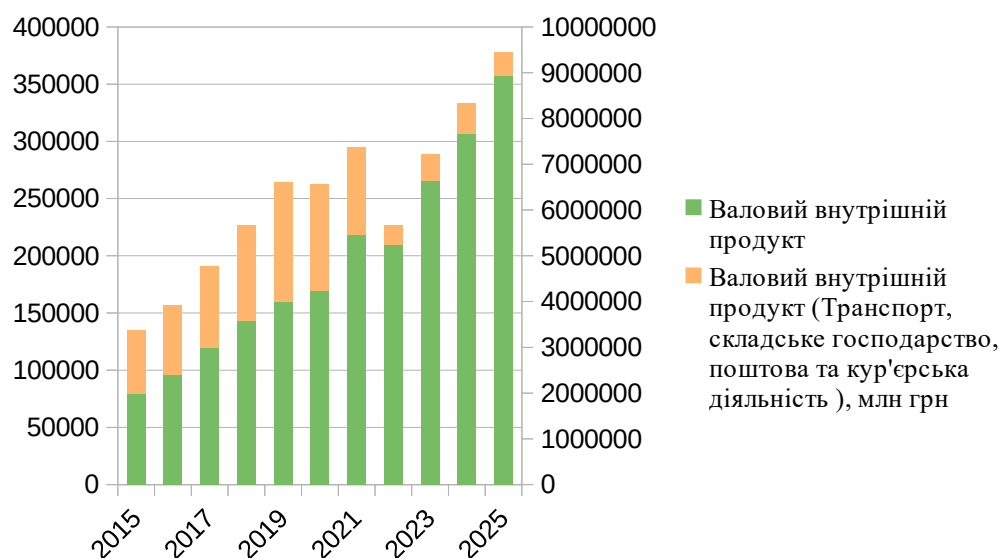


Рисунок 2.1 - Динаміка внеску транспортної системи у формування ВВП України за період 2015–2025 рр.

Складено на основі даних [45-47]

На Рис. 2.1 зображено динаміку валового внутрішнього продукту та частки транспортної діяльності, що включає в себе транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність. Рисунок представлений за період 2015-2025 роки. При аналізі даного графіка можна помітити тенденцію до зростання показників. У період 2015 по 2019 роки спостерігається стабільне зростання ВВП, що відображає економічне відновлення після попередніх кризових явищ. У 2020 році зафіксовано певне зниження показників, що пов'язано з негативним впливом глобальних економічних обмежень. Проте вже у наступному 2021 році помітне велике зростання показників, що свідчить про подальшу тенденцію до відновлення. Через початок повномасштабної війни у лютому 2022, ВВП значно скоротився як і загальний показник, так і внесок транспортної галузі, це

зумовлено суттєвими змінами в структурі економіки та різними економічними потрясіннями. У наступні роки з 2023 по 2025 простежується тенденція відновлення економічної активності, що підтверджується зростанням показників ВВП.

Частка транспортної галузі залишається відносно стабільною, проте є дуже залежною від економічних ситуацій в країні. Можна зробити висновок, що даний сектор має високу чутливість до зовнішніх факторів, таких як COVID-19 та повномасштабна війна на території України.

Ефективність євроінтеграційних процесів, які стосуються транспортної системи України безпосередньо залежать від здатності зберігати стабільні темпи зростання в умовах повномасштабної війни. На Рис. 2.2 зображено порівняльний аналіз динаміки зміни ВВП України та обсягів валового продукту транспортної галузі.



Рисунок 2.2 - Порівняльна динаміка зміни обсягу ВВП України та транспортної галузі за 2015–2025 рр.

Складено на основі даних [45-47]

Обидва показники зміни обсягу валового внутрішнього продукту мають дуже подібні тенденції розвитку протягом років. Проте в транспортній галузі є більш різкими. У періоді з 2015 по 2018 роки можна спостерігати відносно стабільне зростання обидвох показників, що свідчить про позитивну динаміку в тих роках. Під час подій COVID-19 в 2019-2020 роках темп зростання значно

уповільнився, у 2020 році відбувся спад, особливо помітний у транспортній галузі та наблизився до 0 значення. У 2021 році відбувається відновлення, де знову ж таки, показник ВВП транспортної галузі демонструє більш помітне зростання порівняно з загальною економікою. Найбільш різке падіння спостерігається у 2022 році, де загальний ВВП переходить у від’ємну зону, а транспортна галузь зазнає ще більшого скорочення, що свідчить про її високу чутливість до кризових явищ. У 2023 році відбувається стрімке відновлення обох показників, причому темпи зростання є значними. У 2024–2025 роках темпи зростання стабілізуються, демонструючи поступове вирівнювання економічної ситуації.

За допомогою рисунку можна відзначити, що транспортна галузь є більш вразливою до економічних коливань порівняно із загальним ВВП, однак у періоди зростання сектор показує більш високі темпи відновлення.

Один з показників для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи Україна на європейському ринку послуг є рівень інвестиційного забезпечення. Це дасть змогу оцінити фінансову спроможність галузі до самовідновлення та її привабливість для інвесторів. Результати аналізу вказані на Табл. 2.1.

Таблиця 2.1 - Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2015–2025 роки , млн грн

Вид транспорт у / Рік	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Січень- червень
Транспорт, складське господарст во, поштова та кур’єрська діяльність	16278	24737,7	35702,2	44920,5	41371,9	26488,2	37374,7	31651,5	26375,0	46824,8	31586,8
Наземний і трубопров ідний транспорт	7218	14957,2	21958,2	27893,3	23008,9	16966,9	26392,2	10697,8	18968,9	32299,8	19237,1

Вид транспорту / Рік	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 Січень-червень
Водний транспорт	333,8	234,1	237,7	200,3	238,1	176,2	239,3	48,8	132,4	371,3	9,5
Авіаційний транспорт	658,7	697,6	1183,2	1571,5	1774	470,5	1589,5	605,5	1505,6	1409,9	1034,3
Усього	251154	326163	412812	526341	584448	419836	528802	279597	395450	534417	280180

Складено за даними [48]

Як свідчать наведені вище дані, у 2015-2019 роках можна було спостерігати майже трикратне зростання обсягів капітальних інвестицій у сфері транспорту, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність з 16,3 до 41,4 млрд грн. Це може вказувати на активну фазу імплементації Угоди про асоціацію України та ЄС та орієнтації на оновлення транспортної інфраструктури відповідно до стандартів, встановлених Європейським Союзом.

У 2020 році відбулося різке скорочення капітальних інвестицій, що було зумовлено кризовими явищами, які негативно вплинули на інвестиційну активність. Зниження обсягів фінансування призвело до уповільнення модернізації транспортної системи та тимчасового погіршення її конкурентних позицій.

У 2021 році відбулося значне відновлення капітальних інвестицій, всього зріст склав більше, ніж 10 млрд грн. Проте через повномасштабну війну в Україні в 2022 році інвестиції знову зазнали падіння, через структурні зміни в економіці та падіння інвестиційної зацікавленості.

Найбільша частка інвестицій припадає саме на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність, що підтверджує його ключову роль у забезпеченні функціонування транспортної системи України та її інтеграції до європейського транспортного простору. Даний сегмент виступає основою транзитного потенціалу країни.

У довгостроковій перспективі, за незмінних економічних умов, інвестиції мають тенденцію до зростання, проте сектор чутливий до криз в економіці. Дана динаміка свідчить про розвиток транспортної системи України та залежить від

інвестиційної підтримки, яка є ключовим фактором підвищення конкурентоспроможності в умовах євроінтеграції.

Аналіз української транспортної системи потребує детального вивчення обсягів експортно-імпортних операцій. Це дозволить визначити який рівень затребуваності вітчизняних транспортних послуг на міжнародному ринку. Загальні статистичні дані щодо обсягів експорту та імпорту за видами транспорту в період з 2015 по 2025 рр представлені у Додатку Б. Потрібно зазначити, що в 2025 році був проаналізований лише IV квартал.

На основі Додатку Б (Табл. Б.1), стає можливим розрахунок кількісних параметрів стійкості галузі. Важливим індикатором ефективності системи є сальдо зовнішньої торгівлі (S), яке розраховується як різниця між обсягами експорту (E) та імпорту (I) послуг:

$$S = E - I \quad (2.1)$$

При позитивному значення показника, можна зробити висновок про високий експортний потенціал галузі, а від’ємний показник як залежність від іноземних перевізників та логістичних операторів. Результати аналізу представлені на Рис. 2.3:

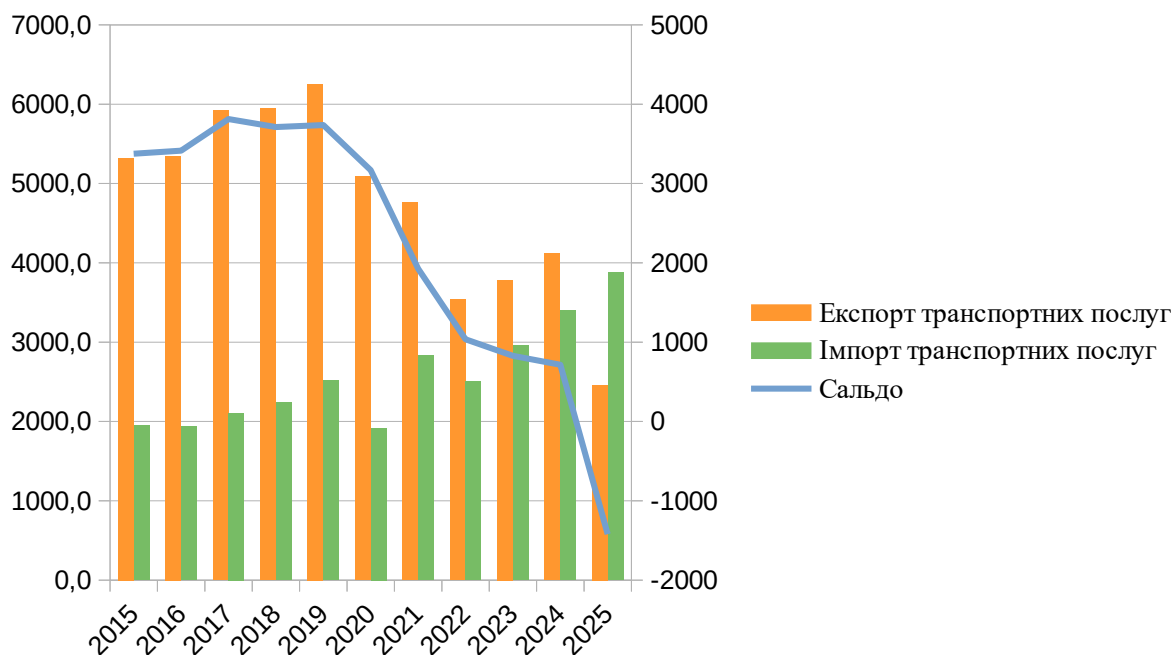


Рисунок 2.3 - Динаміка експорту, імпорту та сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами України за 2015–2025 рр (IV квартал)., млн дол. США

Складено на основі даних [49-51]

При аналізі графіка, можна виділити декілька етапів розвитку транспортної системи. У період з 2015 по 2019 роки транспортна система продемонструвала певну адаптивність, при блокуванні морських та повітряних шляхів. Попри загальне скорочення обсягів експорту через блокування морських та повітряних шляхів, транспортна система продемонструвала певну адаптивність.

У 2024 році сальдо вперше перетинає позначку нуль та йде у від'ємну зону, де експорт менший, ніж імпорт. Такі результати можуть свідчити про втрату конкурентних переваг на міжнародному ринку, а внутрішній попит часто задовольняється за рахунок іноземних компаній. Також це означає про погану адаптованість галузі до нових умов, які з'явилися після початку повномасштабної війни.

Для того, щоб глибше зрозуміти процеси інтеграції транспортної системи потрібно дослідити внутрішню структуру. Зміна питомої ваги деяких видів транспорту в загальному обсязі експорту дозволяє визначити найбільш конкурентоспроможні галузі в умовах змін в економіці України. Динаміку експорту послуг за основними видами транспорту (морський, повітряний, залізничний та автомобільний та інші) представлено на Рис. 2.4.

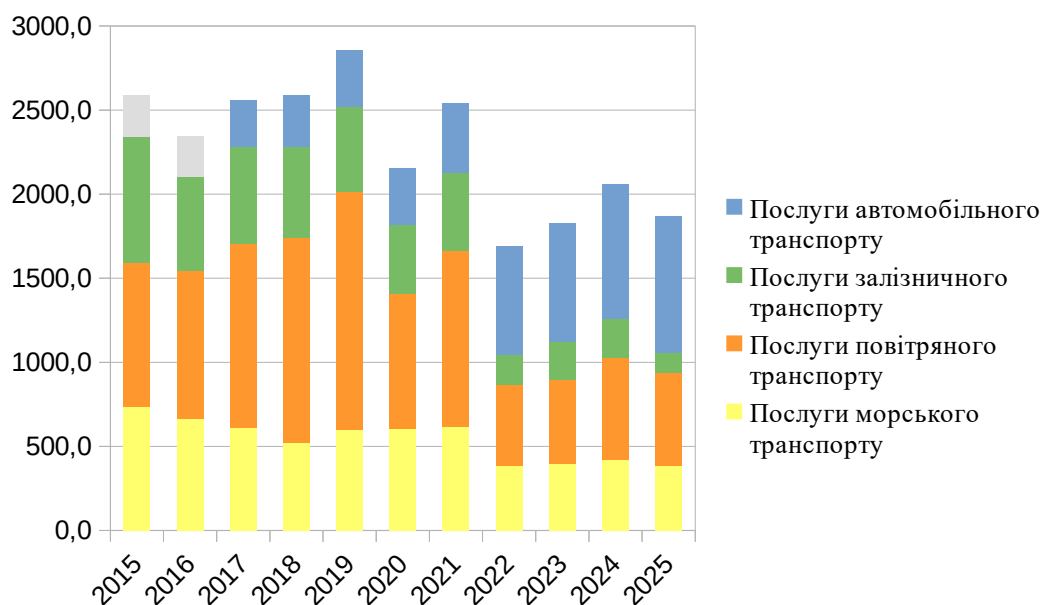


Рисунок 2.4 - Галузева структура експорту транспортних послуг України за видами транспорту у 2015–2025 рр., млн дол. США

Складено на основі даних [49-51]

Період з 2015 по 2021 рік характеризується відносно рівномірним розподілом, з перевагою повітряного та залізничного транспорту. У 2019 році можна спостерігати найвищі показники повітряного транспорту, оскільки це було зумовлено активним розвитком пасажирських та вантажних авіаперевезень. Також можна побачити різкі зміни в 2020 році, де вплив пандемії став найбільшим для експорту послуг повітряного транспорту.

Під час 2022-2025 років на графіку чітко зафіксовано різке скорочення частки морського та залізничного сегментів. Проте критично важливим є кратне зростання частки автомобільного транспорту.

За допомогою графіку. Можемо спостерігати зміну домінації певних видів транспортних засобів, яким став автомобільний. Станом на 2024-2025 ці послуги займають найбільшу частку по галузі транспорту. Це підтверджує успішну адаптацію українських автоперевізників до європейського ринку та ефективність лібералізації вантажних перевезень з ЄС.

Наступним етапом для дослідження є оцінка адаптаційних можливостей транспортного сектору через призму зміни обсягів експортної виручки. Для порівняння було взято 2021 рік та 2024, оскільки це дозволяє порівняти два кардинально різні періоди для української економіки: довоєнна в 2021 році та останній рік з повними показниками.

Одним із основних аспектів резильєнтності економіки країни є її здатність швидко адаптуватися до нових умов і стрибкоподібно відновлюватися після кризи. Країни з високим рівнем резильєнтності можуть забезпечувати скоріший вихід і прискорене відновлення після криз і катастроф, стабільність своєї фінансової системи, належний рівень збереження робочих місць і доходів населення та подальший сталий економічний розвиток зокрема [52].

