

УДК 656.078.12

DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5\(36\).2.274-283](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.5(36).2.274-283)**Н.М. Фалович**, доц., канд. екон. наук, **В.А. Фалович**, проф., д-р екон. наук,**О.С. Шевчук**, доц., канд. техн. наук, **П.В. Попович**, проф., д-р техн. наук,**П.Б. Прогній**, доц., канд. техн. наук, **В.В. Мельниченко**, ст. викл.*Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна**e-mail: n.falovych@gmail.com, e-mail: falovych@gmail.com, e-mail:**oksana\_shevchuk84@ukr.net, e-mail: ppopovich@ukr.net, e-mail:**oksana\_shevchuk84@ukr.net, e-mail: v.melnychenko@wunu.edu.ua*

## Логістична інфраструктура Тернопільської області

В статті досліджено транспортну мережу Тернопільської області. Проаналізовано наявну транспортну мережу за усіма видами транспорту, які функціонують в області, зокрема, залізничний, автомобільний, авіаційний, річковий, трубопровідний в розрізі обсягів перевезень. Проаналізовано динаміку обсягів пасажирообороту області за видами транспорту у період з 2016 по 2020 роки та зроблено висновки щодо його функціонування. Здійснено аналіз обсягів вантажних перевезень в Тернопільській області за видами транспорту у період 2016-2020 роки. Охарактеризовано транспортну галузь в розрізі залізничного, автомобільного, авіаційного та трубопровідного комплексу щодо наявності автопарку, станцій, залів очікування та іншої необхідної інфраструктури.

**транспортна інфраструктура, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, авіаційний транспорт, трубопровідний транспорт, пасажирооборот, вантажооборот**

**Постановка проблеми.** Аналіз і оцінка логістичної інфраструктури регіону, що включає систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм і є необхідною умовою її функціонування та розвитку.

Оцінка існуючого стану НТС повинна базуватися на системі об'єктивних і суб'єктивних показників, які характеризують рівень логістичної інфраструктури, організації ефективного інвестиційного процесу щодо сфери логістики, створення й функціонування ринкових інститутів логістичної спрямованості як найбільш значущих складових загальної ринкової інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В сучасній практиці широко використовуються нові методи та технології розвитку транспортної системи в регіонах, що ґрунтуються на логістичних концепціях. Проте, особливості логістичної інфраструктури регіонів, а також механізми її функціонування є не достатньо вивченими. Проблемами обґрунтування понятійного апарату, його складовим та, взаємозв'язок між ними досліджували відомі вітчизняні та зарубіжні вчені, такі, як: П.В. Попович [5], О.С. Шевчук [6], В.А. Фалович [8], Г.С. Прокудін [7] та інші. У наукових публікаціях залишаються мало дослідженими функціональні особливості логістичної інфраструктури регіонів та механізми управління ними.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз і оцінка регіональних особливостей функціонування автомобільного, залізничного, річкового, трубопровідного та авіаційного транспорту Тернопільської області.

**Виклад основного матеріалу.** Логістична інфраструктура Тернопільської області представлена залізничним, автомобільним, річковим, трубопровідним та авіаційним видами транспорту.

Основними чинниками, що відображають особливості формування транспортної інфраструктури Тернопільської області є такі:

1. Розташування в центрі Західного регіону України, а також близькість до кордонів з країнами ЄС забезпечує унікальне економіко-географічне положення області.

2. Вигідні фізико-географічні та сприятливі природно-кліматичні умови для розвитку транспортної інфраструктури (більшість області - рівнинна територія, лише на півночі розташовані Кременецькі гори).

3. Наявність необхідної кількості транспортної, складської інфраструктури, ліній зв'язку та електропередач.

4. Економічний потенціал регіону сприяє розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечує перевезення пасажирів та сировини, матеріалів, готової продукції в необхідних обсягах.

5. Через область проходять міжнародні транспортні магістралі, що сприяє розвитку інфраструктури прилеглих територій.

6. Близькість до великих центрів ділового співробітництва та прикордонних міст.

Залізничний транспорт в Тернопільській області широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках. У 2020 році в структурі вантажообороту його частка становила 22 %, а пасажирообороту – 2 %. Якщо порівнювати ці дані з обсягами перевезень у 2016 році (24% і 7% відповідно), то можна зробити висновок про суттєвий вплив карантинних обмежень під час пандемії COVID-19 на обсяги перевезень залізничним транспортом. У 2016 р. ним перевезено 4598,4 тис. тон вантажів і 5793, 2 тис. пасажирів, а у 2020 році 5341, 9 тис. тон і 889, 3 тис пасажирів відповідно (табл.1).

