



# Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

Юрій БОРСУК<sup>1\*</sup>  <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>

УДК 911.3:656.2:355.01(477)

Ірина ГУДЗЕЛЯК<sup>2\*</sup>  <https://orcid.org/0000-0003-0890-5085>

ПОШУКОВА СТАТТЯ

<sup>1,2</sup>Львівський національний університет імені Івана Франка,  
кафедра економічної і соціальної географії імені професора Олега Шаблія

Листування – \*[Yurii.Borsuk@lnu.edu.ua](mailto:Yurii.Borsuk@lnu.edu.ua)

**Ключові слова:** територіальна цілісність, мобільність, залізнична інфраструктура, рокада, руйнування, воєнний стан.

**Анотація:** У статті досліджено вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України в умовах воєнних викликів, починаючи з 2022 року. Розкрито роль залізничної інфраструктури як ключового елемента формування просторової зв'язаності та міжрегіональних транспортних зв'язків. Проаналізовано значення залізничної інфраструктури у підтриманні мобільності населення, зокрема в умовах евакуації, гуманітарних перевезень, переміщення військових ресурсів і функціонування системи медичного забезпечення.

Охарактеризовано масштаби та географію руйнувань залізничної мережі, визначено їх вплив на зміну транспортної доступності регіонів і трансформацію просторової структури транспортних потоків. Встановлено, що пошкодження окремих елементів інфраструктури призводить до порушення міжрегіональних зв'язків, зниження рівня просторової інтегрованості території та ускладнення мобільності населення.

Обґрунтовано необхідність відновлення та модернізації залізничної інфраструктури як важливої передумови забезпечення територіальної цілісності держави. Визначено перспективи підвищення стійкості транспортної системи та оптимізації функціонування залізничної мережі, що перебуває в управлінні АТ “Українська залізниця”, у контексті післявоєнного відновлення України.

## 1. ВСТУП

Повномасштабна російсько-українська війна, розпочата 2022 року, спричинила масштабні руйнування транспортної інфраструктури України, зокрема об'єктів залізничного транспорту. Ураження колій, мостів, станцій, тягових підстанцій, інших елементів залізничної інфраструктури суттєво ускладнило функціонування національної транспортної системи та призвело до зміни просторових параметрів мобільності населення. У таких умовах залізничний транспорт, представлений системою перевезень акціонерного товариства “Українська залізниця”, набув критичного значення як основний вид масових пасажирських і низки вантажних перевезень.

2026, 857; DOI: <https://doi.org/10.31861/geo.2026.857.244-254>

<https://geochnu.top/>

Open Access. © 2026 Ю. БОРСУК, І. ГУДЗЕЛЯК

опубліковано у Чернівецькому національному університеті

Ця робота ліцензується відповідно до

CC BY-NC-ND із Зазначенням Авторства – Некомерційна – Без Похідних 4.0 Міжнародна



Руйнування окремих ділянок і станцій залізничної мережі призводить до порушення транспортної зв'язаності територій, зниження доступності населених пунктів і зміни напрямів переміщення населення. Це впливає на просторову інтегрованість держави, рівень соціально-економічної взаємодії між регіонами та можливості забезпечення базових потреб населення у переміщенні. Особливо гостро проблема проявляється в умовах воєнного часу, коли залізниця виконує стратегічні функції евакуації населення, забезпечення гуманітарної логістики та підтримки обороноздатності держави (Борсук 2023; Гудзеляк 2023).

Незважаючи на наявність досліджень у галузі транспортної географії, недостатньо вивченими залишаються просторові наслідки руйнування залізничної інфраструктури для територіальної цілісності країни та мобільності населення. Зокрема, потребують наукового обґрунтування механізми впливу пошкодження залізничної мережі на зміну транспортної доступності регіонів, формування нових маршрутів, трансформацію просторової структури транспортних зв'язків.