Для визначення ступеня стійкості (резильєнтності) різних галузей транспортної системи України в умовах повномасштабного вторгнення доцільно порівняти показники експорту останнього звітного року з базовим довоєнним періодом. Розрахунок темпів приросту ($T_{пр}$) здійснювався за формулою:

$$T(np) = \left(\frac{V_{2024}}{V_{2021}} - 1 \right) * 100 \% \quad (2.2)$$

де V_{2024} та V_{2021} — обсяги експорту відповідного виду послуг у 2024 та 2021 роках.

Графічне зображення змін на Рис. 2.5 ілюструє глибину кризи в повітряному та залізничних сегментах, а також показує нові можливості для адаптації транспортної системи в Україні.

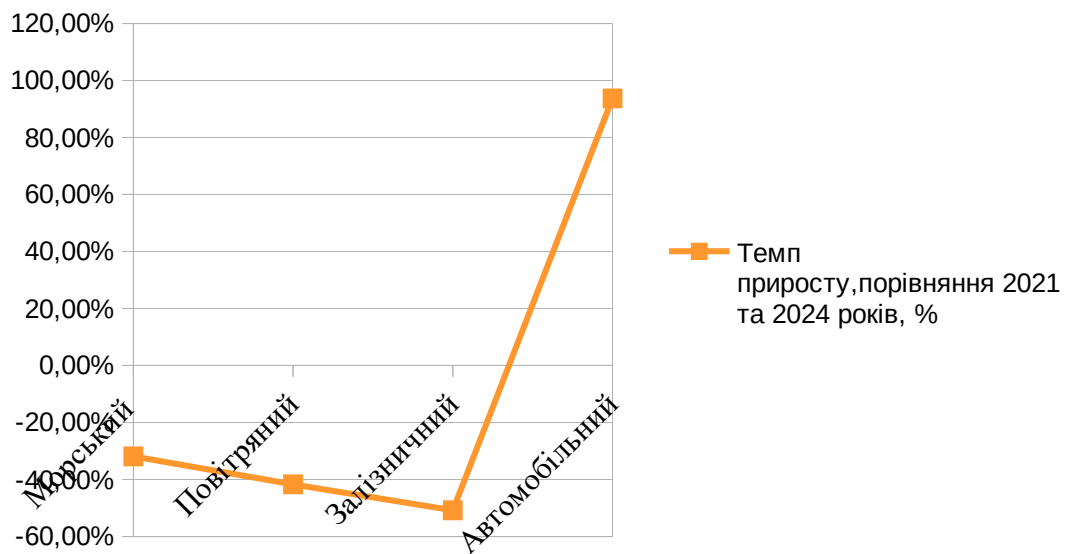


Рисунок 2.5. - Темпи приросту експорту основних видів транспортних послуг України у 2024 р. відносно довоєнного 2021 р., %

Складено на основі власних розрахунків

Найбільше негативне значення впливу зазнали залізничний, повітряний та морський транспорт, значення яких дорівнюють -50,8%, -41,7% та -31,9% відповідно. Такі показники можуть свідчити про критичне зниження конкурентоспроможності таких галузей в Україні. Від’ємні значення свідчать про зруйновану фізичну інфраструктуру, блокування акваторій, закриття повітряного простору після початку повномасштабного вторгнення.

Автомобільний транспорт продемонстрував аномально високий темп зростання - майже на 94% (93,7%). Даний факт є прямим наслідком реалізації угоди між Україною та ЄС про лібералізацію вантажних перевезень, що дозволило автомобільному транспорту частково компенсувати втрати інших галузей.

Завершальним етапом аналізу є зіставлення показників розвитку транспортної системи України в умовах євроінтеграції. Оскільки статус України — це кандидат на вступ до ЄС, конкурентоспроможність має врахувати і рівень відповідності цілям "Стратегії сталої та інтелектуальної мобільності" (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Як зазначено в самій стратегії ЄС, найсерйознішим викликом, що стоїть перед транспортним сектором, є значне скорочення викидів і підвищення його стійкості (сталості). Водночас ця трансформація відкриває широкі можливості для покращення якості життя та модернізації європейської промисловості в усіх ланцюгах створення вартості, створення високоякісних робочих місць, розробки нових продуктів і послуг, посилення конкурентоспроможності та глобального лідерства, оскільки інші ринки швидко рухаються до мобільності з нульовим рівнем викидів парникових газів [53].

Транспортна система України, яка існує наразі, можна охарактеризувати як модель з залежністю від автомобільного транспорту і сполучень. Проте з погляду довгострокової інтеграції в ЄС такий дисбаланс в системі створює нові виклики для екологічної та інфраструктурної стійкості.

Таблиця 2.2 - Оцінка відповідності транспортної системи України стратегічним цілям ЄС (на основі даних 2015–2025 рр.)

Параметр	Поточний стан в Україні (на основі проаналізованих даних)	Цільові орієнтири ЄС (Sustainable and Smart Mobility Strategy)
Структура мобільності	В Україні існує висока залежність від автотранспорту. Стабільно понад 40% у структурі перевезень (див. Рис. [динаміка пасажирів]).	Shift to rail. Пріоритет залізниці для дальніх поїздок та зниження частки авто на користь екологічного транспорту.
Динаміка відновлення	Шокова волатильність. Коливання індексів росту від 45% до 130% (див. Рис. [індекси]) свідчать про низьку системну стійкість.	Resilient Transport. Стабільне функціонування мережі навіть за умови кризових сценаріїв.
Інвестиційний клімат	Нестабільність вкладень. Капітальні інвестиції впали до мінімуму у 2020 р. та залишаються волатильними (згідно з табл. [інвестиції]).	Sustainable Investment. Постійне зростання інвестицій у «зелену» інфраструктуру та цифровізацію.
Економічний внесок	Зростання частки у ВВП. Прогнозне збільшення до 2025 р. (див. Рис. [ВВП]) вказує на перетворення галузі на локомотив відновлення.	Single European Transport Area. Створення єдиного простору, де транспорт генерує стабільну додану вартість без бар'єрів.

Складено на основі власних досліджень автора

При такому детальному розгляді параметрів таблиці, є можливість виділити суперечність між поточною моделлю розвитку українського транспорту та моделлю ЄС, яка є дещо проактивною.

В основі документів, представлених ЄС, концепцією Shift2rail є технологічна модернізація, яка і є важливим інструментом фіскальної оптимізації. Як зазначається у звітах програми: “Shift2rail Railway undertakings, infrastructure managers and public transport operators also benefit from innovations that drastically reduce infrastructure and operating costs. This also helps to cut down on subsidies paid out by national governments — estimated at between EUR 36 billion and EUR 38 billion in Europe in 2012.” [54] Загалом, така ініціатива направлена на перенесення вантажних та пасажирських потоків на залізничний транспорт, з метою зниження викидів парникових газів. Для України така програма є можливістю інтеграції в ЄС, особливо важливим стає впровадження європейської колії 1435 мм та цифровізацію управління рухом потягів.

Згідно з даними, європейської спільноти, субсидування залізничного сектору в Європі оцінюється в десятки мільярдів євро щорічно, проте інновації в межах єдиного транспортного простору покликані радикально знизити ці витрати. Для України це означає необхідність переходу від моделі "виживання" за рахунок державних дотацій до моделі "ефективності" через залучення приватних інвестицій у цифрову інфраструктуру.

Попри нестабільність інвестицій, прогнозний ріст частки транспорту у ВВП до 2025 року вказує на те, що галузь стає основним донором бюджету, що збігається з візією Single European Transport Area, де відсутність бар'єрів генерує високу додану вартість».

Також в документах, представленими Staff Working Document, було зазначено цілі для покращення європейської транспортної системи. Тому до 2030 року:

- на європейських дорогах буде експлуатуватися щонайменше 30 мільйонів транспортних засобів з нульовим рівнем викидів;

- 100 європейських міст будуть кліматично нейтральними.
- швидкісний залізничний рух подвоїться;
- заплановані колективні поїздки на відстань менше 500 км повинні бути вуглецево нейтральними в межах ЄС;
- автоматизована мобільність буде впроваджена у великих масштабах;
- судна з нульовим рівнем викидів будуть готові до виходу на ринок. [55]

Тому конкурентоспроможність транспортної системи в умовах євроінтеграції залежатиме не лише від відновлення зруйнованої інфраструктури, а й від цифровізації процесів та екологічного вдосконалення. Також спостерігається відмінність між найбільш вживаним видом транспорту: для ЄС пріоритетом на подальші роки стане залізниця, тоді як в Україні переважає автомобільний транспорт.

2.2 Аналіз основних проблем і обмежень конкурентоспроможності транспортної системи України

Глибокі зміни в економіці України та в транспортному секторі під впливом євроінтеграційних процесів супроводжуються низкою проблем та обмежень, які стримують конкурентоспроможність галузі на міжнародному ринку. Для того, аби визначити конкретні обмеження, потрібно глибше проаналізувати динаміку операційних показників роботи галузі, які відображають здатність системи задовольнити потреби економіки.

Була розроблена статистика натуральних показників роботи транспорту за період з 2015 по 2025 роки, що включає в себе обсяги перевезень вантажів, пасажирів та відповідні показники обороту, наведена у Додатку В.

Впливу кризових явищ та способи відновлення простежуються через динаміку пасажирських перевезень. Візуалізацію кількісних змін у пасажирському секторі, що є важливим індикатором соціально-економічної мобільності та інтеграції в європейський простір, представлено на Рис. 2.6.

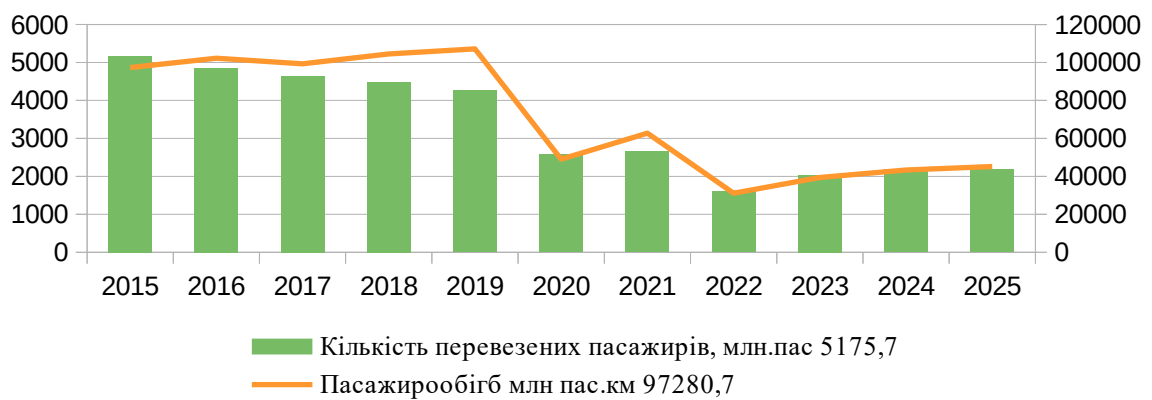


Рисунок 2.6 Динаміка обсягів пасажирських перевезень та пасажирообігу в Україні за 2015–2025 рр

Складено на основі даних [56-57]

Графік відображає стійку тенденцію до скорочення кількості перевезених пасажирів, яка розпочалась з 2015 року та показника 5,17 млрд і досягла критичних мінімумів під час криз в Україні та глобальних криз. Перше різке падіння обсягів перевезень відбулось в 2020 році після кризи COVID-19, де кількість перевезених пасажирів становила 2,75 млрд. Такий різкий спад відбувся через впровадження жорстких карантинних норм. Наступним різким спадом кількості перевезених пасажирів став 2022 рік, після початку повномасштабного вторгнення. Такий спад був пов'язаний із руйнуванням транспортних шляхів та безпековими ризиками для громадян України. Показник пасажирообігу сягнув мінімуму у 31,1 млрд пас. км. Проте з 2023 по 2025 роки спостерігається тенденція до стабілізації та відновлення, що також свідчить про активізацію міжнародного сполучення з країнами ЄС.

Не менш важливим індикатором конкурентоспроможності транспортної системи є стан і динаміка вантажообігу та вантажних перевезень. Спроможність підтримувати безперервність у вантажообігу, навіть у кризові моменти, є головною перевагою. На Рис. 2.7 зображена динаміка вантажних перевезень в період 2015-2025 рр. Це дасть змогу оцінити і зміну середньої відстані для перевезень, що також впливає на трансформацію та покращення логістичних ланцюгів.

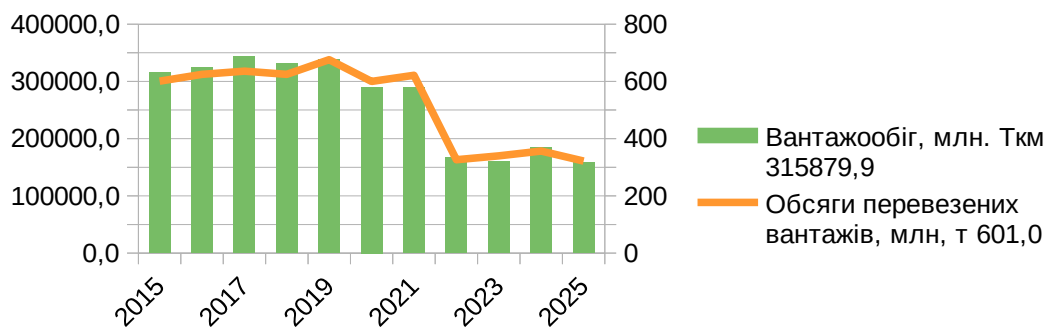


Рисунок 2.7 Динаміка вантажних перевезень в період 2015-2025 рр

Складено на основі даних [56-57]

На даному графіку можна спостерігати відносну стабільність у 2015-2021 роках між обсягами вантажів та вантажообігом. Показники тримаються на високому рівні. Це свідчить про стабільну роботу промисловості та експортних шляхів. Проте у 2022 році після початку повномасштабного вторгнення відбувся ще один спад показників. Причиною такого “обвалу” стало блокування морських портів, руйнування залізничних вузлів та зупинки промислових підприємств. Надалі спостерігається відновлення, що вказує на адаптацію логістики до нових умов. Важливо зазначити, що обсяги перевезених вантажів та вантажообіг рухаються синхронно. Це означає, що середня відстань перевезень («транспортне плече») залишалася відносно стабільною навіть під час кризи. Якби стовпці падали повільніше за лінію, це б означало, що вантажі почали возити на довші відстані (наприклад, замість портів Одеси - до портів Європи).

Необхідно проаналізувати індекси розвитку транспортної системи, аби більше зрозуміти обмеження для даної галузі. Аналіз представлений на Рис. 2.8.

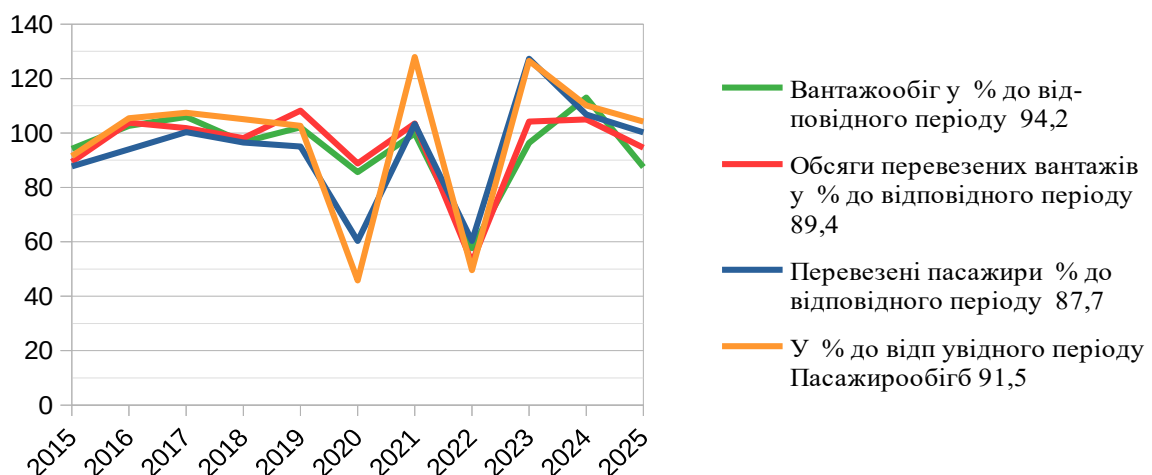


Рисунок 2.8 - Динаміка та структура транспортної системи за період 2015–2025 рр.