Таблиця 1 – Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту в Тернопільській області за 2016-2020 роки, тис. осіб

Рік	Вид транспорту			
	Залізничний	Річковий	Автомобільний	Тролейбусний
2016	5793,2	49,0	53922,4	24371,5
2017	2644,2	26,9	51281,5	22454,4
2018	2208,4	31,1	45079,1	16897,2
2019	2366,7	37,0	47441,9	14319,2
2020	889,3	16,0	31891,6	7982,4

*Джерело: розроблено на підставі [2]*

Залізничний комплекс Тернопільської області налічує 14 підприємств. Основні з них: локомотивне депо Тернопіль, пасажирське вагонне депо Тернопіль, вагонне депо Тернопіль, станція Тернопіль, вокзал станції Тернопіль, Тернопільська дистанція колії, дистанція сигналізації зв'язку. На базі колишнього рефрижераторного депо організовано ремонт пасажирських вагонів та іншої залізничної техніки, в локомотивному депо налагоджено ремонт дизель-поїздів, оновлюється колійне господарство, запроваджуються нові технології роботи на всіх підприємствах. Зазначені підприємства належать до Львівської залізниці.

За даними Тернопільської обласної державної адміністрації [4] до складу Тернопільської дирекції залізничних перевезень входить 43 станції та 43 зали очікування пасажирів. Розгорнута довжина колій становить 777,3 км, експлуатаційна довжина колій відповідно – 686,6 км., електрифіковано – 139 км колій. Щільність залізничної мережі на території області становить 45,9 км на 1 тис. кв. км, що значно перевищує такий же показник в Україні (37,6 км). Найбільша щільність залізниць у

центральної частині області, а найменша – у північній. Найважливіша магістраль (Львів-Київ) перетинає область із заходу на схід. Міжобласне значення має залізниця Тернопіль-Чернівці. Залізничний вузол міста Тернополя надає можливість сполучення практично з усіма обласними центрами України та країнами ближнього зарубіжжя. З Тернополя курсують поїзди у таких основних напрямках: Львів, Хмельницький, Чортків, Ланівці, Рогатин. Перевезення в межах області здійснюється за напрямками Тернопіль-Ланівці, Тернопіль-Підволочиськ, Тернопіль-Бережани, Тернопіль-Заліщики тощо. Ділянка залізниці Львів-Підволочиськ електрифікована. Через територію області курсують поїзди майже у всі сусідні країни. Залізнична станція «Тернопіль» здатна пропускати близько 17 тис. пасажирів і 1,2 тис.тон вантажів на добу.

Автомобільний транспорт Тернопільської області представлений мережею автомобільних доріг загального користування, що становить 5000,1 км, із них 4976,2 км (99,5 %) з твердим покриттям [1].

У середньому на 1 тис. кв.км. території припадає 405 км автомобільних шляхів, а із твердим покриттям – 358 км (в Україні ці показники становлять відповідно 270 і 247 км).

За даними Укравтодору протяжність автомобільних доріг Тернопільської області представлено у таблиці 2.

Таблиця 2 – Автомобільні дороги Тернопільської області [1]

№ п/п	Індекс	Найменування автомобільної дороги	Протяжність, км
<i>Міжнародні автомобільні дороги</i>			
1	M-12	Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка (через м. Вінницю)	106,4
2	M-19	Доманове (на м. Брест) - Ковель - Чернівці - Теремблече (на м. Бухарест)	200,7
Разом			307,1
<i>Національні автомобільні дороги</i>			
1	P-24	Татарів - Косів - Коломия - Борщів - Кам'янець - Подільський	51,1
2	P-26	Острог - Кременець - Почаїв - Радивилів	70,3
3	P-32	Кременець - Біла Церква - Ржищів	30,9
4	P-39	Броди - Тернопіль	40,7
5	P-41	Обхід м. Тернополя	14,5
6	P-43	/M-19/ - Ланівці - /P-32/	56,2
Разом			263,7

Джерело: розроблено на підставі [1]

Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення в області становить 1485,2 км. Загальна протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення Тернопільської області станом на 01.01.2016 року становить 324,7 км. Протяжність районних автомобільних доріг загального користування місцевого значення Тернопільської області станом на 01.01.2016 року становить 203 км. Всього районних доріг місцевого значення 3194,7 км., в тому числі з твердим покриттям 3170,8 км.