Актуальність наукового дослідження зумовлена необхідністю оцінки впливу пошкодження залізничної мережі на транспортну доступність регіонів, визначення ступеня порушення територіальної зв'язаності й обґрунтування напрямів підвищення стійкості транспортної системи в умовах воєнних ризиків та післявоєнного відновлення. Наукова новизна дослідження полягає у комплексному суспільно-географічному аналізі впливу руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність та мобільність населення України в умовах воєнних дій. У роботі обґрунтовано взаємозв'язок між станом залізничної інфраструктури та рівнем просторової інтегрованості території держави, а також виявлено особливості трансформації транспортної мобільності населення під впливом пошкодження окремих елементів залізничної мережі.

Залізничний транспорт забезпечує евакуацію населення із зон бойових дій, перевезення гуманітарних вантажів, підтримання економічних зв'язків між регіонами та стабільність внутрішніх транспортних потоків. Тому дослідження наслідків руйнування залізничної інфраструктури має важливе значення для напрацювання науково-обґрунтованих підходів до підвищення стійкості транспортної системи та планування її відновлення.

Отримані результати можуть бути використані для вирішення практичних завдань просторового планування транспортної мережі, підвищення рівня транспортної доступності територій, оптимізації пасажирських перевезень і формування ефективної політики відбудови інфраструктури у післявоєнний період. Крім того, дослідження сприяє розвитку суспільно-географічних підходів до аналізу транспортної інфраструктури в забезпеченні територіальної інтеграції держави та стабільності її соціально-економічного розвитку.

Проблеми функціонування та розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничної мережі, є предметом активних досліджень у галузі суспільної географії, економіки транспорту та регіонального розвитку. Значний внесок у формування теоретичних засад дослідження транспортних систем зробив проф. Шаблій, у працях якого обґрунтовано роль транспортної інфраструктури як одного з чинників просторової організації господарства та територіальної інтеграції регіонів (Шаблій 2021, Борсук 2021).

У наукових працях М. Дністрянського й І. Гудзеляк досліджено міжобласне транспортне сполучення (Дністрянський 2026, Гудзеляк 2026), а в роботах М. Заячука та Д. Золотунця (Заячук 2024, Золотунець 2026) розглянуто приміське залізничне сполучення. Важливими є також результати досліджень С. Пугача та К. Мезенцева, де розкрито просторові особливості функціонування мережі залізничного транспорту на Заході України (Пугач 2021, Мезенцев 2021). У контексті історико-географічного аналізу слід відзначити праці В. Клапчука та О. Позднякова, що висвітлюють розвиток локальних залізничних мереж у Галичині (Клапчук 2024, Поздняков 2024). Водночас сучасні міжнародні аналітичні документи, зокрема дослідження щодо стійкості критичної транспортної інфраструктури України, акцентують

**Ю.Борсук, І.Гудзеляк**

Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

увагу на зростанні ролі залізничного транспорту в умовах воєнних викликів, порушення логістичних ланцюгів та необхідності забезпечення безперервності мобільності населення.

У сучасних дослідженнях значна увага приділяється місцю залізничного транспорту в економічному розвитку та забезпеченні мобільності населення. Дослідники підкреслюють, що залізнична мережа є одним із ключових елементів транспортної системи України, яка відіграє важливу роль у підтриманні економічних зв'язків, розвитку транзитного потенціалу й інтеграції територій до європейської мережі (Гудзеляк 2024, Борсук 2024).

Окремий напрям сучасних досліджень стосується функціонування транспортної інфраструктури в умовах воєнних викликів. У наукових працях аналізуються наслідки воєнних дій для транспортної системи України, визначаються основні виклики для її функціонування та обґрунтовуються напрями повоєнного відновлення транспортної галузі (Смирнов 2023, Любіцева 2023). Зокрема, дослідники наголошують на необхідності підвищення стійкості транспортної мережі, розвитку міжнародних коридорів і модернізації діючої інфраструктури для забезпечення економічної стабільності та ефективної логістики.

У низці праць також розглядається роль залізничної інфраструктури у трансформації територій, розвитку міських просторів та інтеграції транспортних систем у структуру регіонального розвитку. Підкреслюється, що залізнична інфраструктура виступає важливим фактором просторової організації територій, формування транспортних вузлів та забезпечення транспортної доступності поселень.