Складено на основі даних [56-57]

До 2020 року спостерігалася відносна стабільність: пасажиропотік плавно скорочувався на фоні якісного зростання пасажирообігу, що, у свою чергу, свідчило про збільшення середньої дальності поїздок та розвиток авіаційного сполучення. Проте пандемія COVID-19 у 2020 році спричинила різке падіння показників майже вдвічі, що чітко ілюструється на представлених діаграмах. Подальша дестабілізація 2022 року, зумовлена воєнним станом, призвела до повної зупинки авіасполучення та обвалу вантажних перевезень. Саме це спровокувало аномальну волатильність темпів росту, де періоди різкого падіння змінювалися фазами «відскоку» у 2023 році через ефект низької бази. Структурний аналіз свідчить про збереження домінуючої ролі автомобільного транспорту в масових перевезеннях, тоді як залізниця перебрала на себе основне навантаження в пасажирообігу на далекі відстані. Прогнозні показники на 2024–2025 рр. вказують на перехід до фази помірної стабілізації на новому рівні, який становить близько 50-60% від докризових значень. Загальна тенденція до затухання амплітуди коливань індексів динаміки підтверджує адаптацію транспортної логістики до умов воєнного часу та формування нової структури попиту на транспортні послуги».

Було проведено глибокий аналіз пасажирської роботи за окремими видами транспорту, що є важливим для розуміння структурних зсувів у мобільності населення. Деталізовані дані щодо кількості перевезених пасажирів та пасажирообігу в розрізі десятирічного періоду представлено у Додатку Г (Табл. Г.1).

Динаміка структури пасажирських перевезень за період з 2015 по 2025 років представлена на Рис. 2.9, такий графік демонструє звуження використання мультимодальності в транспортній системі.

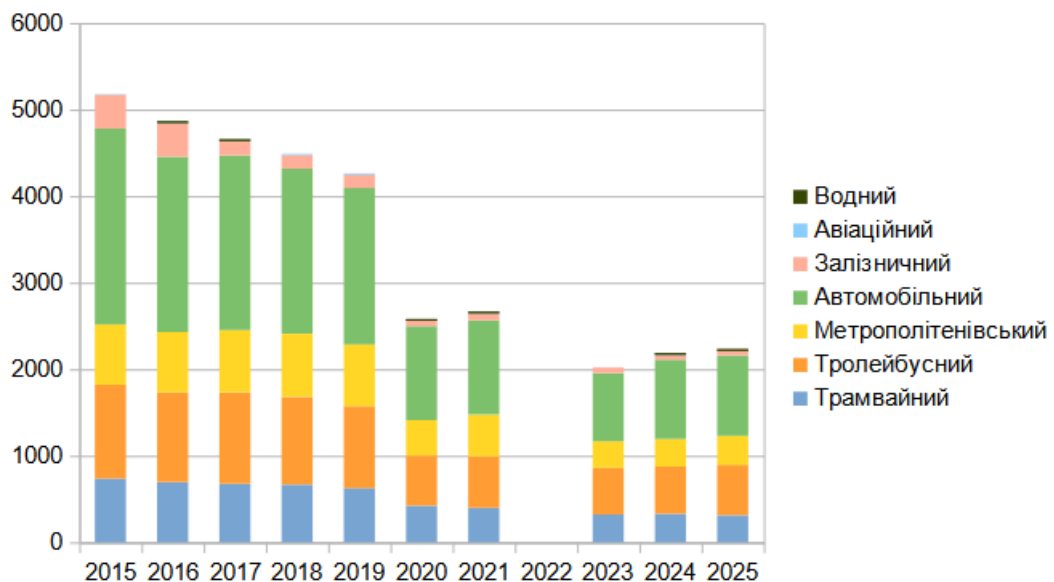


Рисунок 2.9 - Динаміка кількості перевезених пасажирів за видами транспорту в період з 2015 по 2025 роки

Складено на основі даних [56-57]

З періоду 2015 по 2019 роки можна спостерігати поступове зниження загальної кількості перевезень. У 2020 році відбулась криза та різкий спад, який пов'язаний з впливом пандемії на кількість перевезених пасажирів та впровадження карантинних заходів на території України. У 2022 році через конфіденційність інформації доступні дані лише про загальну кількість перевезених пасажирів. З періоду 2023-2025 років графік демонструє етап стабілізації та відновлення з тенденцією до зростання.

Найбільшим сегментом перевезень залишається автомобільний транспорт. Це підтверджує, що автобусні перевезення залишаються основним видом пасажирського транспорту в Україні. Сегмент електротранспорту, що включає в себе тролейбус, трамвай та метро складають вагомую частку в перевезеннях пасажирів, проте показники зменшились після 2020 року. Залізничний транспорт займає невелику частку в кількості пасажирів, проте частка пасажирообігу значна (Додаток Г, Табл. Г.1). Авіаційний та водний транспорт майже непомітні на графіку та складають найменшу частку в перевезеннях, особливо після початку повномасштабного вторгнення.

Рівень перевезень значно зменшився, можна спостерігати значне падіння загальних обсягів і показники не повертаються до періоду 2015-2019 років. Це може свідчити про структурні зміни в економіці та мобільності населення.

Для характеристики функціональної спроможності транспортної системи наведено Рис.2.10, тому що саме цей показник інтегрує в собі не лише кількість пасажирів, а й відстань перевезень, що дозволяє побачити роль кожного з видів транспорту.

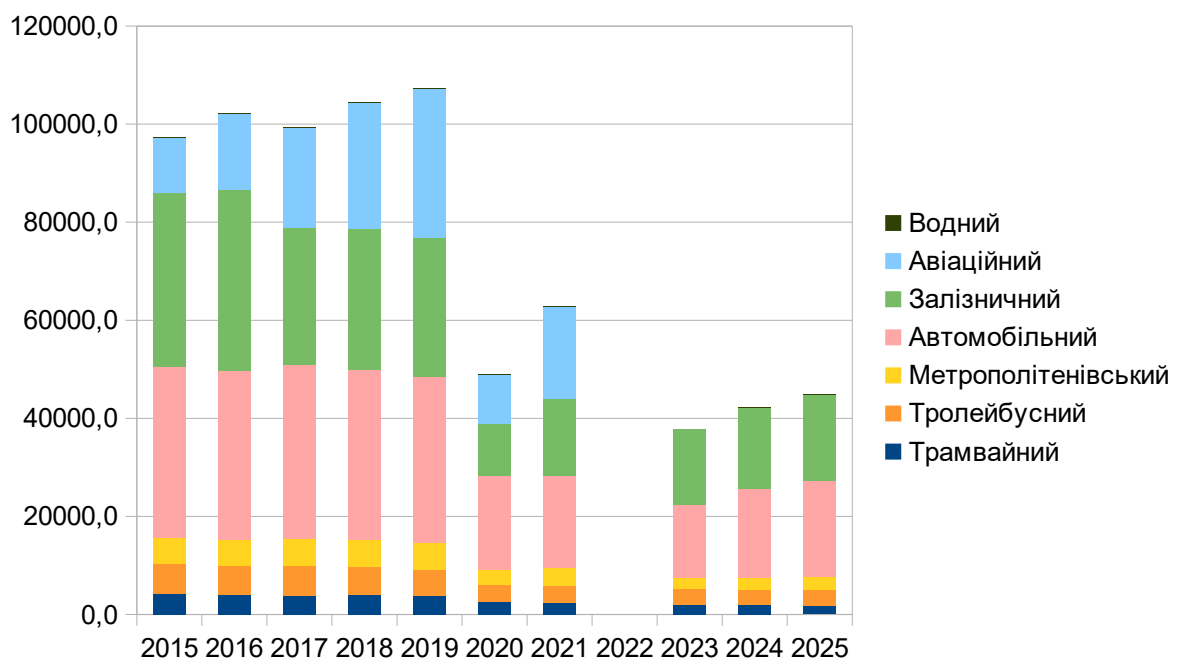


Рисунок 2.10 - Динаміка пасажирообігу (вимірюється у млн пас.-км) 2015-2025 рр

Складено на основі даних [56-57]

З періоду 2015-2019 років спостерігається стабільне зростання загального пасажирообігу. Якщо враховувати попередній графік, кількість перевезених пасажирів падала за цей період. А це може свідчити про пересування людей на більші відстані. Критичне зменшення показнику відбулось в 2020-2021 роках, що було пов'язане з пандемією. Це був найсильніший удар по галузі через зупинку міжнародного та міжрегіонального сполучень. Динаміка 2023-2025 років свідчить про поступове відновлення, проте при порівнянні 2019 року та 2025, можна побачити що пасажирообіг буде все ще вдвічі меншим.

Залізничний та авіаційний транспорт займають лідируючу позицію. До 2020 року авіація демонструвала стрімке зростання, ставши одним із лідерів за пасажирообігом. Залізниця залишається стратегічним фундаментом дальніх

перевезень. Автомобільний транспорт зберігає значну частку, але в пасажирообігу його роль не така домінуюча, як у кількості поїздок. Це можна пояснити тим, що автобуси використовуються для більш коротких проміжків пересування. Міський електротранспорт виглядає дуже тонким на графіку, оскільки середня відстань поїздки в метро або трамваї є мінімальною. Тому внесок даного виду транспорту є невеликою для пасажирообігу країни.

Детальний опис операнійних показників автомобільного та залізничного транспорту України за період 2015-2025рр представлені у Додатку Г (Табл. Г.2). За допомогою даних можна зробити висновок, що у вантажному сегменту залізниця має статус головного перевізника, але і в свою чергу демонструє вразливість до криз.

Для того, аби детальніше розглянути вантажообіг за 2015-2025 рр, наведено на Рис. 2.11.

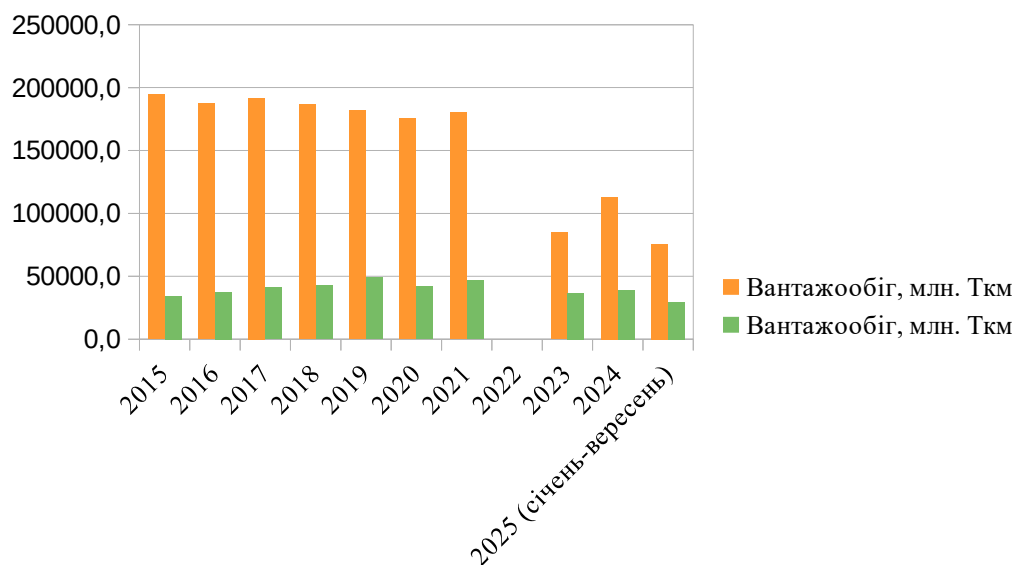


Рисунок 2.11 - Динаміка вантажообігу в Україні за видами транспорту (2015–2025 рр.)

Складено на основі даних [56-57]

Визначення пріоритетів для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України неможливе без того, аби провести порівняння з провідними країнами Європейського Союзу. При такому аналізі буде чітко

показаний розрив між країнами та виявлення проблем для української транспортної системи.

Було проведено дослідження, що сформовано з наступної вибірки країн: Франція, Латвія, Іспанія, Польща, Португалія, Румунія, Німеччина та Україна. Розширений набір даних за останні доступні 5 років (2021-2024 рр) наведено в Додатку Д.

На основі зібраних даних було сформовано матрицю вихідних даних в Табл. 2.3, яка слугує як основа для подальших розрахунків та аналізу.

Таблиця 2.3 — Матриця вихідних даних країн

	Вантажообіг, млн. Ткм (автомобільний)	Пасажирообіг (залізн.), млрд пас.км	Частка трансп. у ВВП, %	Експорт трансп. послуг, %*	LPI (Індекс логістики)	Кількість зайнятих, тис. осіб
	1	2	3	4	5	6
Франція	174015	107346	4,4	16	3,9	858,5
Латвія	66245	441	2	47	3,4	70,5
Іспанія	271588	38038	4,9	9	3,9	768,4
Польща	368314	28215	3,9	27	3,6	835
Португалія	23043	5447	1,8	18	3,4	142
Румунія	67357	5765	3,3	24	3,2	760
Німеччина	280840	109135	4,5	21	4,1	715,8
Україна	39366,2	16699,4	4,65	25	2,7	805

Складено на основі даних [58-67]

Проведений аналіз основних показників розвитку транспортної системи України у порівнянні з країнами Європейського Союзу дозволяє виявити важливі проблеми та обмеження її конкурентоспроможності.

Найвищі значення за більшістю проаналізованих показників демонструє Німеччина та Франція. Україна суттєво поступається, попри високе значення частки транспорту у ВВП та значну кількість зайнятих у галузі (805 тис. осіб), що свідчить про важливу роль транспортного сектору в економіці.

Однією з найважливіших проблем є низький рівень логістичної ефективності, що підтверджується найнижчим значенням індексу LPI серед досліджуваних країн (2,7). Це свідчить про недосконалість логістичних процесів, складність митного оформлення, недостатній рівень цифровізації та низьку якість транспортної інфраструктури.

Суттєвим обмеженням також є відносно низькі обсяги вантажообігу та пасажирообігу порівняно з іншими досліджуваними країнами. Це вказує на недостатню пропускну спроможність транспортної системи, зношеність основних фондів та обмеженість сучасних транспортних коридорів.

Окремою проблемою є дисбаланс між значною кількістю зайнятих у галузі та відносно невисокими результатами її функціонування. Це може свідчити про низьку продуктивність праці, застарілі технології та недостатній рівень автоматизації транспортних процесів.

Також важливим стримуючим фактором є недостатній рівень інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури. У порівнянні з країнами ЄС, в Україні спостерігається повільне оновлення транспортних засобів, доріг та залізничної інфраструктури, що знижує ефективність перевезень.

Серед інших обмежень можна виділити: недостатню інтегрованість у транс'європейську транспортну мережу (TEN-T); нерівномірний розвиток різних видів транспорту, під час попередніх досліджень було виявлено, що в Україні домінує використання автомобільного транспорту; високий рівень зношеності основних засобів; адміністративні та регуляторні бар'єри; вплив воєнних дій, що призводить до руйнування інфраструктури та порушення логістичних ланцюгів.

Можна зробити висновок, що конкурентоспроможність транспортної системи України обмежується сукупністю інфраструктурних, економічних та інституційних проблем. Подолання цих обмежень потребує комплексної модернізації галузі, залучення інвестицій, впровадження інноваційних технологій та активної інтеграції у європейський транспортний простір.

Далі варто сформувати матрицю стандартизованих коефіцієнтів для попередньо зазначених країн. В Табл. 2.3 в кожній колонці визначається максимальний показник, котрий приймається за одиницю. Далі всі елементи даної колонки (α_{ij}) діляться на максимальний елемент – еталон ($\max \alpha_{ij}$) (формула (2.3)).

$$x_{ij} = \frac{a_{ij}}{\max a_{ij}} \quad (2.3)$$

Надалі формується матриця стандартизованих коефіцієнтів (x_{ij}) (таблиця 2.4). Для даної матриці вихідних даних було застосовано 2024 рік, окрім індексу логістики, оскільки маємо лише значення за 2023 рік.