Серед областей України Тернопільська займає 20 місце за загальною протяжністю доріг з чорним покриттям, 1 місце із забезпеченості дорогами з твердим покриттям на 1000 м. кв. території. Перевезення вантажів і пасажирів здійснюють понад 130,1 тис. автомобілів. Із них 68% – вантажні автомобілі. Обсяги вантажних перевезень всіма видами транспорту представлені в табл.3.

Таблиця 3 – Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, тис. тон

Рік	Вид транспорту	
	Залізничний	Автомобільний
2016	4598,4	14672,7
2017	4854,3	16657,9
2018	5162,6	18427,1
2019	5528,9	16209,3
2020	5341,9	18620,2

Джерело: розроблено на підставі [2]

Автобусні маршрути пролягають в усі кінці області, ними курсує понад 2,5 тис. автобусів і мікроавтобусів. Міський електротранспорт працює лише в м. Тернополі. Довжина тролейбусних маршрутів сягає 70 км. Динаміка пасажирообороту в Тернопільській області у 2016 і 2020 роках представлена на рис.1 та на рис.2.



Рисунок 1 – Структура пасажирообороту Тернопільської області за 2016 рік

Джерело: розроблено на підставі [2]

Для порівняння на рис.2 представлено структуру пасажирообороту Тернопільської області за видами транспорту у період карантинних обмежень.

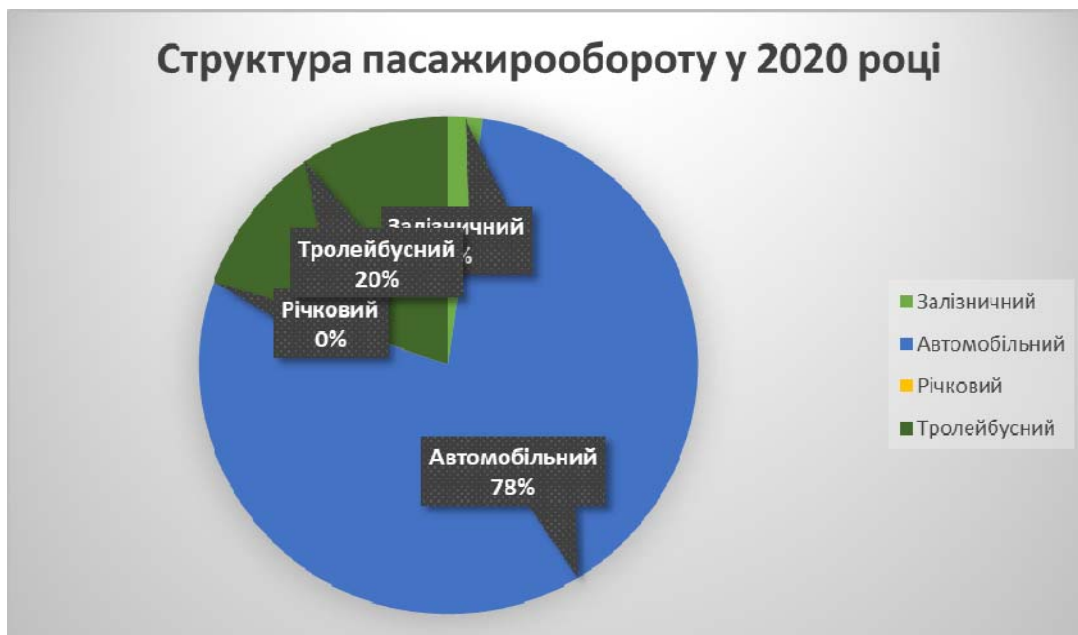


Рисунок 2 – Структура пасажирообороту в Тернопільській області у 2020 році  
 Джерело: розроблено на підставі [2]

У 2016 році тролейбусами перевезено 24371,5 тис. пасажирів, а у 2020 році 7982,4 тис. пасажирів, що становить на 33% менше вказаного періоду (рис.3). Тролейбусний парк в Тернополі представлений 1 тролейбусним депо, 55 пасажирськими тролейбусами, 1 службовим тролейбусом. Моделі тролейбусів, що є в експлуатації: Škoda 9Tr, Škoda 14Tr, Škoda 15Tr, ЛАЗ-52522, ЛАЗ Е183; 3 автобуси ІнтерЛАЗ 13.5 ЛЕ, 21 автобус MAN А21 NL хх3 Lion's City, 20 автобусів МАЗ-206. Існує тролейбусна лінія з Тернополя до його передмістя – Великої Березовиці.