## 2. МАТЕРІАЛИ І МЕТОДИ

Залізнична інфраструктура забезпечує просторову зв'язаність держави та сприяння у розвитку національної безпеки, що є актуальним під час воєнного стану.

Просторова зв'язаність держави є характеристикою її територіальної організації, що відображає рівень інтегрованості територій країни в єдиний соціально-економічний простір. Вона формується через систему економічних, соціальних, транспортних та інформаційних зв'язків, які забезпечують взаємодію між регіонами, поселеннями та центрами господарської діяльності. Високий рівень просторової зв'язаності сприяє ефективному функціонуванню національної економіки, підвищує мобільність населення та забезпечує більш рівномірні умови розвитку територій (Дністряньський 2026, Гудзеляк 2026). У дослідженні використано два аспекти просторової зв'язаності: міжобласне колійне поєднання та міжрегіональні пасажирські поєднання.

Міжобласне колійне поєднання є важливим елементом транспортної системи держави, що забезпечує зв'язки між адміністративними регіонами та сприяє формуванню єдиного транспортного простору країни. Воно ґрунтується на мережі залізничних ліній, які з'єднують обласні центри, великі міста та промислові райони. Така система сполучення створює основу для регулярних пасажирських і вантажних перевезень між різними частинами держави. В Україні функціонування міжобласного залізничного сполучення забезпечується системою магістральних і регіональних ліній, управління якими здійснює АТ "Українська залізниця".

Міжобласне колійне поєднання України змінилось протягом незалежності, зокрема під час антитерористичної операції і повномасштабної війни. З табл. 1 видно, що наприкінці 1991 року найбільшу кількість поєднань мали Вінницька й Донецька області. Проте станом на 31 грудня 2025 року Донецька область утримала менше поєднань із іншими областями. Так, діючі залізничні лінії сполучають регіон у напрямку Харківської області (Ізюм, Куп'янськ, Лозова). Також потенціал міжобласних колійних поєднань утримав зменшився у Запорізькій та Херсонській областях. Територіальні втрати АР Крим та Луганської області відображають найгірші показники в поєднанні, тобто нульові значення через відсутність діючих залізниць.

Міжрегіональні пасажирські поєднання забезпечують мобільність населення, оскільки сприяють розвитку трудових, освітніх, культурних і туристичних переміщень. Вони також

**Ю.Борсук, І.Гудзеляк**

Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

забезпечують транспортну підтримку економічних зв'язків між регіонами, сприяють розвитку внутрішнього ринку та формуванню єдиного національного господарського простору.

**Таблиця 1. Аналіз міжобласних колійних поєднань у межах України**

Адміністративні одиниці	Кількість поєднань		Області, до яких проходять колії, підконтрольні Україні станом на кінець 2025 р.
	31.12.1991 р.	31.12.2025 р.	
АР Крим	2	0	
Вінницька	12	12	Житомирська, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Одеська, Хмельницька
Волинська	4	4	Рівненська, Львівська
Дніпропетровська	10	7	Харківська, Запорізька, Херсонська, Кіровоградська
Донецька	12	4	Харківська
Житомирська	11	11	Київська, Вінницька, Хмельницька, Рівненська
Закарпатська	3	3	Львівська, Івано-Франківська
Запорізька	6	2	Дніпропетровська
Івано-Франківська	7	7	Львівська, Тернопільська, Чернівецька, Закарпатська
Київська	10	10	Чернігівська, Полтавська, Черкаська, Вінницька, Житомирська
Кіровоградська	11	11	Черкаська, Полтавська, Дніпропетровська, Миколаївська, Вінницька
Луганська	6	0	
Львівська	9	9	Волинська, Рівненська, Тернопільська, Івано-Франківська, Закарпатська
Миколаївська	11	8	Кіровоградська, Херсонська, Одеська
Одеська	4	3	Вінницька, Миколаївська
Полтавська	7	7	Чернігівська, Сумська, Харківська, Кіровоградська, Черкаська, Київська
Рівненська	6	6	Житомирська, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Волинська
Сумська	5	4	Харківська, Полтавська, Чернігівська
Тернопільська	7	7	Рівненська, Хмельницька, Чернівецька, Івано-Франківська, Львівська
Харківська	10	9	Донецька, Дніпропетровська, Полтавська, Сумська
Херсонська	9	3	Дніпропетровська, Миколаївська
Хмельницька	9	9	Житомирська, Вінницька, Чернівецька, Тернопільська, Рівненська
Черкаська	7	7	Київська, Полтавська, Кіровоградська, Вінницька
Чернівецька	4	4	Тернопільська, Хмельницька, Івано-Франківська
Чернігівська	6	5	Сумська, Полтавська, Київська