Таблиця 2.3 - Матриця стандартизованих коефіцієнтів країн

	Вантажообіг , млн. Ткм (автомобільний)	Пасажиरोобіг (залізн.), млрд пас.км	Частка трансп. у ВВП, %	Експорт трансп. послуг, %*	LPI (Індекс логістики)	Кількість зайнятих, тис. осіб
	1	2	3	4	5	6
Франція	0,472	0,984	0,898	0,340	1,000	1,000
Латвія	0,180	0,004	0,408	1,000	0,872	0,082
Іспанія	0,737	0,349	1,000	0,191	1,000	0,895
Польща	1,000	0,259	0,796	0,574	0,923	0,973
Португалія	0,063	0,050	0,367	0,383	0,872	0,165
Румунія	0,183	0,053	0,673	0,511	0,821	0,885
Німеччина	0,763	1,000	0,918	0,447	1,051	0,834
Україна	0,107	0,153	0,949	0,532	0,692	0,938

Складено на основі власних розрахунків

За даною таблицею було використано метод стандартизації, де найкращий показник приймаємо за одиницю, що дозволило порівняти їх на спільній шкалі. Результати матриці свідчать про лідерство Польщі в автомобільних перевезеннях та Німеччини в залізничному пасажирообігу, тоді як Франція та Іспанія мають найвищі бали за ефективністю логістики. Латвія виступає еталоном за рівнем експорту послуг, що підкреслює її транзитну спеціалізацію. Україна демонструє високу питому вагу транспортної галузі в економіці та рівні зайнятості, проте за показником логістичної ефективності має найнижчий коефіцієнт серед вибірки, що визначає основний напрям для майбутніх реформ. Ці розрахунки стали основою для подальшого визначення інтегрального індексу конкурентоспроможності кожної держави.

Наступним кроком буде піднесення всіх елементів матриці (стандартизовані коефіцієнти) до другої степені. Якщо показники мають різну вагу, то отримані

значення перемножуються на величину вагових коефіцієнтів (K_i), встановлених експертним шляхом (Табл. 2.5).

Таблиця 2.5 - Вагові коефіцієнти економічних показників

Вантажообіг, млн. Ткм (автомобільний)	Пасажиरोобіг (залізн.), млрд пас.км	Частка трансп. у ВВП, %	Експорт трансп. послуг, %*	LPI (Індекс логістики)	Кількість зайнятих, тис. осіб
0,05	0,15	0,15	0,05	0,05	0,2

Складено на основі власних розрахунків

Вибір таких вагових коефіцієнтів зумовлений пріоритетністю соціального та макроекономічного впливу галузі на національну економіку. Найвищий бал для кількості зайнятих (0,2) пояснюється тим, що транспортна сфера є одним з найбільших роботодавців для обраних країн, а збереження кадрового потенціалу є критичним для стабільності держави. Висока вага залізничного пасажиरोобігу та частки галузі у ВВП (по 0,15) відображає стратегічну роль залізниці у забезпеченні пересування населення та прямий внесок транспорту у створення доданої вартості країни. Показники вантажообігу, експорту та логістичного індексу отримали меншу вагу (по 0,05), оскільки вони більшою мірою залежать від зовнішньої кон'юнктури та транзитної політики, тоді як основний фокус аналізу зосереджений на внутрішній стійкості транспортної інфраструктури. Такий розподіл дозволяє виділити країни, де транспортна система є економічним фундаментом.

Таблиця 2.6 - Результати порівняльної рейтингової оцінки країн у транспортній галузі економіки

	Вантажообіг, млн. Ткм (автомобільний)	Пасажиरोобіг (залізн.), млрд пас.км	Частка трансп. у ВВП, %	Експорт трансп. послуг, %*	LPI (Індекс логістики)	Кількість зайнятих, тис. осіб	Інтегральний показник	Місце
	1	2	3	4	5	6	7	8
Франція	0,011	0,145	0,121	0,006	0,050	0,200	0,533	1
Латвія	0,002	0,000	0,025	0,050	0,038	0,001	0,116	7
Іспанія	0,027	0,018	0,150	0,002	0,050	0,160	0,407	3
Польща	0,050	0,010	0,095	0,017	0,043	0,189	0,403	4
Португалія	0,000	0,000	0,020	0,007	0,038	0,005	0,072	8
Румунія	0,002	0,000	0,068	0,013	0,034	0,157	0,274	6
Німеччина	0,029	0,150	0,127	0,010	0,055	0,139	0,510	2

Україна	0,001	0,004	0,135	0,014	0,024	0,176	0,353	5
---------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---

Складено на основі власних розрахунків

На основі розрахованої інтегральної оцінки можна стверджувати, що лідером конкурентоспроможної транспортної галузі є Франція (0,533). У країні присутні високі та збалансовані показники залізничного пасажирообігу, логістична ефективність та кількість зайнятості.

Результати рейтингу також підтверджують, що українська транспортна система має коло бар'єрів, які стримують її вихід на рівень провідних країн ЄС. Попри високе 5 місце серед проаналізованих 7 країн, детальний аналіз виявив критичні слабкі місця, які потребують негайної адаптації в межах євроінтеграційного курсу.

Найбільш критичним обмеженням для України є низька логістична ефективність (коефіцієнт 0,692 у Табл. 2). Основною проблемою є застарілість митних процедур, високий рівень бюрократії та недостатня цифровізація ланцюгів постачання. Для порівняння, відставання від Німеччини та Франції за цим показником є найбільш відчутним і зменшує шляхи для товарних потоків між Україною та ЄС.

Низький показник залізничного пасажирообігу (0,153 відносно Німеччини) свідчить про глибоку зношеність рухомого складу та колій. Різниця в ширині колії та повільне впровадження стандартів сумісності залишається бар'єром для безперешкодного з'єднання з мережею TEN-T, що на пряму впливає на євроінтеграцію в транспортній галузі України з ЄС. Також в Україні відсутня стабільна авіація та морська логістика, через повномасштабну війну багато портів припинили роботу, а пасажирські чи вантажна авіація застосовується лише у військових цілях. Це відображено у зниженні показників вантажообігу і відносно Польщі, з коефіцієнтом 1, Україна має показник 0,107. Це змушує бізнес переорієнтовуватися виключно на наземний транспорт, що створює надмірне навантаження на пункти пропуску та призводить до черг на кордонах з Польщею, Румунією та Словаччиною. Україна має велику кількість зайнятих у галузі, продуктивність праці та рівень експорту високотехнологічних логістичних послуг (коефіцієнт 0,532 у Табл. 2.3) є нижчими за показники Латвії чи Польщі. Україна

все ще сприймається переважно як транзитний коридор для сировини, а не постачальник сервісних рішень.

У контексті євроінтеграції, розв'язання цих проблем є не лише економічним питанням, а умовою виконання Угоди про асоціацію. Основним викликом є необхідність масштабних інвестицій для гармонізації стандартів безпеки та екологічності перевезень з вимогами "Зеленого курсу" (EU Green Deal) [68]. Тільки через подолання розриву в логістичній ефективності та модернізацію інфраструктури Україна зможе трансформувати своє п'яте місце в рейтингу у реальну роль основного логістичного хабу, повністю інтегрованого в економічний простір Євросоюзу.

2.3 Оцінювання впливу євроінтеграційних процесів на міжнародну конкурентоспроможність транспортної системи України

Для того, аби об'єктивно та кількісно оцінити вимір впливу важливих чинників на рівень міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України, було застосовано кореляційно-регресійного аналізу. Кореляційний зв'язок — це зв'язок поміж ознаками, коли значенню однієї величини однієї ознаки відповідає декілька значень іншої взаємопов'язаної з ним ознаки. [69]

Використання даного методу дозволить підтвердити наявність статистичного зв'язку між показниками, а також визначити який показник має більший чи менший вплив.

Для визначення результативної ознаки (у) була застосована формула інтегрального індексу конкурентоспроможності транспортної системи (Формула 2.4):

$$I_k = a_1 X_1 + a_2 X_2 + a_3 X_3 + a_4 X_4 + a_5 X_5 \quad (2.4)$$

де:

I_k – інтегральний індекс конкурентоспроможності транспортної системи;

X_1 – вантажообіг;

X_2 – валовий внутрішній продукт у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності;

X3 – експорт транспортних послуг до країн ЄС;

X4 – частка експорту транспортних послуг до ЄС;

X5 – індекс споживчих цін на транспортні послуги;

a1,a2,a3,a4,a5 – вагові коефіцієнти показників.

Вагові коефіцієнти визначено експертним методом відповідно до ступеня впливу кожного фактора на рівень конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції.

Для того, щоб побудувати таку економетричну модель, потрібно визначити які взаємозв'язані ознаки будуть використані. Результативною ознакою (у) виступає розрахований інтегральний індекс міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України. Факторний простір моделі представлений шістьма показниками, що характеризують операційну, економічну та зовнішньоторговельну ефективність галузі за період 2015–2025 рр.

Таблиця 2.7 – Вихідні дані для проведення кореляційно-регресійного аналізу

Рік	Індекс конкурентоспроможності	Вантажообіг, млн тнк	Валовий внутрішній продукт (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність), млн грн	Експорт транспортних послуг з країнами ЄС, тис дол США	Частка експорту до ЄС, %	Індекс споживчих цін за транспортні послуги
1	2	3	4	5	6	7
2015	0,432	315879,9	134978	1095400,1	20,6	127
2016	0,458	324145,0	156745	1120800,3	21,0	105
2017	0,512	343354,8	190825	1254300,0	21,2	122,7
2018	0,564	331856,2	227140	1486900,6	25,0	128,9
2019	0,598	338962,5	264689	1625200,0	26,0	107,7
2020	0,511	290079,3	262453	1204700,8	23,7	103,9
2021	0,524	289635,4	295300	1121950,7	23,6	117,1
2022	0,453	166731,3	226716	958932,2	27,1	128,1
2023	0,471	160614,5	289201	1070618,8	28,3	106,3
2024	0,519	184614,4	333450,0	1232556,8	29,9	109,8
2025	0,582	158746,6	378130	1314959,0	53,5	110,8

Складено на основі даних [45-47, 49-51, 70-71]

Для того, щоб провести кореляційно-регресійний аналіз було використано LibreOffice Calc з використанням надбудови “Дані/Кореляція”. Результати аналізу відображені у вигляді кореляційної матриці, яка дозволяє оцінити характер і тісноту зв’язку між результативним показником і вибраними факторними ознаками, які наведені в Табл. 2.8

Таблиця 2.8 - Кореляційна матриця

Показник	y	x1	x2	x3	x4	x5
y	1					
x1	0,115	1,000				
x2	0,605	-0,644	1,000			
x3	0,869	0,434	0,213	1,000		
x4	0,483	-0,650	0,763	0,166	1,000	
x5	-0,193	0,165	-0,414	-0,112	-0,208	1

Складено на основі власних розрахунків

При аналізі тісноти зв’язку між індексом конкурентоспроможності транспортної системи України та наведеними факторними ознаками, можна зробити наступні висновки:

- між індексом конкурентоспроможності та вантажообігом існує слабкий прямий зв’язок за шкалою Чеддока ($R = 0,115$);
- між індексом конкурентоспроможності та пасажирообігом спостерігається помітний прямий зв’язок ($R = 0,605$);
- між індексом конкурентоспроможності та валовим внутрішнім продуктом у сфері транспорту існує тісний прямий зв’язок ($R = 0,869$);
- між індексом конкурентоспроможності та експортом транспортних послуг спостерігається помірний прямий зв’язок ($R = 0,48$);
- між індексом конкурентоспроможності та капітальними інвестиціями існує слабкий обернений зв’язок ($R = -0,193$).

Оскільки ми можемо спостерігати наявність прямого зв’язку, це означає, що зі зростанням значення відповідного факторного показника відбувається підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції. Найбільш вагомий вплив має показник валового внутрішнього продукту транспортної галузі, що свідчить про визначальну роль загального економічного розвитку галузі у формування її конкурентних позицій на

міжнародному рівні. Також під час аналізу, можна звернути увагу на обернений зв'язок між індексом конкурентоспроможності та капітальними інвестиціями, що вказує на наявність часових лагів між моментом здійснення інвестицій та отриманням економічного ефекту від їх реалізації. Інвестиції у транспортну інфраструктуру, оновлення рухомого складу або модернізацію логістичних процесів потребують значного часу для впровадження та виходу на повну виробничу потужність.

Наступним важливим етапом для дослідження є проведення регресійного аналізу для визначення форми зв'язку між показниками, які досліджувались. Результати представлені в Табл. 2.9. Було використано LibreOffice Calc з використанням надбудови “Дані/Регресія”.

Таблиця 2.9 - Регресійна статистика

R^2	1
Стандартна помилка	0
Число змінних X	6
Спостереження	11
Скориговане R^2	1

Складено на основі власних розрахунків

За результатами регресійного аналізу, було отримано наступні показники: коефіцієнт детермінації дорівнює 1, скоригований коефіцієнт детермінації також дорівнює 1, а стандартна помилка наближена до 0.

Такі результати свідчать про наявність ідеальної залежності між змінними, що є ознакою суттєвих викривлень економетричної моделі. Зокрема, це може бути наслідком мультиколінеарності між факторними ознаками або надмірної кількості факторів відносно обсягу вибірки. У зв'язку з цим отримана модель потребує подальшого вдосконалення, зокрема шляхом зменшення кількості факторних змінних або їх агрегування.

Для того, щоб перевірити взаємозалежність між змінними було розраховано коефіцієнти детермінації, за допомогою піднесення значень коефіцієнтів кореляції до квадрату. Результати наведені в Табл. 2.10.

Таблиця 2.10 - Матриця коефіцієнтів детермінації

Показник	y	x1	x2	x3	x4	x5
y	1					

x1	0,013	1,000				
x2	0,366	0,415	1,000			
x3	0,756	0,189	0,046	1,000		
x4	0,234	0,423	0,583	0,028	1,000	
x5	0,037	0,027	0,172	0,013	0,043	1

Складено на основі власних розрахунків

Аналіз матриці коефіцієнтів детермінації дозволяє зробити висновок про наявність помірного та тісного зв'язку між окремими факторними ознаками.

Зокрема:

- між пасажирообігом та експортом транспортних послуг спостерігається тісний зв'язок ($R^2 = 0,583$);
- між пасажирообігом та вантажообігом – помірний зв'язок ($R^2 = 0,415$);
- між індексом конкурентоспроможності та ВВП транспортної галузі – високий рівень залежності ($R^2 = 0,756$).

Отримані результати свідчать про наявність певного рівня мультиколінеарності між факторними ознаками, що потребує подальшої перевірки у межах регресійного аналізу.

Після такого висновку буде доцільно перевірити факторні ознаки на наявність мультиколінеарності через розрахований фактор зростання дисперсії (VIF) на основі коефіцієнтів детермінації, який обчислюється за наступною формулою:

$$VIF = \frac{1}{1 - R^2_i} \quad (2.5)$$

де VIF – фактор зростання дисперсії;

R^2_i - нескоригований коефіцієнт детермінації для регресії i -ї незалежної змінної на інші показники.

Мультиколінеарність між змінними ($VIF < 10$; VIF – Variance Inflation Factor, фактор інфляції дисперсії) – це показник, який вимірює ступінь мультиколінеарності для кожної незалежної змінної. VIF показує, наскільки дисперсія оцінки коефіцієнта регресії (β) збільшується через кореляцію з іншими змінними.) не суттєво впливає на результати. Якщо 1) $VIF = 1$ - немає кореляції між змінною та іншими незалежними змінними; 2) $VIF > 5$ – помірна

мультиколінеарність, яка може викликати проблеми; 3) $VIF > 10$ – висока мультиколінеарність, що суттєво спотворює оцінки коефіцієнтів і робить їх ненадійними [73].

Для того, щоб підтвердити статистичну значущість побудованої моделі та подальшої перевірки на відсутність мультиколінеарності між обраними факторами було розраховано показники зростання дисперсії (Табл. 2.11).