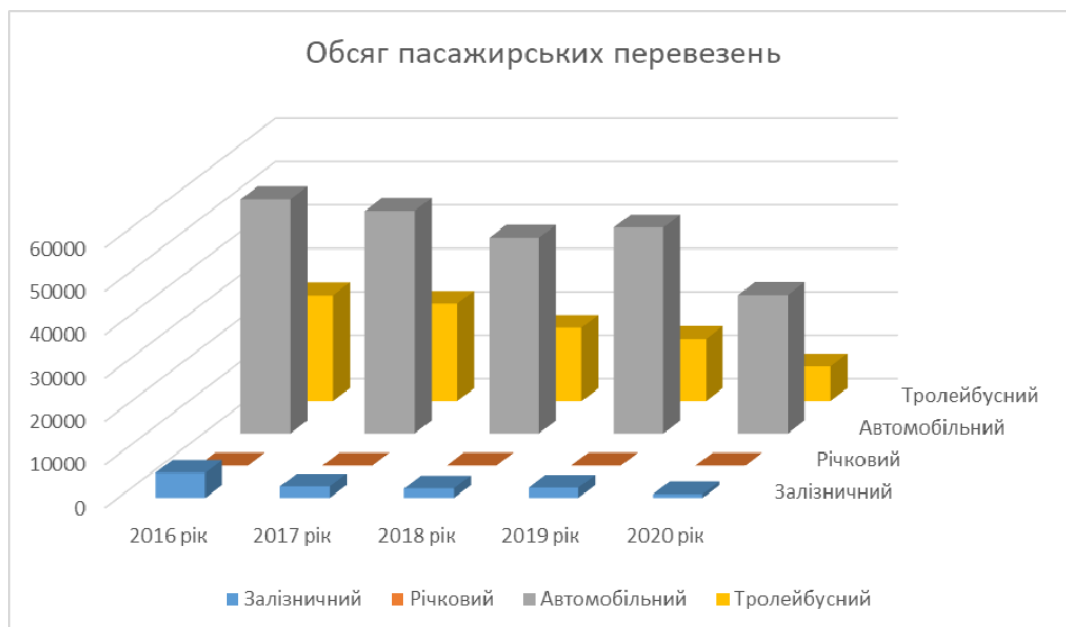


Рисунок 3 – Обсяги пасажирських перевезень в Тернопільській області  
 Джерело: розроблено на підставі [2]

Здійснивши аналіз пасажирообороту в Тернопільській області за останні 5 років, можна зробити висновок про значні втрати транспортної галузі у цій сфері, що пов'язано з багатьма об'єктивними причинами (рис. 4)



Рисунок 4 – Динаміка пасажирообороту в Тернопільській області всіма видами транспорту  
Джерело: розроблено на підставі [2]

Річковий транспорт, один з основних видів транспорту, що здійснює перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами Тернопільської області, що на р. Дністер нижче від м. Заліщики. Ним здійснювалися перевезення в основному будівельних матеріалів (гравій, галька), які добувалися із дна цієї річки. Структуру вантажообороту за видами транспорту представлено на рис. 5.



Рисунок 5 – Обсяги вантажообороту в Тернопільській області за видами транспорту  
Джерело: розроблено на підставі [2]

Як бачимо, за останні 5 років вантажні перевезення річковим транспортом в тернопільській області не здійснювалися. Щодо структури вантажних перевезень області за видами транспорту у 2020 році, то вона представлена на рис.6.