Під час введення розкладу руху пасажирських поїздів у грудні 2025 року було визначено графіки курсування 127 пар поїздів далекого сполучення. Серед них найбільшою кількістю зупинок уздовж маршруту вирізняється рейс поїзда №113 Ужгород – Харків – Ужгород, що проїжджає через Закарпатську, Львівську, Рівненську, Волинську, Житомирську, Київську, Чернігівську, Сумську, Харківську області (табл. 2). Крім того, понад 30 зупинок на маршруті мають поїзди №45 Ужгород – Харків, №40 Запоріжжя – Солотвино, №88 Ковель – Запоріжжя, №128 Запоріжжя – Львів. Тобто, пасажирські сполучення у напрямках Захід – Центр – Схід, Захід – Центр – Південь і зворотно найбільш стратегічні з точки зору внутрішньодержавних поєднань.

Проте залізнична інфраструктура є максимально стратегічною і в контексті сприяння національній безпеці. Сюди потрібно віднести переміщення військової техніки, перевезення евакуйованих осіб, забезпечення Медичних Сил ЗСУ.

Переміщення військової техніки є важливим елементом функціонування оборонної системи держави та безпосередньо пов'язане з ефективністю транспортної інфраструктури. У цьому контексті залізнична інфраструктура здійснює швидке та масове перевезення важкої військової техніки, озброєння, матеріально-технічних ресурсів і особового складу на значні відстані.

Завдяки підвищеній вантажопідйомності та можливості перевезення великогабаритних вантажів залізнична інфраструктура є одним із найбільш ефективних засобів стратегічної та військової логістики. Використання залізничних платформ дозволяє транспортувати танки,

бронетехніку, артилерійські системи та інші важкі види озброєння між різними регіонами держави, що сприяє оперативному реагуванню на загрози безпеці.

**Таблиця 2. Міжрегіональні пасажирські поєднання з максимальною кількістю зупинок уздовж маршруту (станом на 31.12.2025 р.)**

Номер і назва поїзда	Кількість зупинок	Області курсування за маршрутом
№113 Ужгород – Харків	55	Закарпатська, Львівська, Рівненська, Волинська, Житомирська, Київська, Чернігівська, Сумська, Харківська
№45 Ужгород – Харків	33	Закарпатська, Львівська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська, Київська, Чернігівська, Сумська, Харківська
№40 Запоріжжя – Солотвино	32	Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Житомирська, Хмельницька, Львівська, Закарпатська
№88 Ковель – Запоріжжя	31	Волинська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька
№128 Запоріжжя – Львів	31	Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Миколаївська, Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська
№101 Херсон – Барвінкове	30	Херсонська, Миколаївська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Полтавська, Харківська
№78 Ковель – Одеса	28	Волинська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська, Вінницька, Одеська
№107 Київ – Солотвино	27	Київська, Житомирська, Львівська, Закарпатська
№109 Івано-Франківськ – Херсон	27	Івано-Франківська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська

Перевезення евакуйованих осіб належить до найважливіших гуманітарних завдань транспортної системи держави в умовах воєнних дій та надзвичайних ситуацій. У таких умовах залізнична інфраструктура забезпечує масові перевезення населення на значні відстані у відносно короткі терміни. Висока провізна спроможність поїздів, регулярність руху та наявність розгалуженої мережі залізничних ліній роблять залізницю одним із найбільш ефективних засобів евакуації населення.