Таблиця 2.11 - Фактори зростання дисперсії

Показник	y	x1	x2	x3	x4	x5
y	1					
x1	1,013	1				
x2	1,577	1,710	1			
x3	4,092	1,232	1,048	1		
x4	1,305	1,732	2,396	1,028	1	
x5	1,039	1,028	1,207	1,013	1,045	1

Складено на основі власних розрахунків

На основі даних Таблиці 2.11, можна зробити висновок, що для більшості факторних ознак значення знаходяться в межах від 1 до 2, що свідчить про низький рівень мультиколінеарності між змінними.

Показник пасажирообігу має дещо підвищене значення VIF (1,577-1,710), що може вказувати на помірний рівень кореляції з іншими факторними змінними. Найбільше значення спостерігається для показника валового внутрішнього продукту транспортної галузі ($x_3 = 4,092$), а це означає, що зв'язок тісний з іншими факторними ознаками, проте не перевищує критичного рівня, де $VIF > 5$. Для інших змінних значення не перевищує 2,5, що вказує на відсутність суттєвої мультиколінеарності.

Для того, щоб підвищити надійність економетричної моделі доцільно застосувати метод агрегування факторних ознак, які можуть характеризуватися взаємозалежністю. Зокрема, експорт транспортних послуг до країн ЄС та частку цього експорту у загальному обсязі доцільно об'єднати в інтегральний показник зовнішньоекономічної орієнтації:

$$I_{EU} = 0,5 x_3 + 0,5 x_4 \quad (2.6)$$

де I_{EU} - індекс зовнішньоекономічної орієнтації транспортної системи.

Також для підвищення надійності моделі, потрібно об'єднати ВВП у сфері транспорту та вантажообіг:

$$I_{scale} = 0,5 x_1 + 0,5 x_2 \quad (2.7)$$

де I_{scale} - загальний рівень розвитку транспортної галузі

У результаті було сформовано два нових аналітичних показники, які наведені в Табл. 2.12

Таблиця 2.12 - Значення нових показників для додаткового кореляційно регресійного аналізу

Рік	Індекс зовнішньоекономічної орієнтації	Індекс масштабів
1	2	3
2015	547710,3	225429,0
2016	560410,5	240445,0
2017	627160,6	267089,9
2018	743462,5	279498,1
2019	812613,0	301825,8
2020	602361,8	276266,2
2021	560987,1	292467,7
2022	479479,6	196723,7
2023	535323,5	224907,8
2024	616293,4	259032,2
2025	657506,3	268438,3

Складено на основі власних розрахунків

Оскільки показники були оновлені та об'єднані між собою, буде доцільно розрахувати регресійну статистику, яка наведена в Табл. 2.13:

Таблиця 2.13 - Оновлена регресійна статистика

Статистика регресії	
R^2	0,818
Стандартна помилка	0,026
Число змінних X	2
Спостереження	11
Скориговане R^2	0,772

Складено на основі власних розрахунків

Аналізуючи результати регресійного аналізу, наведені в Табл. 2.13, можна зробити висновок, що побудована економетрична модель є статистично прийнятною та має достатній рівень пояснювальної здатності. Коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,818$ свідчить про те, що приблизно 81,8 % варіації

індексу конкурентоспроможності пояснюється включеними до моделі факторними ознаками. Це досить високий показник, який вказує на тісний зв'язок між результативною та незалежними змінними.

Скоригований коефіцієнт детермінації становить 0,772, що також є високим значенням і підтверджує надійність моделі з урахуванням кількості факторів.

Незначне зменшення порівняно з R^2 свідчить про відсутність суттєвого перенасичення моделі змінними. Стандартна помилка моделі дорівнює 0,026, що вказує на невелике середнє відхилення фактичних значень від розрахункових, тобто модель забезпечує достатньо точне наближення. Кількість спостережень становить 11, що відповідає часовому ряду дослідження, а кількість факторних змінних – 2, що є оптимальним з огляду на попередньо виявлену мультиколінеарність.

Тому після агрегування факторних ознак вдалося суттєво покращити якість економетричної моделі, зменшити вплив мультиколінеарності та підвищити достовірність отриманих результатів.

Таблиця 2.14 - Результати регресійного аналізу

	Коефіцієнти	Стандартна помилка	T-статистика	P-значення	Нижній 95%	Верхній 95%
Перетин	0,144	0,066	2,163	0,063	-0,009	0,297
X1	0	0	2,361	0,046	0	0
X2	0	0	1,655	0,136	0	0

Складено на основі власних розрахунків

Аналіз результатів регресійного аналізу показує, що не всі факторні ознаки є статистично значущими. Зокрема, можна побачити, що індекс масштабів діяльності має Р-значення 0,046, це є меншим за рівень значущості 0,05. Це свідчить про статистичну значущість даного показника та підтверджує його вплив на індекс конкурентоспроможності.

Проте індекс зовнішньоекономічної орієнтації має Р-значення 0,136, що перевищує критичний рівень. Це дає підстави вважати, що його вплив є статистично незначущим у межах даної моделі. Вільний член моделі також є статистично незначущим ($P = 0,063$), оскільки його значення перевищує рівень значущості 0,05.

Аналіз довірчих інтервалів підтверджує отримані висновки: для статистично незначущих коефіцієнтів інтервали включають нуль, що свідчить про можливість відсутності їх впливу на результуючий показник.

Висновки до розділу 2

У другому розділі дипломної роботи було здійснено комплексний аналіз стану конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграційних процесів.

Було встановлено, що транспортна система відіграє важливу роль у забезпеченні економічного розвитку країни та подальшої інтеграції до європейського транспортного простору. Дослідження динаміки таких показників, як: обсяги ВВП в галузі транспорт, експорт транспортних послуг, зокрема і до країн ЄС, вантажообіг та пасажирообіг, свідчить про наявність позитивних тенденцій у довоєнний період, а також залежність від зовнішніх та внутрішніх криз.

Було виявлено важливих проблеми та обмеження конкурентоспроможності транспортної системи України. До основних проблем належать: зношеність інфраструктури, недостатній рівень інвестицій, дисбаланс між окремими видами транспорту, вплив інфляційних процесів на вартість транспортних послуг, а також структурні зміни, спричинені переорієнтацією експортних потоків. Також було виділено сильну залежність галузі від зовнішньоекономічної ситуації в Україні, а також підвищення значущості європейського напрямку для перевезень вантажів або пасажирів.

Також було проведено економетричне оцінювання впливу факторів на індекс конкурентоспроможності транспортної системи. Встановили наявність прямих та обернених зв'язків між обраними показниками, а також виявлено мультиколінеарність між показниками. З метою усунення мультиколінеарності був застосований метод агрегування показників, який показав позитивні результати.

Результати проведеного дослідження свідчать про те, що конкурентоспроможність транспортної системи України формується під впливом як внутрішніх економічних чинників (масштаби діяльності, обсяги перевезень,

економічна активність галузі), так і зовнішніх (євроінтеграційні процеси, структура експорту). При цьому одним з найважливіших факторів на сучасному етапі залишається внутрішній розвиток транспортної системи, що визначає її здатність ефективно інтегруватися до європейського транспортного простору.

РОЗДІЛ III. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

3.1 Адаптація транспортної політики України до стандартів та вимог Європейського Союзу

Адаптація транспортної політики України до стандартів та вимог Європейського Союзу є основною передумовою до підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи в умовах євроінтеграції. Укладення Угоди про асоціацію України та Європейського Союзу визначило подальший стратегічний курс для стабілізації законодавства, впровадження нових реформ та підвищення ефективності транспортної інфраструктури за допомогою модернізації, враховуючи європейські норми.

З початком повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України, забезпечення ланцюгів постачання стало вкрай важливим для забезпечення стійкості України. Війна принесла колосальні збитки для транспортного сектору, оскільки за даними Світового Банку загальна сума пошкоджень в транспортному секторі дорівнює 33,6 млрд за 2022-2023 роки. Найбільшої концентрації руйнувань зазнали місцеві обласні, сільські та комунальні дороги разом (26 відсотків); залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи разом (24 відсотки); та автомагістралі, шосе та інші національні дороги (23 відсотки) [74].

Під час такої активної фази війни в Україні, набуває актуальності необхідність прискореного впровадження реформ у транспортній галузі. Масштабні руйнування не лише ускладнюють транспортування товарів та провадження стабільності експорту-імпорту, а й знижують загальний рівень конкурентоспроможності національної економіки. Водночас для України з'являється можливість для якісного впровадження нових норм, які відповідають умовам входу до Європейського Союзу.

Серед основних цілей транспортної складової Угоди про асоціацію було виділено:

- забезпечення сумісності транспортних систем шляхом імплементації директив і технічних регламентів ЄС;
- усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, модернізація інфраструктури, технічного обладнання, транспортних парків (зокрема громадського транспорту);
- інфраструктурна інтеграція через адаптацію законодавства у сферах автомобільного, залізничного, морського, річкового транспорту, безпеки та інфраструктури;
- формування спільного авіаційного простору шляхом укладення та імплементації відповідної угоди, виконання та розвиток двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами;
- розвиток регіональної транспортної мережі Східного партнерства, поєднаної з TEN-T (Транс'європейською транспортною мережею). [75]

Для досягнення зазначених вище цілей інтеграції транспортної системи України до європейського простору, необхідне їх імплементування у політику держави та побудови стратегії. Саме тому важливою є постанова Кабінету Міністрів України Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках [76]. зазначений документ визначає подальші довгострокові пріоритети розвитку транспортної системи та спрямований на її інтеграцію до європейського транспортного простору відповідно до політики та стандартів Європейського Союзу. Першою зі стратегічних цілей була зазначено відновлення та розвиток конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС, що включає в себе інтегрування до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Інтеграція України та поглиблення входу до транс'європейської транспортної мережі вимагає не лише поєднання через інфраструктуру, але й неухильного дотримання технічних та експлуатаційних норм, що закріплені у Європейському Союзі. Загалом вимоги ЄС стосуються впровадження швидкісних залізничних сполучень на всій території України та на

межах з сусідніми європейськими країнами, до 2040 року основні пасажирські лінії мають забезпечувати рух поїздів зі швидкістю 160 км/год та більше.

Наступною вимогою було встановлено Європейська система управління залізничним рухом (ERTMS) — система передбачає уніфікацію сигналізації та поступову відмову від національних систем. ERTMS допоможе підвищити рівень безпеки під час транспортних перевезень. Однією з найважливіших складових транс'європейської транспортної мережі є розвиток інфраструктури, а особливо вантажної. Це може передбачати розширення мережі та збільшення потужності для перевантажувальних пунктів, які обслуговують вантажні потяги та забезпечують їхнє ефективне функціонування. Також у документі ЄС про програму TEN-T було зазначено, що надалі європейські країни будуть переходити на альтернативні джерела палива, з метою збереження екології та зменшення викидів у атмосферу.

Однією з нових запропонованих ініціатив ЄС щодо покращення конкурентоспроможності транспортної системи є Військова мобільність – це ініціатива ЄС, спрямована на забезпечення швидкого та безперервного переміщення військового персоналу, матеріалів та активів, зокрема у стислі терміни та у великих масштабах, у межах ЄС та за його межі [77]. Така ініціатива спрямована на забезпечення пов'язану, спроможну та безпечну мережу військової мобільності.

Завдяки виконанням вимог, українська транспортна мережа може значно підвищити та пропонувати конкурентоспроможні послуги.

Стратегічною ціллю 2 Національної транспортної стратегії України було зазначено забезпечення якісних пасажирських перевезень та безперешкодна мобільність, що також було зазначено в одній з вимог транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Окремою стратегічною ціллю було зроблено забезпечення безпечного, екологічного та енергоефективного транспорту з курсом на декарбонізацію. Дана стратегічна ціль ідеально узгоджується з ціллю Європейської зеленої угоди (ЄЗУ) [78] та пріоритетами ЄС у транспортній галузі. Таким чином, однією з цілей ЄЗУ

є зменшення викидів в транспортному секторі на 90% до 2050 року. Важливим Ключовим засобом для успішного втілення екологічно спрямованих ініціатив слугує інтеграція діджитал-інструментів у процеси управління відновленням транспортних мереж. Зокрема, архітектура DREAM підвищує відкритість інформації на етапах вибору та виконання проєктів, а також забезпечить відстеження їх фінансування та нагляд протягом усього життєвого циклу реалізації. Станом на жовтень 2024 року до цієї системи було подано близько 700 проєктів відновлення транспортної інфраструктури із загальним обсягом фінансування близько 77 млрд грн, що свідчить про масштабність процесів модернізації галузі [79].

Важливо зазначити, що істотний вплив на розвиток транспортної системи України відіграє трансформація зовнішньоекономічних зв'язків, яка розпочалась з нападу російської федерації ще в 2014 році. Тоді Україна взяла курс на зміцнення зв'язків з ЄС, що включає різні види інтеграції. Поступова переорієнтація торговельних потоків з ринку Російської Федерації на держави-члени Європейського Союзу зумовлює зростання значення західного напрямку транспортних перевезень та підвищує значення транспортних коридорів, інтегрованих до всієї європейської мережі. Це, у свою чергу, підсилює необхідність адаптованості транспортної інфраструктури України до стандартів ЄС та розвитку логістичних маршрутів у напрямку країн Європи.

Також у документі “Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках” вказано, що фінансове реалізації проєктів, які передбачені Стратегією, здійснюються за рахунок коштів, передбачених у рамках реалізації пропозиції Європейської Комісії щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу про створення Українського фонду, зокрема за рахунок 350 млн. євро, передбачених Планом України. Передбачається використання коштів на будівництво, реконструкцію, відновлення, модернізацію та оновлення пошкоджених та зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури відповідно до Стратегії.

Таким чином, адаптація транспортної політики України до стандартів та вимог Європейського Союзу є комплексним і багаторівневим процесом, що охоплює нормативно-правові, інституційні, технічні та фінансові аспекти. Реалізація Національної транспортної стратегії, інтеграція до транс'європейської транспортної мережі, впровадження екологічних стандартів та цифрових інструментів управління створюють передумови для модернізації транспортної системи України. Водночас наявні структурні проблеми та наслідки воєнних руйнувань зумовлюють необхідність подальшого вдосконалення механізмів адаптації, що потребує більш детального аналізу та обґрунтування у наступному підрозділі.

3.2 Прогнозування міжнародної конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції

Прогнозування міжнародної конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції є необхідним етапом з метою дослідження перспектив розвитку транспортної системи держави. Враховуючи політику в Україні, яка спрямована на інтеграцію до Європейського Союзу, зростає необхідність ефективності транспортної галузі, адаптації транспортної інфраструктури до стандартів ЄС, а також забезпечення стабільного функціонування залізничного транспорту.

Для того, щоб спрогнозувати міжнародну конкурентоспроможність транспортної системи України, було використано метод екстраполяції тренду, який базується на аналізі динаміки інтегрального індексу конкурентоспроможності та інших факторів, які здійснюють великий вплив на його зміну. Такий метод дозволяє визначити майбутні значення показника на основі закономірностей його зміни у попередніх періодах. Даний метод базується на припущенні, що виявлена тенденція серед показників попередніх років збереження і в майбутньому. У процесі дослідження було вибрано найбільш релевантні фактори, які безпосередньо характеризують рівень інтеграції транспортної системи в умовах інтеграції в європейський економічний простір та розвиток транспортної галузі.

Рівняння лінійного тренду має наступний вигляд (Формула 3.1):

$$Y_t = a + bt \quad (3.1),$$

де Y_t - прогнозне значення індексу конкурентоспроможності у відповідному році;

a - початковий рівень ряду динаміки або параметрична константа, яка відображає початковий (базовий) рівень ряду динаміки;

b - середньорічна зміна показника, характеризує середній темп приросту;

t - умовне позначення для часового періоду.

За базовий критерій було прийнято інтегральний індекс конкурентоспроможності транспортної системи України. Для бази дослідження було взято офіційні статистичні та аналітичні дані за період з 2015 по 2025 роки.

Тобто за початковий рівень для досліджуваного ряду було взято 2015 рік, для показника індексу конкурентоспроможності транспортної системи України значення становить: $Y_1 = 0,432$, кінцевий рівень досліджуваного ряду становить:

$$Y_n = 0,582.$$

Оскільки загальна кількість аналізованих періодів дорівнює 11 років, тому $n=11$.