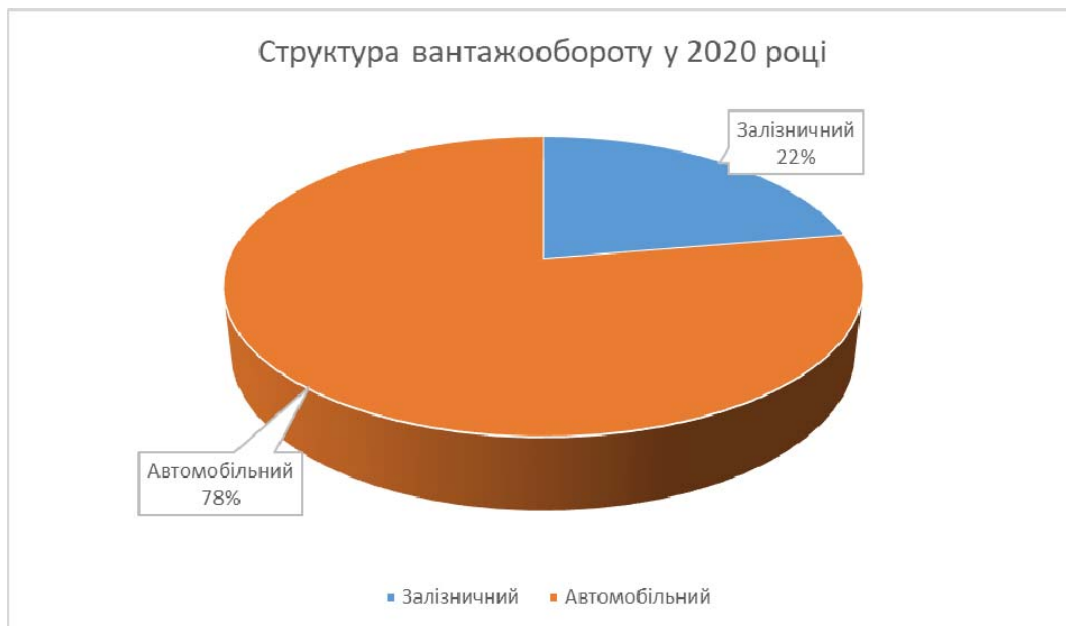


Рисунок 6 – Структура вантажообороту в Тернопільській області за видами транспорту  
Джерело: розроблено на підставі [2]

Далі варто розглянути динаміку вантажообороту в Тернопільській області усіма видами транспорту (рис.7).

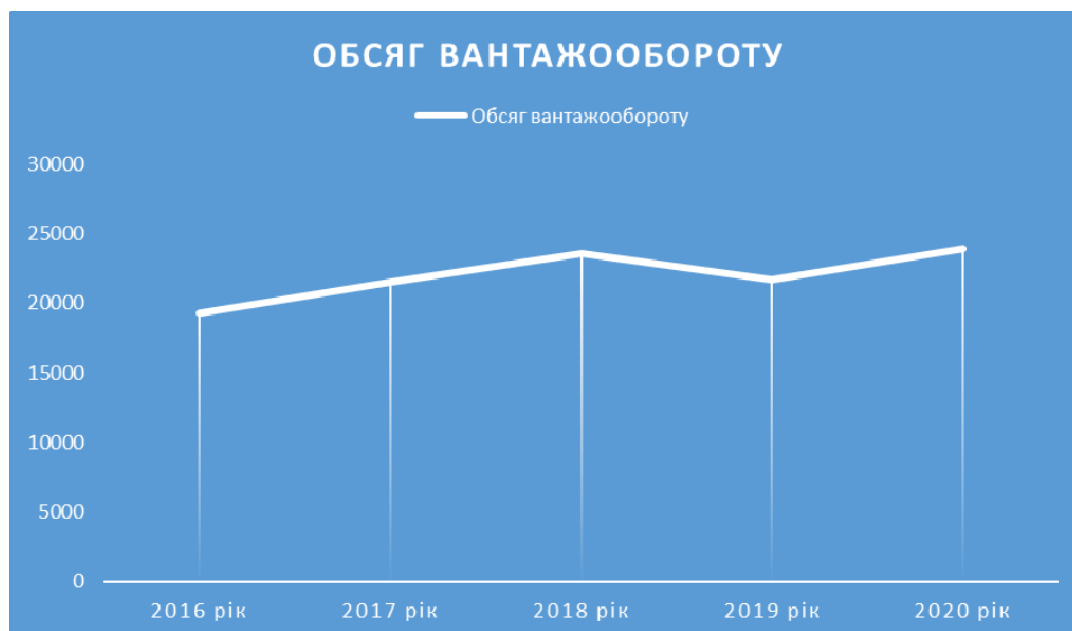


Рисунок 7 – Динаміка обсягів вантажообороту в Тернопільській області у 2016-2020 роках  
Джерело: розроблено на підставі [2]

Як бачимо на рис.8, обсяги вантажних перевезень у 2016-2020 роках мали позитивну динаміку, на відміну від обсягу пасажирських перевезень. Тобто, карантинні обмеження, спричинені пандемією COVID-19 є основною причиною негативної

динаміки пасажирообороту області. Причому, на обсяги вантажообороту вони практично не вплинули (рис.8).