Після початку російсько-української війни 2022 року залізнична інфраструктура стала основним каналом організованої евакуації населення з територій активних бойових дій і прифронтових регіонів. У перші місяці війни переміщено населення із небезпечних районів до більш безпечних областей країни або до прикордонних регіонів, звідки переважаюча частка продовжувала шлях до інших держав (Борсук 2023; Гудзеляк 2023). Завдяки використанню евакуаційних поїздів було можливим забезпечити швидке переміщення великої кількості людей, включаючи дітей, осіб похилого віку та людей з обмеженою мобільністю. Попри активність бойових дій евакуація населення далі продовжується. Так, у вересні 2025 року організовано евакуаційний рейс Слов'янськ – Хирів для перевезення дітей із інтернатів Донецької області в напрямку Заходу. Від початку 2026 року регулярно відбуваються евакуаційні перевезення Павлоград – Рівне та Запоріжжя – Мукачево.

З обмеженим доступом до інформаційних джерел відомо про забезпечення Медичних Сил ЗСУ. В Україні функціює вісім медичних поїздів, що курсують у безпосередній близькості до лінії фронту чи розмежування. У 2022 році було відомо про курсування медичних рейсів до Покровська Донецької області. Тоді вокзал Покровськ був місцем переміщення поранених військових до госпіталів тилових міст.

### 3. РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

Географія руйнувань залізничної інфраструктури характеризується нерівномірністю. Найбільш інтенсивні пошкодження зафіксовано в тих регіонах, де проходять важливі магістральні залізничні лінії, які з'єднують великі промислові центри, морські порти та прикордонні переходи. Рекомендуємо окремо виділяти руйнування або пошкодження окремих видів залізничної інфраструктури, зокрема колійної, вокзальної, енергетичної.

Колійна інфраструктура головно зазнає руйнування полотна, рейок і брусів, мінування і деформації насипів, нищення мостових переходів. Протягом останнього року війни найбільш пошкодженою стала ділянка руху Люботин – Суми. З урахуванням рокадного простягання уздовж російсько-українського кордону залізничні колії у Богодухівському, Охтирському та Сумському районах постійно піддаються точковим ударам безпілотних літальних апаратів. У північних районах Житомирської і Рівненської областей пошкодження колій зводиться до підриву насипів чи труб уздовж ділянки залізниці Коростень – Сарни. Востаннє це призвело до обмеження руху поїздів міжнародного напрямку Київ – Ковель – Варшава. Перевезення здійснюються у регіональному чи приміському сполученні до визначених точок у Рівненській (станція Рокитне-Волинське) та Житомирській (Олевськ) областях. Нищення мостових споруд також зумовлює припинення руху в міжобласному сполученні. Наприкінці січня 2026 року відомо про пошкодження мостових переправ через річки Самара (Павлоград – Лозова), Дніпро (Кременчук – Знам'янка), Сейм (Конотоп – Терещенська).

Протягом 2025 року різко зросла кількість ударів у вокзальну інфраструктуру. Найбільш атаковані будівлі вокзалів у прифронтових (Тростянець-Смородине Сумської області, Лозова Харківської області, Павлоград-1 і Синельникове-1 Дніпропетровської області) територіях та вузлових містах поблизу столиці (Фастів-1 Київської області). Попри руйнівні влучання у вокзальні споруди, також відбуваються пошкодження платформ, дахів та фасадів (Херсон, Полтава-Південна, Суми).

Серед об'єктів енергетичної інфраструктури найбільш уражені підстанції та контактна мережа. До кінця 2025 року зазнали точкових ударів електричні підстанції уздовж напрямів Дніпро – Синельникове – Чаплине, Олександрія – Знам'янка – Імені Т. Шевченка, на базових станціях Одеського вузла та вузлових станціях напрямку Київ – Полтава (Гребінка, Ромодан). Унаслідок постійних обстрілів масово рветься контактна мережа. Це призводить до масових знеструмлень окремих ділянок у Сумській (Конотоп – Терещенська – Шостка) та Донецькій (Гусарівка – Слов'янськ – Краматорськ) областях.