Для визначення параметра, який відображає середньорічну абсолютну зміну індексу, використано формулу розрахунку на основі крайніх точок динамічного ряду (Формула 3.2):

$$b = \frac{Y_n - Y_1}{n - 1} \quad (3.2)$$

Після підстановки значень у попередньо зазначену формулу, отримаємо:

$$b = \frac{0,582 - 0,432}{11 - 1} = \frac{0,15}{10} = 0,015$$

Розраховане значення b , яке дорівнює 0,015 свідчить про те, що впродовж періоду 2015-2025 рр. Індекс міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України мав стійку тенденцію до зростання на значення 0,015 щороку.

Тому рівняння лінійного тренду, яке описує з якою траєкторією розвивається досліджуваний показник, набуває наступного вигляду:

$$Y_t = 0,432 + 0,0015t \quad (3.3)$$

На основі даного рівняння було розраховано наступні показники для значення індексу міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України на середньострокову перспективу для 2026-2030 років. Також було розраховано прогноз для наступних показників: ВВП для транспортної галузі, експорт транспортних послуг з країнами ЄС та частка експорту до ЄС транспортних послуг. Систематизовані результати проведених прогнозних розрахунків представлені в Табл.3.1:

Таблиця 3.1 - Прогнозні показники розвитку та міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України на 2026–2030 рр.

Рік	Індекс конкурентоспроможності	Валовий внутрішній продукт (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність), млн грн	Експорт транспортних послуг з країнами ЄС, тис дол сша	Частка експорту до ЄС, %
2026	0,597	402445,2	1336914,89	56,79
2027	0,612	426760,4	1358870,78	60,08
2028	0,627	451075,6	1380826,67	63,37
2029	0,642	475390,8	1402782,56	66,66
2030	0,657	499706	1424738,45	69,95

Складено на основі власних розрахунків

Дані з таблиці демонструють загальну комплексну позитивну динаміку транспортної галузі України в прогнозованому періоді з 2026 по 2030 роки. Згідно з розрахунками, очікується стабільне зростання валового внутрішнього продукту в секторі транспорту та складського господарства, який до 2030 року може сягнути 499706 млн грн, що свідчить про збільшення економічної ролі галузі в структурі економіки України.

При аналізі зовнішньоекономічної діяльності, можна зрозуміти, що експорт транспортних послуг до країни ЄС стабільно зростатиме і до 2030 року, відповідно буде становити 1,42 млрд доларів США. При цьому частка експорту до Європейського Союзу в загальній структурі послуг продемонструє найбільш стрімку динаміку: з 56,79% у 2026 році до 69,95% у 2030 році.

Для наочності дослідження було здійснено комп'ютерне моделювання лінії тренду завдяки програмному середовищу LibreOffice Calc. На основі побудованого динамічного ряду за 2015-2030 роки було сформовано модель середньострокових тенденцій зміни рівня міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України. Результати наведені на Рис. 3.1.

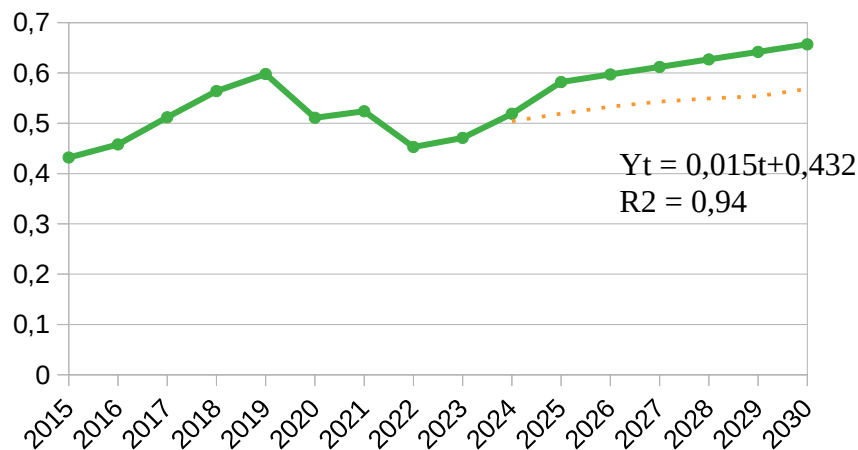


Рисунок 3.1 - Динаміка та прогноз індексу міжнародної конкурентоспроможності залізничного транспорту України до 2030 року

Складено на основі власних розрахунків

При аналізі графіка можна помітити, що значення індексу змінюватися хвилеподібно у 2015-2025 рр. Також відбулось поступове відновлення транспортної галузі з 2023 року. Пряма пунктирна лінія тренду згладжує всі коливання, оскільки вона має стабільну тенденцію до зростання. Отримане рівняння $Y_t = 0,015t + 0,432$ підтверджує, що індекс конкурентоспроможності в середньому зростає на 0,015 щороку.

Для майбутнього періоду графік демонструє впевнене зростання індексу, який у 2030 році досягне позначки 0,657. наступна позитивна динаміка зберігається з усіма проаналізованими показниками, які були обрані для аналізу.

Завдяки розробленій тенденції, можна зробити висновки, що зростання експорту до ЄС майже до 70% підтверджує успішну адаптацію українських перевізників до європейських стандартів та ефективне використання переваг зони вільної торгівлі. Також варто зазначити, що поступове підвищення індексу конкурентоспроможності (з 0,597 до 0,657) виступає драйвером для збільшення

обсягів валютних надходжень від транспортних послуг. Стабільне зростання галузевого ВВП (в середньому на 5-6% щорічно) свідчить про відновлення інфраструктурного потенціалу та нарощення обсягів перевезень.

3.3 Напрямки підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції

За результатами проведеного аналізу встановлено, що рівень міжнародної конкурентоспроможності транспортної системи України значною мірою залежить від стану транспортної інфраструктури, обсягів міжнародних перевезень, рівня інтеграції до транспортної системи Європейського Союзу та ефективності державної транспортної політики.

З метою забезпечення ефективного функціонування транспортної системи України в умовах євроінтеграції необхідно впроваджувати реформи та здійснювати реалізацію додаткових механізмів для модернізації системи та її подальшого розвитку.

Оскільки інтеграція до Європейського Союзу є однією з ключових напрямів для розвитку державної політики та економіки України, у такому контексті для поглиблення інтеграції держава зобов'язується встановлювати певні заходи щодо модернізації всієї транспортної системи. Передбачується поступове впровадження європейських підходів до організації перевезень, а також управління інфраструктурою та впровадження безпекових заходів для логістичних процесів. Важливою складовою інтеграції є приєднання України до міжнародних транспортних угод і конвенцій, а також їхня подальша адаптація національного законодавства до європейських норм та стандартів, що подекуди можуть значно відрізнитись від тих, які наразі діють в українському законодавстві. Саме встановлення правової бази дозволяє створити сприятливі умови для інтеграції транспортної системи.

Транспортна система є однією з базових складових для того, аби держава розвивалась, адже від ефективності перевезень залежать ключові показники держави, оскільки відбувається безперервний потік товарів, ресурсів та населення.

Вона виступає важливою складовою для виробничої та соціальної структури країни, а також сприяє формуванню внутрішніх та зовнішніх економічних зв'язків, забезпечує функціонування підприємств та задовольняє потреби населення для активізації розвитку окремих регіонів, залучення інвестицій та посилення економічної інтеграції України з іншими державами.

Безпосередньо рівень розвитку транспортної системи впливає на конкурентоспроможність національної економіки. Високо-інноваційна транспортна система сприяє підвищенню мобільності населення, розширенню логістичних можливостей та зміцненню транзитного потенціалу.

В процесі інтеграції до системи Європейського Союзу особливого значення також набуває впровадження принципів функціонування транспортної системи. Серед пріоритетних напрямків для України залишається розвиток безпечної системи, особливо в період повномасштабної війни. Також серед пріоритетів для розвитку є енергоефективна та екологічна система, з переходом на використання залізничного транспорту оскільки в документах про напрями розвитку для європейської транспортної системи зазначені саме ці напрями.

Одним з важливих завдань для України залишається зменшення парникових викидів та використання екологічно чистих видів транспорту, зокрема введення більшої кількості громадського електротранспорту, збільшення залізничних перевезень та покращення велосипедної інфраструктури.

Для того, щоб підвищити інвестиційну привабливість транспортної галузі України, потрібно запропонувати сприятливі умови для майбутніх інвесторів. Тому доцільним буде запровадити системи державних гарантій захисту інвестицій, податкових стимулів для міжнародних компаній та механізмів державно-приватного партнерства. Важливу роль при відновленні відіграють фонди, особливо варто згадати міжнародні фонди підтримки для транспортної галузі.

Ще одним з напрямів для розвитку є розвиток інновацій, доцільним стане створення транспортно-логістичних інкубаторів та акселераторів, які будуть сприяти впровадженню нових технологічних засобів для підвищення

ефективності системи. Інноваційний розвиток транспортної системи дозволить Україні посилити свої позиції серед конкурентів на міжнародному ринку транспортних послуг та забезпечити інтеграцію до європейської транспортної системи.

Під час відновлення економіки України в період повномасштабної війни та активної інтеграції до Європейського Союзу особливої актуальності набирає питання про підвищення конкурентоспроможності на європейському ринку транспортних систем. Активні воєнні дії та постійне руйнування транспортної інфраструктури та необхідність адаптації до європейських стандартів вимагають реалізації комплексних заходів щодо модернізації транспортної системи. Узагальнення основних напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції наведено в Табл. 3.2.

Таблиця 3.2 - Основні напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції

Напрямок розвитку	Основні заходи	Результат введених заходів
Гармонізація законодавства з нормами ЄС	Адаптація транспортного законодавства до стандартів ЄС, приєднання до міжнародних конвенцій та угод	Спрощення інтеграції України до європейського транспортного простору
Модернізація транспортної інфраструктури	Відновлення доріг, мостів, залізничних колій, портів та логістичних вузлів	Підвищення якості перевезень і транзитного потенціалу держави
Цифровізація транспортної галузі	Впровадження електронного документообігу, цифрових логістичних платформ та автоматизованих систем управління	Зростання ефективності управління та скорочення логістичних витрат
Підвищення безпеки транспортної системи	Посилення кібербезпеки, захист критичної інфраструктури, проведення стрес-тестів	Забезпечення стабільності функціонування транспортної системи
Розвиток екологічного транспорту	Розширення використання електротранспорту, залізничних перевезень та велосипедної інфраструктури	Зменшення шкідливих викидів та покращення екологічної ситуації
Залучення іноземних інвестицій	Запровадження державних гарантій, податкових стимулів та механізмів державно-приватного партнерства	Підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі
Розвиток міжнародного	Участь у міжнародних	Посилення міжнародної

співробітництва	транспортних організаціях та спільних інфраструктурних проєктах	інтеграції та обміну досвідом
Підготовка кваліфікованих кадрів	Організація програм професійної підготовки та перепідготовки фахівців	Формування сучасного кадрового потенціалу галузі
Підтримка інновацій та стартапів	Створення транспортно-логістичних інкубаторів та підтримка інноваційних проєктів	Прискорення технологічної модернізації транспортної системи
Розвиток мультимодальних перевезень	Інтеграція різних видів транспорту в єдину логістичну систему	Підвищення ефективності та швидкості перевезень

Складено автором

Проведений вище аналіз може свідчити про те, що підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України потребує загального підходу, який буде охоплювати відновлення пошкодженої інфраструктури, введення інновацій для покращення рівня модернізації транспортної системи України та адаптацію до європейських стандартів. Реалізація запропонованих заходів сприятиме підвищенню ефективності транспортних перевезень, зміцненню транзитного потенціалу держави, розвитку міжнародної логістики та забезпеченню інтеграції України до єдиного європейського транспортного простору.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі дипломної роботи було досліджено основні напрями для підвищення конкурентоспроможності транспортної України в умовах євроінтеграції, враховуючи повномасштабну війну в країні. Після проведеного аналізу було встановлено, що ефективний розвиток транспортної галузі є одним з ключових чинників для зростання держави, завдяки безперервному потоку товарів та людей.

Сучасний стан транспортної системи потребує модернізації різних напрямків, що повинна враховувати постійні пошкодження транспортної інфраструктури з боку країни-агресора, розвиток логістичних мереж, цифровізацію транспортних процесів, впровадження інноваційних технологій та адаптацію законодавства до стандартів Європейського Союзу. Особливої

актуальності ці процеси набувають в умовах війни, що спричинила значні руйнування транспортної інфраструктури, зміну логістичних маршрутів та посилення потреби у формуванні стійкої та безпечної транспортної системи.

Також було запропоновано основні пріоритетні напрями для розвитку та інтеграції до європейської транспортної системи. До них належать створення оперативного реагування на пошкодження транспортної інфраструктури, посилення безпеки на транспортних вузлах, до яких входить як фізична, так і цифрова безпека, а також необхідних розвиток механізмів міжнародної координації допомоги у сфері відбудови транспортної галузі.

У роботі встановлено, що важливим напрямом підвищення конкурентоспроможності транспортної системи є гармонізація транспортного законодавства України з нормами та стандартами Європейського Союзу. Реалізація цього напрямку передбачає адаптацію нормативно-правової бази до вимог *acquis communautaire*, розвиток міжнародного співробітництва, участь у європейських транспортних програмах та інтеграцію України до мережі TEN-T. Це створює передумови для розвитку міжнародних транспортних коридорів, збільшення обсягів транзитних перевезень та посилення позицій України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Також було визначено, що важливу роль у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної системи відіграє цифрова трансформація галузі. Впровадження сучасних інформаційних технологій, автоматизованих систем управління перевезеннями, електронного документообігу та цифрових логістичних платформ сприятиме підвищенню ефективності транспортних процесів, скороченню витрат та покращенню якості транспортного обслуговування.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме формуванню сучасної, безпечної та ефективної транспортної системи, здатної забезпечити стійкий економічний розвиток держави та її успішну інтеграцію до європейського економічного простору.

ВИСНОВОК

У дипломній роботі здійснено комплексне дослідження теоретико-методологічних засад, аналітичного стану та практичних напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України в умовах євроінтеграції. За результатами дослідження сформульовано такі висновки.

Систематизація наукових підходів до визначення понять «конкуренція», «конкурентоспроможність» та «транспортна система» дозволила встановити їхній взаємозв'язок та ключову роль для розвитку ринкової економіки. Конкуренція розглядається як динамічний процес суперництва між суб'єктами господарювання за досягнення економічних переваг. Конкурентоспроможність визначено як комплексну здатність ефективно функціонувати в умовах конкурентного середовища та формувати стійкі ринкові позиції. Транспортну систему обґрунтовано як складну багаторівневу систему, що охоплює взаємопов'язані види транспорту, інфраструктуру, підприємства та механізми управління. Запропоноване авторське визначення акцентує на тому, що транспортна система є комплексом взаємопов'язаних елементів, які забезпечують ефективне перевезення вантажів і пасажирів та сприяють економічному розвитку держави.

Встановлено, що євроінтеграційні процеси є ключовим зовнішнім чинником трансформації транспортної системи України. Угода про асоціацію між Україною та ЄС визначила стратегічний курс на гармонізацію законодавства та модернізацію інфраструктури. Участь у програмі TEN-T передбачає розвиток 3300 км євроколій, впровадження Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), забезпечення швидкості пасажирських поїздів до 160 км/год до 2040 року. Реалізація Національної транспортної стратегії до 2030 року передбачає залучення фінансування у розмірі 350 млн євро з Українського фонду ЄС. Переорієнтація торговельних потоків від ринку Росії до ЄС, що розпочалась у 2014 році, додатково посилила значення євроінтеграційного транспортного напрямку.

Сформовано систему чинників та індикаторів конкурентоспроможності транспортних систем, що включає шість ключових показників: автомобільний

вантажообіг, залізничний пасажирообіг, частку транспорту у ВВП, частку експорту транспортних послуг, Індекс логістичної ефективності (LPI) та кількість зайнятих у галузі. На основі методу стандартизації та вагових коефіцієнтів, визначених методом експертних оцінок, розраховано інтегральний індекс конкурентоспроможності для восьми країн: Франції, Німеччини, Іспанії, Польщі, Румунії, Латвії, Португалії та України. За результатами рейтингової оцінки Україна посіла 5 місце з інтегральним показником 0,353, поступаючись Франції (0,533), Німеччині (0,510), Іспанії (0,407) та Польщі (0,403).