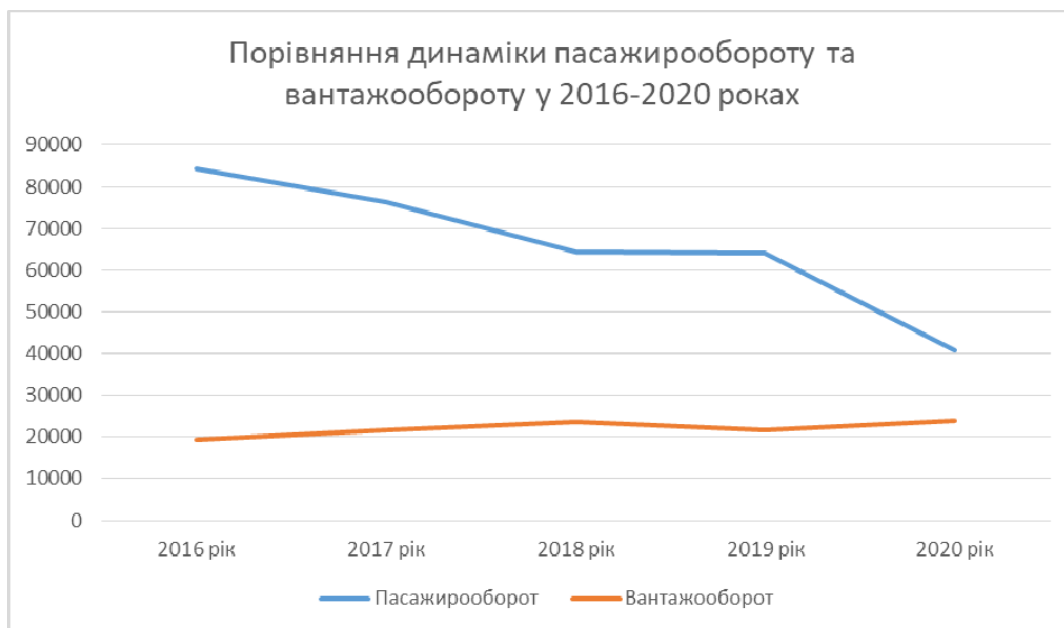


Рисунок 8 – Порівняльна характеристика динаміки вантажообороту та пасажирообороту в Тернопільській області за 2016-2020 роки

Джерело: розроблено на підставі [2]

Територію Тернопільщини перетинають нафтопровід «Дружба», газопроводи «Союз» (Оренбург – західний кордон), Уренгой-Помари-Ужгород, Дашава-Київ, Торжок-Долина.

Авіаційний транспорт області представлений Тернопільським обласним комунальним підприємством «Фірма Тернопіль-авіаавтотранс» та включає в себе аеропорт «Тернопіль», що належить до 4 класу і має аеровокзал, пропускною спроможністю 100 пас/год, пункт пропуску через державний кордон. Він призначений для здійснює, насамперед, перевезення пасажирів, а також пошти і вантажів, які швидко псуються. Авіаційний транспорт в основному використовувався в області для перевезення пасажирів. На даний час він не функціонує. Аеропорт «Тернопіль», що знаходиться за межами міста на відстані двох кілометрів, має злітно-посадкову смугу з штучним покриттям розміром 2000м x 42 м. і може обслуговувати повітряні судна з максимальною злітною масою до 61 тони (літаки типу Л-410, Ан-24, Ан-26, Ан-12, Як-40, Як-42, Іл-18, ТУ-134, та гвинтокрилів усіх типів). Його пропускна здатність становить 100 пасажирів за 1 год. Аеропорт забезпечений митним та прикордонним обслуговуванням по виклику. Виконуються чартерні, нерегулярні польоти по перевезенню пасажирів, вантажів в усі країни світу, крім країн, до яких застосовуються санкції ООН. Найближчі міжнародні аеропорти: Київ (500 км), Львів (120 км), Івано-Франківськ (170 км). В області є 2 аеродроми (Борщів і Мельниця-Подільська), 1 вертодром (с. Лопушне Кременецького району). Вони використовуються дуже рідко.

Всі ці види транспорту тісно пов'язані між собою і утворюють транспортну систему області, яка є складовою частиною транспортної системи України.

**Висновки.** Таким чином, проведений аналіз дозволяє зробити висновки про те, що формування логістичної інфраструктури Тернопільської області на основі врахування її особливостей повинно бути спрямоване на створення належних умов для реалізації його потенціалу розвитку та є метою наших майбутніх досліджень.



