

5. Коваль Ю. А., Східницька Г. В., Фадєєва І. Г. Питання регулювання та нагляду за фінансовою діяльністю страхових компаній під час воєнного стану. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. Вип. 3–4. С. 1–16. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13920303> (дата звернення: 05.05.2025).

6. Тимчак М. В., Чепара І. П. Державний нагляд за діяльністю суб'єктів страхового ринку в умовах воєнного стану. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2024. Вип. № 1 (63). С. 238–245. DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2024.1\(63\).238-245](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2024.1(63).238-245) (дата звернення: 05.05.2025).

Гапонов О. О.,
доктор філософії,
докторант кафедри теоретичної юриспруденції,
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана

ОЦІНКА СТАНУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Згідно з даними звіту Світового Банку, за результатами проведення Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (The Third Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3), загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 р. оцінювалася в 30,5 млрд. євро, тоді як потреби в реконструкції і негайному відновленні оцінені в 66,8 млрд. євро. Найбільших обсягів потребує відновлення автомобільних доріг державного значення (29 відсотків), залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (24 відсотків), а також автомобільні дороги місцевого значення (16 відсотків) [1].

Крім того, велика площа території України забруднена вибухонебезпечними предметами, заміновано акваторію Чорного та Азовського морів, що суттєво ускладнює відновлення транспортної інфраструктури та наражає на небезпеку громадян, операторів надання транспортних послуг, інших суб'єктів. Згідно з даними

Мінекономіки, площа потенційно забруднених вибухонебезпечними предметами територій в Україні становить 144 тис. кв. кілометрів, або 24 відсотка загальної площі.

Згідно даних аналітичного звіту Національної ради з відновлення України, підготовленого аналітичною командою Київської школи економіки спільно з Міністерством розвитку громад і територій, Міністерством економіки, Міністерством охорони здоров'я та за координації Міністерства з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій за підтримки інших профільних відомств і Національного банку, базується на комплексному оцінюванні руйнувань із використанням даних дистанційного зондування, польових обстежень і нормативно-кошторисних методик. У ньому детально проаналізовано стан автомагістралей, залізничних колій, мостів, портових і аеропортових об'єктів, а також визначено вартість відновлення кожного виду інфраструктури на основі довоєнних цін та сучасних будівельних норм.

За результатами моніторингу та економіко-фінансових розрахунків станом на січень 2024 року загальна сума прямих збитків транспортної інфраструктури України, завданих збройною агресією Російської Федерації, склала 36,8 млрд дол. США. Ця сума охоплює втрати, пов'язані з руйнуванням дорожнього покриття та мостових конструкцій, пошкодженням залізничних колій і транспортувальних вузлів, а також знищенням портових та авіаційних терміналів. Отримані дані стали ключовим орієнтиром для розробки Національної стратегії відновлення, дозволяючи визначити пріоритетні проєкти відбудови та відповідні бюджетні потреби для відновлення логістичної спроможності країни та забезпечення безперебійного функціонування транспортної мережі.

Разом з тим, згідно з даними Держстату, у 2022 році загальний обсяг перевезень вантажів різними видами транспорту становив 902 млн. тонн, що на 40,6 відсотка менше, ніж у 2021 році (1,52 млрд. тонн), а загальна кількість перевезених пасажирів становила 1,6 млрд., що на 39,7 відсотка менше порівняно з 2021 роком (2,6 млрд.). У 2023 році спостерігалася негативна тенденція щодо обсягів перевезених вантажів порівняно з 2022 роком, різними видами транспорту було перевезено 878 млн. тонн,

що на 2,6 відсотка менше, ніж у 2022 році. Загальна кількість перевезених пасажирів у 2023 році становила 2,04 млрд., що на 27,3 відсотка більше, ніж у 2022 році. Проте показники вантажообігу і пасажирообігу в 2023 році залишилися значно меншими, ніж станом на 2021 рік, коли вони становили 179,8 млрд. тонно-кілометра та 39,4 млрд. пасажиро-кілометра, що менше на 41 відсоток та 37,2 відсотка відповідно (304,7 млрд. тонно-кілометра та 62,7 млрд. пасажиро-кілометра у 2021 році).

Отже, збройна агресія Російської Федерації проти України спричинила масове руйнування об'єктів транспортної інфраструктури – пошкоджені шляхи сполучення, зруйновані мости, зупинені залізничні колії та пошкоджені портові термінали. Як наслідок, суттєво змінилися географія та інтенсифікація транспортних потоків: традиційні транзитні маршрути через східні та південні регіони були перенаправлені в обхід зон бойових дій, що призвело до подовження логістичних ланцюгів, зростання експлуатаційних витрат і зниження пропускної спроможності ключових коридорів. Аварійні об'їзди та тимчасові «польові» дороги не компенсували втрату стандартних транспортних артерій, що суттєво посилило навантаження на західні та центральні регіони країни.

Відзначається різке скорочення вантажообігу та пасажирських перевезень: за офіційними даними, обсяги залізничних вантажних перевезень впали на понад 30 % порівняно з докризовим рівнем, а пасажирські потоки знизилися майже на 50 %. Таке зниження відображає не лише руйнування технічних можливостей, а й загальне погіршення економічної ситуації: скорочення промислового виробництва, переривання експортно-імпортних операцій і зупинка великих інвестиційних проєктів. Виник дефіцит перевізних потужностей у західному та північному напрямках, оскільки значна частина підприємств переорієнтувалася на внутрішні ринки або тимчасово призупинила діяльність.

На досягнуті показники транспорту істотно вплинула також демографічна криза: мільйони громадян виїхали за кордон або перемістилися в межах країни, що призвело до зміни густоти населення та зосередження продуктивних сил у відносно

безпечних регіонах. Міграція робочої сили й споживачів скоротила попит на громадський транспорт та вантажоперевезення в постраждалих областях, водночас підвищивши навантаження на мережі регіонів прийому переселенців. Загалом це поглибило диспропорції в наявній транспортній мережі, поставило під сумнів раціональність колишніх інвестиційних планів і продемонструвало потребу в гнучких моделях розвитку та адаптації інфраструктури до нових умов.

Список використаних джерел

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22>

Мазуренко В. Г.,

аспірант кафедри публічного та міжнародного права,
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана,
<https://orcid.org/0009-0004-2486-2913>

ВИДИ КОНТРОЛЮ ЯК ЗАСОБУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ ДЕРЖАВНИХ РЕЗЕРВІВ

Ст.16 Закону України «Про державні резерви» визначено, що центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державних резервів, здійснює державний нагляд (контроль) за формуванням, зберіганням, освіженням, відпуском матеріальних цінностей державних резервів шляхом проведення планових та позапланових перевірок відповідальних зберігачів, резервантів, підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, у тому числі на яких створені мобілізаційні резерви, у порядку, встановленому Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [1; 2].