Аналіз динаміки транспортної системи України за 2015–2025 роки виявив виражену залежність від зовнішніх шоків. У довоєнний період 2015–2019 рр. спостерігалось стабільне зростання галузевого ВВП з 134 978 млн грн до 264 689 млн грн, обсягів вантажообігу до 338 962,5 млн ткм та пасажирообігу до 107 175 млн пас.-км. Пандемія COVID-19 у 2020 році спричинила падіння кількості перевезених пасажирів майже вдвічі — до 2 570,2 млн осіб. Повномасштабне вторгнення 2022 року завдало ще тяжчого удару: вантажообіг скоротився до 166 731,3 млн ткм (з 289 635,4 млн ткм у 2021 р.), пасажирообіг — до 31 142,8 млн пас.-км, а загальні збитки транспортної інфраструктури за 2022–2023 роки оцінено Світовим банком у 33,6 млрд дол. США. Водночас з 2023 року зафіксовано поступове відновлення: галузевий ВВП зріс до 378 130 млн грн у 2025 р., вантажообіг — до 184 614,4 млн ткм у 2024 р.

Визначено основні проблеми та обмеження конкурентоспроможності транспортної системи України. Критичним є низький рівень логістичної ефективності: значення LPI становить 2,7, тоді як у Франції та Іспанії — 3,9, у Німеччині — 4,1. Коефіцієнт стандартизованого показника логістики для України становить лише 0,692 — найнижчий серед досліджуваних країн, що свідчить про застарілість митних процедур, недостатню цифровізацію логістичних ланцюгів та бюрократичні бар'єри. Залізничний пасажирообіг України (16 699,4 млрд пас.-км у 2024 р.) є в 6,5 рази меншим, ніж у Франції (107 346 млрд пас.-км) та у Німеччині (109 135 млрд пас.-км). Автомобільний вантажообіг (39 366,2 млн ткм) майже в 9,4 рази менший від польського (368 314 млн ткм). Незважаючи на відносно

значну частку транспортного сектору у ВВП (4,65%) та чисельність зайнятих (805 тис. осіб), продуктивність галузі залишається низькою.

Проведено кореляційно-регресійний аналіз впливу факторів на інтегральний індекс конкурентоспроможності транспортної системи України за 2015–2025 рр. Встановлено, що найтісніший зв'язок з індексом конкурентоспроможності має показник ВВП транспортної галузі ($R = 0,869$; $R^2 = 0,756$). Помітний прямий зв'язок виявлено з пасажирообігом ($R = 0,605$), помірний — з обсягом експорту транспортних послуг до ЄС ($R = 0,483$). Між індексом та капітальними інвестиціями зафіксовано слабкий обернений зв'язок ($R = -0,193$), що пояснюється наявністю часових лагів між вкладенням коштів та отриманням ефекту. Виявлена мультиколінеарність усунена методом агрегування факторів у два зведені індикатори: індекс зовнішньоекономічної орієнтації та індекс масштабів галузі. Оновлена модель характеризується коефіцієнтом детермінації $R^2 = 0,818$ та скоригованим $R^2 = 0,772$ при стандартній помилці 0,026, що підтверджує її статистичну надійність.

Адаптацію транспортної політики України до стандартів ЄС визначено як комплексний процес, що охоплює нормативно-правові, технічні та фінансові аспекти. Ключовими цілями транспортної складової Угоди про асоціацію є: забезпечення технічної сумісності транспортних систем, усунення адміністративних бар'єрів, розвиток спільного авіаційного простору та інтеграція до TEN-T. Для управління відновленням впроваджено цифрову платформу DREAM, до якої станом на жовтень 2024 року подано близько 700 проєктів із загальним обсягом фінансування близько 77 млрд грн. Реалізація цілей Європейської зеленої угоди передбачає скорочення викидів транспортного сектору на 90% до 2050 року, що стимулює перехід до екологічних видів транспорту та розвиток залізничних перевезень.

На основі методу лінійної екстраполяції тренду побудовано прогноз конкурентоспроможності залізничного транспорту України на 2026–2030 рр. Рівняння тренду $Y_t = 0,015t + 0,432$ при коефіцієнті детермінації $R^2 = 0,94$ підтверджує стійку позитивну динаміку: в середньому індекс зростає на 0,015

щороку. За прогнозом, індекс конкурентоспроможності зросте з 0,597 у 2026 р. до 0,657 у 2030 р. Галузевий ВВП може сягнути 499 706 млн грн у 2030 р. проти 378 130 млн грн у 2025 р. Обсяги експорту транспортних послуг до ЄС зростуть з 1 336 914,89 тис. дол. США у 2026 р. до 1 424 738,45 тис. дол. США у 2030 р., а частка ЄС у структурі експорту транспортних послуг збільшиться з 56,79% до 69,95%, що свідчить про успішну адаптацію до вимог єдиного ринку.

Обґрунтовано десять стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України: гармонізація транспортного законодавства з нормами ЄС; модернізація інфраструктури (відновлення доріг, мостів, залізничних колій, портів); цифровізація галузі та впровадження електронного документообігу; підвищення кібербезпеки та захист критичної інфраструктури; розвиток екологічного транспорту та розширення електрифікації; залучення іноземних інвестицій через державно-приватне партнерство та податкові стимули; розвиток міжнародного співробітництва та участь у транспортних програмах ЄС; підготовка кваліфікованих кадрів; підтримка транспортно-логістичних інкубаторів та стартапів; розвиток мультимодальних перевезень. Реалізація цих заходів дозволить Україні подолати розрив з провідними країнами ЄС у логістичній ефективності та зміцнити позиції на міжнародному ринку транспортних послуг.

Практична цінність отриманих результатів полягає у можливості їх використання Міністерством розвитку громад та територій України, Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури, АТ «Укрзалізниця» та іншими суб'єктами транспортного сектору. Розроблена методика інтегральної оцінки та регресійна модель можуть слугувати інструментами стратегічного планування та моніторингу ефективності євроінтеграційних реформ у транспортній галузі. Побудований прогноз на 2026–2030 рр. може бути використаний при розробці оперативних планів у рамках Національної транспортної стратегії до 2030 року.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конкурентоспроможність аграрного сектору економіки : монографія. URL: <https://dspace.dsau.dp.ua/bitstream/123456789/3034/1/1.pdf> (дата звернення: 11.03.2026). <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3813>
2. Гоблик В. Еволюція поняття конкуренція: від античності до наших днів. URL: <https://msu.edu.ua/educationandscience/wp-content/uploads/2025/07/171-179-ЕВОЛЮЦІЯ-ПОНЯТТЯ-КОНКУРЕНЦІЯ-ВІД-АНТИЧНОСТІ-ДО-НАШИХ-ДНІВ.pdf> (дата звернення: 11.03.2026).
3. Бочко О. Ю., Кожушко П. І. Теоретичні підходи до дефініції «конкурентоспроможність підприємства». URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3813> (дата звернення: 11.03.2026). <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3813>
4. Оберемчук В. Ф. Конкурентоспроможність підприємства. URL: <https://buklib.net/books/26099/> (дата звернення: 11.03.2026).
5. Конкурентоспроможність // Словник.ua. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=конкурентоспроможність> (дата звернення: 17.03.2026).
6. Самофалова М. О. Конкурентоспроможність підприємства та фактори, що її формують. Економіка та суспільство. 2024. URL: <https://economics.com.ua/s149-konkurentospromojnist-pidpriemstva-ta-faktori-scho-yiyi-formuyut> (дата звернення: 17.03.2026).
7. Воздвиженський В. В., Тітова М. С. Конкурентоспроможність підприємства: теоретичні аспекти формування та практичний інструментарій реалізації. Економічний вісник Дніпровського державного аграрно-економічного університету. 2024. URL: <http://econvisnyk.dstu.dp.ua/article/view/318854> (дата звернення: 17.03.2026).
8. Масляєва О. О. Економічна сутність категорії «конкурентоспроможність»: дефініція та систематизація. Ефективна економіка. 2011. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=737> (дата звернення: 17.03.2026).
9. Буряченко О., Ткачук Л., Коваль Н. Конкурентоспроможність як визначальний показник ефективності діяльності підприємства. Економіка та суспільство. 2021. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-60> (дата звернення: 17.03.2026).
10. Войнова Є. Глобальна конкурентоспроможність країни: обґрунтування категорії, типи, фактори та наслідки. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/16_ukr/7.pdf (дата звернення: 17.03.2026).
11. Дорофєєва Х. Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС1. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/7_ukr/6.pdf (дата звернення: 11.03.2026).
12. Ковальова Ю. “Конкурентний ромб”/“діамант” М. портера. URL: https://rusnauka.com/2_KAND_2008/Philologia/26039.doc.htm (дата звернення: 11.03.2026).

13. Совершенна І. О. Кластерне партнерство як основа синергетичного ефекту співпраці підприємців.
URL: <https://ir.kneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/fe656551-5e7e-4c93-bede-cc81100b57f5/content> (дата звернення: 11.03.2026).
14. Dr Vidya Hattangadi. Porter's diamond model.
URL: <https://rsisinternational.org/journals/ijrias/DigitalLibrary/volume-10-issue-6/690-693.pdf> (date of access: 12.03.2026).
15. Рибчук А. В. Транспортні системи світу — важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури // Актуальні проблеми економіки. — 2004. — № 7. — С. 99—104.
16. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону / І. Заблодська та ін.
URL: <https://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf> (дата звернення: 17.03.2026).
17. Гащук П., Тимошенко Ю. Означуваність і зміст поняття транспортної системи.
URL: <https://journal.ldubgd.edu.ua/index.php/Visnuk/article/download/2012/1926> (дата звернення: 18.03.2026).
18. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 18.03.2026).
19. Соболев Ю. В., Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Писаревський І. М., Поздянкова Л. О. Єдина транспортна система : навчальний посібник. 2002. 288 с. URL: <https://library.khadi.kharkov.ua/> (дата звернення: 18.03.2026).
20. Нестеренко Г. І., Литвиненко С. Л., Яновський П. О., Габрієлова Т. Ю., Авраменко С. І. Загальні основи транспортної географії : підручник / за заг. ред. Г. І. Нестеренко та С. Л. Литвиненка. 2019. 184 с. URL: <https://ptngu.com/> (дата звернення: 18.03.2026).
21. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту. Київ : Арістей, 2006. URL: <https://library.ust.edu.ua/> (дата звернення: 18.03.2026).
22. Козловський Є. В. Державне регулювання в галузі туризму: становлення та розвиток в Україні. Національна академія державного управління при Президентові України. Київ, 2008. 20 с. URL: https://tourlib.net/aref_tourism/kozlovsky.htm (дата звернення: 18.03.2026).
23. Ходаківський О. М. Огляд основних наукових робіт по підвищенню ефективності транспортних систем. С. 34-52. URL: <https://kart.edu.ua/staff/hodakivskij-om> (дата звернення: 18.03.2026).
24. Серажим В. І. Транспорт міжнародний. Українська дипломатична енциклопедія : у 2 т. / ред. кол.: Л. В. Губерський (голова) та ін. Київ : Знання України, 2004. Т. 2 : М – Я. 812 с. URL: <https://gur.gov.ua/> (дата звернення: 18.03.2026).
25. Цебрій Я. Л. Транспортна система як об'єкт економічних досліджень. Економіка та суспільство. 2024. № 59. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4281> (дата звернення: 18.03.2026).

26. Воздвиженський В. В., Тітова М. С. Конкурентоспроможність підприємства: теоретичні аспекти формування та практичний інструментарій реалізації. Економічний вісник Дніпровського державного аграрно-економічного університету. 2024. URL: <https://evn.zoology.dp.ua/> (дата звернення: 18.03.2026).
27. Козловський Є. В. Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2020. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=1805> (дата звернення: 18.03.2026).
28. Гоц Є. Ю., Ковердун М. С., Григорак М. Ю. Євроінтеграція та розвиток транспортної інфраструктури України. <https://confmanagement-proc.kpi.ua/article/view/303945>. URL: <https://confmanagement-proc.kpi.ua/article/view/303945>. (дата звернення: 12.03.2026)
29. Міністерство інфраструктури України/ Методологія розширення мережі TEN-T . URL: https://mtu.gov.ua/files/20160511_EaP_TEN-T_methodology.pdf (дата звернення: 12.03.2026)
30. Букачюк У. 3300 км євроколій у межах розширення мережі TEN-T. URL: <https://forbes.ua/news/uz-nazvala-termini-priednannya-ukraini-do-evropeyskoi-transportnoi-merezhi-ten-t-19122023-17993> (дата звернення: 14.03.2026).
31. Transport Community. Development of indicative TEN-T extension of comprehensive and core network in western balkans. URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2023/12/TEN-T-Report-2023-WEB.pdf> (date of access: 14.03.2026).
32. Національне агентство України з питань держ. служби. Міжнародна співпраця. Україна - ЄС. URL: <https://nads.gov.ua/diyalnist/mizhnarodna-spivpracya/ukrayina-yes> (дата звернення: 15.03.2026).
33. Відомості Верховної Ради України (ВВР). ЗАКОН УКРАЇНИ Про транспорт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr#Text> (дата звернення: 18.03.2026).
34. Дерев'янчук Д. В. Європейська інтеграція України у транспортній галузі в умовах повномасштабної війни Росії проти України. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/10c1a114-01a9-42a9-8dbd-31b0eaf2b30a/content> (дата звернення: 15.03.2026).
35. Спільна стратегія Європейського Союзу щодо України, схвалена Європейською Радою 11 грудня 1999 року : від 11.12.1999.
36. PERMANENT SECRETARIAT OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA. Regional road safety action plan. URL: https://tracesea.org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/17th/eng/ (date of access: 16.03.2026).
37. Воржакова Ю., Довгань Л. Є. Зовнішні та внутрішні чинники формування конкурентоспроможності малих підприємств. URL: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/c24a26c0-edc9-43e0-99d1-2b65098e11c3/content> (дата звернення: 12.03.2026).
38. Святненко В. Ю. Чинники підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах глобалізації. URL: http://tppe.econom.univ.kiev.ua/data/2010_23/Zb23_16.pdf (дата звернення: 12.03.2026).

39. Борисова Т. М. Конкурентоспроможність галузі: детермінанти формування та сучасні методи оцінювання. URL: https://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_6_1/054-060.pdf (дата звернення: 16.03.2026).
40. Шевченко М. М. Методи оцінки конкурентоспроможності галузей промисловості в умовах інтернаціоналізації. URL: <https://shorturl.at/LI1eP> (дата звернення: 16.03.2026).
41. Слюсаренко М. А. Транспортна система України: сучасний стан та перспективи розвитку в умовах європейської інтеграції. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/items/8ac276-ae0a-43ba-b25f-446536958aab> (дата звернення: 08.04.2026).
42. Грігорен А. Українська залізниця. URL: <https://uzdpdz.jimdofree.com/про-нас/залізничний-транспорт-україни/укрзалізниця/> (дата звернення: 21.04.2026).
43. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : КАБ. МІНІСТРІВ УКРАЇНИ РОЗПОРЯДЖ. від 03.05.2026 № 321-р від 07.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p/ed20230503#Text> (дата звернення: 21.04.2026).
44. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в єс. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423> (дата звернення: 21.04.2026).
45. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні 2015-2025 рр. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/> (дата звернення: 21.04.2026).
46. Валовий внутрішній продукт (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) за 2015-2025 рр. URL: <https://nabu.ua/ua/vvp-2.html> (дата звернення: 21.04.2026).
47. Валовий внутрішній продукт за видами економічної діяльності (2015-2025рр). Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vvp_ric/arh_vtr_u.htm (дата звернення: 21.04.2026).
48. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності. 2015-2025рр. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/iki_ed/iki_ed_u/arh_kied_u.html
49. Динаміка експорту послуг за видами. Національний банк України. URL: <https://skilky-skilky.info/wp-content/uploads/2025/02/Dynamika-eksportu-ta-importu-posluh-za-vydamy-u-2023-2024-rokakh.pdf> (дата звернення: 22.04.2026).
50. Економічна статистика / Зовнішньоекономічна діяльність Зовнішня торгівля товарами. Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm (дата звернення: 22.04.2026).
51. Зовнішня торгівля товарами (місячна, квартальна) оперативні дані. Державна служба статистики України. URL: <https://stat.gov.ua/uk/explorer?md5=c262ed244320af807141bda87e974240> (дата звернення: 22.04.2026).