Транспортна галузь Тернопільської області сформувалася завдяки вигідному транспортно-географічному розташуванню, а саме, знаходиться у центрі Західної України на перетині міжнародних магістралей. Через область проходять залізничні та автомобільні міжнародні транспортні коридори у напрямках Берлін-Одеса та Балтійське-Чорне море. Це створює можливості для вигідного розташування логістичних центрів, оптових ринків, транспортних компаній. Тернопільщина володіє достатньо багатим природно-ресурсним потенціалом, який при відповідних умовах може перетворитись у добрі стартові умови для подальшого розвитку області.

## Список літератури

1. Укравтодор: веб сайт . URL: <http://www.ukravtodor.gov.ua/> (дата звернення: 04.05.2022).
2. Держкомстат України: веб сайт . URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 04.05.2022).
3. Міністерство інфраструктури України : веб сайт. URL: <http://www.mintrans.gov.ua> (дата звернення: 04.05.2022).
4. Тернопільська обласна державна адміністрація : веб сайт. URL: <http://sed.te.gov.ua/main/ua/304.htm> (дата звернення: 09.05.2022).
5. Попович П. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. *Вісник ХНТУСГ*. 2016. Вип. № 169. С. 223-225.
6. Попович П.В., Шевчук О., Мурований І. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг. *Вісник ХНТУСГ*. 2017. Вип. № 184. С. 124-130.
7. Прокудін Г.С., Омаров Д.М., Прокудін О.Г. Підвищення продуктивності та якості автобусних пасажирських перевезень в місцях-конгломераціях. *Вісник Національного транспортного університету*. 2016. № 1. С. 378-387.
8. Фалович В.А., Фалович Н., Семенюк С. Засади розвитку координування як емерджентної якості ланцюга поставок інвестиційних товарів. *Галицький економічний вісник*. 2021. Т. 69, № 2. С. 146–152.
9. Фалович В.А. Використання засобів логістичної інфраструктури в ланцюгу поставок. *Економіка та суспільство (Електронне наукове фахове видання)*. 2017. Вип. №10. С. 389–395. URL: [http://economyandsociety.in.ua/journal/10\\_ukr/68.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/68.pdf) (дата звернення: 10.05.2022).
10. Фалович В. А. Структурування ланцюга поставок у контексті ідентифікації джерел формування емерджентних властивостей . *Вісник Національного університету «Львівська політехніка» «Логістика»*. 2017. № 862. С. 213-232.
11. Попович П.В., Шевчук О.С. Організація діяльності автомобільного транспорту як функції безпеки дорожнього руху . *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року)*. Кривий Ріг, 2017. С. 180-184.

## References

1. Ukravtodor Ministerstvo infrastuktury Ukrainy : veb sajt. [Ukravtodor : website]. *ukravtodor.gov.ua*. Retrieved from <http://www.ukravtodor.gov.ua/> [in Ukrainian].
2. Derzhkomstat Ukrainy Ministerstvo infrastuktury Ukrainy : veb sajt. [Derzhkomstat of Ukraine : website]. *ukrstat.gov.ua*. Derzhkomstat Ukrainy. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
3. Ministerstvo infrastuktury Ukrainy : veb sajt. [Ministry of Infrastructure of Ukraine : website]. *mintrans.gov.ua*. Ministerstvo infrastuktury Ukrainy. Retrieved from <http://www.mintrans.gov.ua> [in Ukrainian].
4. Ternopil's'ka oblasna derzhavna administratsiia : veb sajt. [Ternopil Regional State Administration : website]. *sed.te.gov.ua*. Ternopil's'ka oblasna derzhavna administratsiia. URL: <http://sed.te.gov.ua/main/ua/304.htm> [in Ukrainian].
5. Popovych, P. (2016). Analitichni tekhnolohii v zabezpechenni ekonomichnoi efektyvnosti lohistychnykh system [Analytical technologies in ensuring the economic efficiency of logistics systems]. *Visnyk KhNTUSH – Bulletins KhNTUA, Issue 169*, 223-225. [in Ukrainian].
6. Popovych, P.V., Shevchuk, O. & Murovanyj, I. (2017). Pidvyshchennia efektyvnosti tekhnolohii perevezen orhanizatsiinymy shliakhamy nadannia transportnykh posluh. [Improving the efficiency of