52. Хаустова В. Є., Решетняк О. І. Резильєнтність економіки: сутність і виклики для України. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2023-7_0-pages-30_41.pdf (дата звернення: 23.04.2026).
53. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. Brussels : EUROPEAN COMMISSION, 2020. 31 p. URL: https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf (date of access: 23.04.2026).
54. European Union. R&I Programme. URL: <https://rail-research.europa.eu/about-shift2rail/> (date of access: 24.04.2026).
55. EUROPEAN COMMISSION. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789> (date of access: 24.04.2026).
56. Вантажні перевезення. Державна служба статистики України. URL: ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/tr/vp/vp_u/arh_vp2017.html (дата звернення: 24.04.2026)
57. Економічна діяльність / Транспорт Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 24.04.2026)
58. Зайняте населення за видами економічної діяльності. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/rp/zn_ed/zn_ed_u/zn_ed_2013_u.htm (дата звернення: 25.04.2026).
59. Кирлик Н. Ю., Герзанич В. М. Транспортно-логістична система України: аналіз ринку та ключові гравці. URL: <https://lnk.ua/8otkBqqdt> (дата звернення: 25.04.2026).
60. ВВП України за роками. НАБУ. URL: <https://nabu.ua/ua/vvp-2.html> (дата звернення: 26.04.2026).
61. General government expenditure by function (COFOG). *Government finance statistics (EDP and ESA 2010)*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/GOV_10A_EXP__custom_2640137/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=a9b3a0d6-2aee-483a-8bbf-e63fdd6d5e5f&c=1651656546131 (date of access: 25.04.2026).
62. Passenger transport by type of transport (detailed reporting only). *Eurostat*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_PA_TYPEPAS__custom_7139924/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=aaf5242d-d4ca-42a2-bae0-b63effdfee9e&c=1691740506080 (date of access: 26.04.2026).
63. Logistics Performance Index by Country 2026. URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/logistics-performance-index-by-country> (date of access: 26.04.2026).
64. Government Transport Organisations. Customs procedures for export in France. URL: [https://santandertrade.com/en/portal/analyse-markets/france/exporting-products#:~:text=The%20transport%20\(national%20and%20international\)%20of](https://santandertrade.com/en/portal/analyse-markets/france/exporting-products#:~:text=The%20transport%20(national%20and%20international)%20of)

[%20goods,France,%20according%20to%20latest%20data%20by%20Eurostat](#). (date of access: 25.04.2026).

65. People working in EU transport. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230207-1> (date of access: 25.04.2026).

66. Road freight transport statistics. *Eurostat*. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics (date of access: 26.04.2026).

67. Transport services (% of commercial service exports). *International Monetary Fund (IMF)*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TRAN.ZS.WT> (date of access: 25.04.2026).

68. European Commission. The European Green Deal. URL: http://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en (date of access: 26.04.2026).

69. Гутор Т. Кореляційно-регресійний аналіз. URL: <https://nauka.meduniv.lviv.ua/wp-content/uploads/2017/12/4-Кореляційно-регресійний-аналіз.pdf> (дата звернення: 27.04.2026).

70. Структура зовнішньої торгівлі послугами (за видами) з країнами ЄС. *Держстат України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2023/zd/ztp_kv_ES/arh_ztp_kv_ES_2023_u.html (дата звернення: 27.04.2026).

71. Зовнішня торгівля товарами за країнами–партнерами. *Державна служба статистики України*. URL: <https://stat.gov.ua/uk/explorer> (дата звернення: 27.04.2026).

72. Індекс інфляції. *Мінфін*. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/2015/> (дата звернення: 27.04.2026).

73. Борисенко Н. М., Бушуєва І. В. Статистичне прогнозування попиту на протиепілептичні препарати в Україні на основі регресійного аналізу (2026–2027 роки). URL: <https://dspace.zsmu.edu.ua/bitstream/123456789/23206/1/c162-165.pdf> (дата звернення: 27.04.2026).

74. Ukraine rapid damage and needs assessment (rdna3). Washington : World Bank, 2024. 181 p. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099021324115085807/pdf/P180174-bea12ce1-5c0f-4312-89ca-6d95d8c2556a.pdf> (date of access: 06.05.2026).

75. Андрусевич Н. Транспортна складова Угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи. м.Брюссель, 2019. 27 с. URL: <https://surl.li/aospqxq> (дата звернення: 06.05.2026).

76. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Каб. міністрів України постанова від 27.12.2024 № 1550 : станом на 13 трав. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text> (дата звернення: 09.05.2026).

77. European Commission. Trans-European Transport Network (TEN-T). URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (date of access: 12.05.2026).

78. Mission of Ukraine to the european Union. European Green Deal.
URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/2633-relations/galuzeve-spivrobitnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda> (date of access: 13.05.2026).
79. Реформа управління публічними інвестиціями (УПІ).
URL: <https://dream.gov.ua/ua/about> (дата звернення: 13.05.2026).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1 - Показники діяльності транспортного сектору в структурі валового внутрішнього продукту України (2015–2025 рр.)

Показник / Рік	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Валовий внутрішній продукт (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність), млн грн	134978	156745	190825	227140	264689	262453	295300	226716	289201	333450	378130
Зміна обсягу валового внутрішнього продукту ,%	33,79	16,13	21,74	19,03	16,53	-0,84	12,52	-23,23	27,56	15,30	-
Валовий внутрішній продукт	1988544	2385367	2981227	3560302	3977198	4222026	5450849	5239114	6627961	7662376	8931194
Зміна обсягу валового внутрішнього продукту ,%	25,31	19,96	24,98	19,42	11,71	6,16	29,11	-3,88	26,51	15,61	-
Питома вага транспорту у ВВП країни	0,068	0,066	0,064	0,064	0,067	0,062	0,054	0,043	0,044	0,044	0,042

Додаток Б

Таблиця Б.1 - Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг України за видами транспорту у 2015–2025 рр., млн дол. США

Млн дол. США	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (IV квартал)
Експорт											
Транспортні послуги	5322,0	5348,0	5922,0	5949,0	6253,0	5089,0	4760,0	3538	3782	4117	2457
Послуги морського транспорту	735,0	663,0	611,0	522,0	596,0	605,0	616,0	388	393	419	383
Послуги повітряного транспорту	855,0	883,0	1092,0	1221,0	1420,0	803,0	1047,0	478	505	610	552
Послуги залізничного транспорту	751,0	561,0	581,0	539,0	501,0	406,0	462,0	178	223	227	123
Послуги автомобільно го транспорту	248,0	239,0	274,0	304,0	338,0	338,0	414,0	647	706	802	812
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	2649,0	2927,0	3272,0	3229,0	3277,0	2789,0	2051,0	1787	1882	1930	512
Імпорт											
Транспортні послуги	1947,0	1934,0	2109,0	2237,0	2516,0	1920,0	2834,0	2501	2954	3402	3877
Послуги морського транспорту	402,0	417,0	443,0	577,0	826,0	838,0	1360,0	1263	1217	1468	1773

Послуги повітряного транспорту	625,0	659,0	743,0	775,0	854,0	374,0	644,0	276	228	355	485
Послуги залізничного транспорту	484,0	422,0	495,0	532,0	470,0	345,0	429,0	305	414	439	339
Послуги автомобільно го транспорту	302,0	284,0	256,0	202,0	231,0	275,0	274,0	512	697	680	722
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	128,0	145,0	162,0	133,0	116,0	60,0	71,0	116	174	206	251

Додаток В

Таблиця В.1 - Основні показники діяльності транспортної системи України за 2015–2025 рр.

Транспорт	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Вантажообіг, млн. Ткм	315879,9	324145,0	343354,8	331856,2	338962,5	290079,3	289635,4	166731,3	160614,5	184614,4	158746.5878
У % до відповідного періоду	94,2	102,6	105,9	96,7	102,1	85,6	99,8	57,6	96,3	113,0	87,5
Обсяги перевезених вантажів, млн, т	601	624,5	635,9	624,6	676	600,1	621,3	326,2256	339,8	356,643	321,9953
У % до відповідного періоду	89,4	103,8	101,8	98,1	108,2	88,8	103,5	52,5	104,2	105	94,6
Кількість перевезених пасажирів, млн.пас	5175,7	4854,4	4647,2	4487,1	4262,3	2570,2	2655,4	1600,6	2037,6	2176,2	2182.0436
У % до відповідного періоду	87,7	94	100,3	96,5	95	60,3	103,3	60,3	127,3	106,8	100,2
Пасажирообіг б млн пас.км	97280,7	102239,4	99277,7	104446	107175	49034,8	62734,2	31142,8	39397,7	43385,2	45216.4035
У % до відповідного періоду	91,5	105,4	107,4	105,1	102,6	45,8	127,9	49,6	126,5	110,1	104,2

Додаток Г

Таблиця Г.1 - Динаміка кількісних та якісних показників пасажирських перевезень в Україні за видами транспорту (2015–2025 рр.)

Рік / Кількість перевезених пасажирів	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенівський	Автомобільний	Залізничний	Авіаційний	Водний	Всього
2015	738,3	1080,5	700,4	2259,8	389,8	6,3	0,6	5175,7
2016	694	1038,7	698,4	2025	389,5	8,3	0,5	4854,4
2017	675,6	1057,8	718,9	2018,7	165	10,6	0,6	4647,2
2018	666,3	1016,2	726,6	1906,8	158	12,5	0,7	4487,1
2019	627,5	945,7	715	1804,9	154,8	13,7	0,7	4262,3
2020	422,8	579,0	411,1	1083,9	68,3	4,8	0,3	2570,2
2021	398,0	594,4	482,6	1089,3	81,3	9,3	0,5	2655,4
2022	-	-	-	-	-	-	-	1600,6
2023	321,36	539,0007	307,8642	787,2	64,9	-	-	2037,6
2024	329,6	546,1	318,7	915,3	65,7	0,3	0,0	2176,2
2025	313,4496	578,866	338,1407	928,1	63,3	0,6	0,01	2182.0436
Рік / Пасажирообіг	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенівський	Автомобільний	Залізничний	Авіаційний	Водний	Всього
2015	4238,1	6092,1	5364,6	34775,6	35425,6	11362,4	22,3	97280,7
2016	3994,9	5896,5	5350,5	34488,0	36954,0	15525,1	30,4	102239,4
2017	3922,6	6016,0	5507,3	35412,4	28043,4	20345,7	30,3	99277,7
2018	3925,4	5804,8	5553,4	34560,3	28685,2	25889,3	27,6	104446,0
2019	3729,2	5407,0	5477,8	33879,9	28413,5	30241,8	25,8	107175,0
2020	2541,0	3452,9	3141,6	19092,2	10696,2	10106,9	4,0	49034,8
2021	2387,4	3467,2	3671,6	18763,5	15709,0	18729,7	5,8	62734,2
2022	-	-	-	-	-	-	-	31142,8
2023	1946,1	3182,2	2380,0	14956,1	15396,8	-	-	39397,7
2024	1921,1	3095,5	2545,5	17976,1	16699,4	0,3	0,0	43385,2
2025	1827,0	3176,0	2695,7	19468,1	17701,4	0,6	0,01	45216.4035

Додаток Г

Таблиця Г.2 - Порівняльна характеристика операційних показників залізничного та автомобільного транспорту України (2015–2025 pp.)

Залізничний транспорт											
Роки	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (січень- вересень)
Вантажообіг, млн. Ткм	194321,6	187215,6	191914,1	186344,1	181844,7	175587,1	180361,0	-	84929,0	113238,6	75561,2
У % до відповідного періоду	92,5	96,0	102,3	97,1	97,6	96,6	102,7	-	-	124,9	88,4
Обсяги перевезених вантажів, млн, т	350,0	344,1	339,5	322,3	312,9	305,5	314,3	-	173,2	174,9	120,6
У % до відповідного періоду	90,6	98,3	98,9	94,9	97,1	97,6	102,9	-	-	117,9	91,5
Кількість перевезених пасажирів, млн.пас	389,8	389,5	165,0	158,0	154,8	68,3	81,3	-	64,9	65,7	63,3
У % до відповідного періоду	100,1	99,9	98,0	0,9	98,0	44,1	119,0	-	-	101,2	96,3
Пасажирообіг б млн пас.км	35425,6	36954,0	28043,4	28685,2	28413,5	10696,2	15709,0	-	15396,8	16699,4	17701,4
У % до відповідного періоду	98,8	104,5	103,6	102,2	99,1	37,6	146,9	-	-	107,8	100,6
Автомобільний транспорт											
Роки	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (січень-

											вересень)
Вантажообіг, млн. Ткм	34431,1	37654,9	41178,8	42569,5	48906,3	42016,9	46808,1	-	36610,6	39366,2	29473,5
У % до відповідного періоду	91,2	109,1	108,4	102,7	114,9	85,9	111,4	-	-	100,7	100,4
Обсяги перевезених вантажів, млн, т	147,3	166,9	175,6	187,2	244,2	191,4	224,0	-	127,5	128,8	90,6
У % до відповідного періоду	81,8	112,7	104,7	106,1	130,5	78,4	117,0	-	-	101,1	93,8
Кількість перевезених пасажирів, тис.пас	2259,8	2025,0	2018,7	1906,8	1804,9	1083,9	1089,3	-	787,2	915,3	928,1
У % до відповідного періоду	77,6	90,0	99,7	94,4	94,7	60,1	100,5	-	-	114,0	101,4
Пасажиροобіг б млн пас.км	34775,6	34488,0	35412,4	34560,3	33879,9	19092,2	18763,5	-	14956,1	17976,1	19468,1
У % до відповідного періоду	81,6	99,7	102,5	97,3	98,0	56,4	98,3	-	-	116,8	108,3

Додаток Д

Таблиця Д.1 - Порівняльний аналіз розвитку транспортної галузі економіки в країнах світу

	Роки	Франція	Латвія	Іспанія	Польща	Португалія	Румунія	Німеччина	Україна
Вантажообіг, млн. Ткм (автомобільний)	2021	173353	53773	37444	385089	32039	64353	303948	46808,1
	2022	173353	53773	266724	385089	32039	64353	303948	-
	2023	169240	63101	263382	388873	26782	65249	286408	36610,566
	2024	174015	66245	271588	368314	23043	67357	280840	39366,2
Пасажирообіг (залізн.), млрд пас.км	2021	70 481	287	17002	15784	2912	4104	57 518	15709,0
	2022	95 635	382	27489	23646	4419	5616	92 313	-
	2023	101 316	392	34632	25605	4829	5978	101 408	15396,8
	2024	107 346	441	38038	28215	5447	5765	109 135	16699,4
Частка трансп. у ВВП, %	2021	4	1,6	4,38	3,6	2,4	3,1	4,2	5,525
	2022	4,1	1,5	4,46	3,5	2,4	2,9	4,3	4,425
	2023	4,3	1,7	4,75	3,9	1,8	3,4	4,4	4,425
	2024	4,4	2	4,9	3,9	1,8	3,3	4,5	4,65
Експорт трансп. послуг, %*	2021	22	56	15	30	21		23	26
	2022	26	55	13	30	21		24	24
	2023	17	48	10	28	19	25	23	24
	2024	16	47	9	27	18	24	21	25
LPI (Індекс логістики)	2023	3,9	3,4	3,9	3,6	3,4	3,2	4,1	2,7
Кількість зайнятих, тис. осіб	2021	841,9	67,3	627,2	792,2	136,4	450,1	689,0	961,0
	2022	846,2	67,8	685	805,4	138,2	520	695,5	810
	2023	851	69,2	0	821	140,5	745,4	0	795
	2024	858,5	70,5	768,4	835	142	760	715,8	805