- transportation technologies through organizational means of providing transport services]. *Visnyk KhNTUSH – Bulletins KhNTUA, Issue 184*, 124-130 [in Ukrainian].
7. Prokudin, H.S., Shevchuk, O. & Murovanyj, I. (2016). Pidvysshchennia produktyvnosti ta yakosti avtobusnykh pasazhyrskykh perevezhen v mistsiakh-konhlomeratsiakh. [Improving the productivity and quality of bus passenger traffic in conglomerates]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu – Bulletin of the National Transport University, 1*, 378-387. [in Ukrainian].
  8. Falovych, V.A., Falovych, N. & Semeniuk, S. (2021). Zasady rozvytku koordynuvannia yak emerdzhentnoi yakosti lantsiuha postavok investytsiinykh tovariv. [Principles of development of coordination as an emergent quality of the supply chain of investment goods]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk – Galician Economic Herald, Vol. 69, 2*, 146–152. [in Ukrainian].
  9. Falovych, V.A. (2017). Vykorystannia zasobiv lohistychnoi infrastruktury v lantsiuhu postavok. [Use of logistics infrastructure in the supply chain]. *Ekonomika ta suspilstvo (Elektronne naukove fakhove vydannia) – Economy and society (Electronic scientific publication, Issue 10*, 389–395. from [http://www.ukrstat.gov.ua/http://economyandsociety.in.ua/journal/10\\_ukr/68.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/http://economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/68.pdf) [in Ukrainian].
  10. Falovych, V.A. (2017). Strukturuvannia lantsiuha postavok konteksti identyfikatsii dzherel formuvannia emerdzhentnykh vlastyvostei [Structuring the supply chain in the context of identifying sources of emergent properties]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika» «Lohistyka» – Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic" "Logistics"., 862*, 213-232 [in Ukrainian].
  11. Popovych, P.V. & Shevchuk, O.S. (2017). *Orhanizatsiia diialnosti avtomobilnoho transportu yak funktsii bezpeky dorozhnoho rukhu [Organization of road transport activities as a function of road safety]*. Kryvyi Rih [in Ukrainian].

**Nataliia Falovych**, Assoc. Prof., Ph.D econ. sci., **Volodymyr Falovich**, Prof., DSc., **Oksana Shevchuk**, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Pavlo Popovich**, Prof., DSc, **Pavlo Progniy**, Assoc. Prof., PhD tech. sci., **Vasil Melnichenko**, lecturer

*Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine*

### **Logistics Infrastructure of Ternopil Region**

A study of the transport network of Ternopil region was conducted. The existing transport network for all types of transport operating in the region, in particular, railway, road, aviation, river, pipeline in terms of traffic volumes is analyzed. The dynamics of passenger traffic in the region by mode of transport in the period from 2016 to 2020 is analyzed and conclusions are drawn on its operation. An analysis of the volume of freight traffic in the Ternopil region by mode of transport in the period 2016-2020. The transport industry is characterized in terms of railway, automobile, aviation and pipeline complex in terms of the availability of fleet, stations, waiting rooms and other necessary infrastructure.

The logistics infrastructure of Ternopil region is represented by rail, road, river, pipeline and air transport.

The main factors that reflect the peculiarities of the formation of transport infrastructure of Ternopil region are as follows:

1. Location in the center of the Western region of Ukraine, as well as proximity to the borders with EU countries provides a unique economic and geographical position of the region.
2. Favorable physical-geographical and favorable natural and climatic conditions for the development of transport infrastructure (most of the region is a flat area, only in the north are the Kremenets Mountains).
3. Availability of the required amount of transport, warehousing infrastructure, communication lines and power lines.
4. The economic potential of the region contributes to the development of transport infrastructure that provides transportation of passengers and raw materials, finished products in the required volumes.
5. International transport highways pass through the region, which contributes to the development of the infrastructure of the surrounding areas.
6. Proximity to major centers of business cooperation and border cities.

Railway transport in Ternopil region is widely used in both domestic and international relations. In 2020, its share in the structure of freight turnover was 22%, and passenger turnover - 2%. If we compare these data with the volume of traffic in 2016 (24% and 7%, respectively), we can conclude that the quarantine restrictions during the COVID-19 pandemic have a significant impact on the volume of rail transport.

**transport infrastructure, railway transport, road transport, air transport, pipeline transport, passenger turnover, freight turnover**

*Одержано (Received) 20.05.2022*

*Прорецензовано (Reviewed) 27.05.2022*

*Прийнято до друку (Approved) 30.05.2022*