Руйнування залізничної інфраструктури негативно впливає на територіальну цілісність України. Першочергово відбувається порушення міжрегіональної транспортної зв'язності та просторова дезінтеграція окремих територій.

На початку 2026 року зафіксовано розірвані міжрегіональні транспортні зв'язки:

1. Дніпро – Харків (відсутні прямі пасажирські поїзди; альтернатива – приміські поїзди з однією пересадкою Дніпро – Берестин – Харків);

2. Дніпро – Краматорськ (не призначено курсування прямого поїзда Одеса – Барвінкове; альтернатива – два приміські поїзди з однією пересадкою Дніпро – Берестин – Лозова та автобус Лозова – Краматорськ);

3. Харків – Краматорськ (відсутні прямі пасажирські поїзди; альтернатива – приміський поїзд Харків – Лозова та автобус Лозова – Краматорськ).

В той же час логістично дезінтегровані окремі території:

– Краматорського району Донецької області (з початку листопада 2025 року обмеження руху до станції Барвінкове, після 27 січня 2026 року – до станції Лозова);

– Шосткинського району Сумської області (втрата міжміського сполучення до столиці та приміського сполучення у напрямку Конотопа);

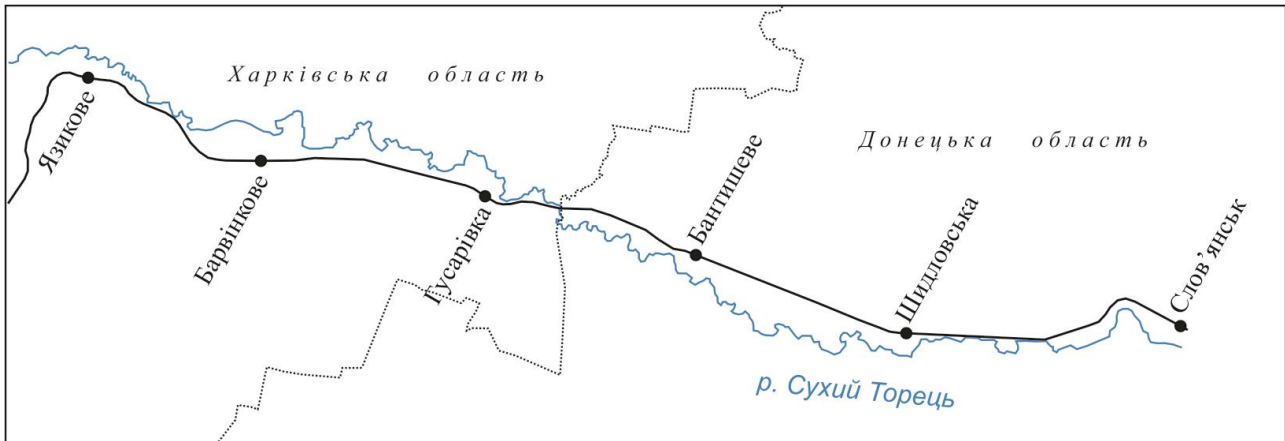
– Новгород-Сіверського району Чернігівської області (втрата приміського сполучення до станцій Шостка й Терещенська з можливістю пересадки в напрямку Конотопа);

– Куп'янського району Харківської області (відсутність сполучення через бойові дії).

У такому разі територія Донецької області максимально дезінтегрована в міжміському сполученні. Попри контрольованість частини регіону є відсутні пасажирські перевезення до станцій Краматорськ і Слов'янськ (**Борсук 2025**). Це пов'язано не лише з пошкодженням контактної мережі, але влучанням у цивільні одиниці рухомого складу. Наприклад, 27 січня

2026 року під час руху поїзда №48 Чоп – Барвінкове та №104 Львів – Барвінкове відбулась атака безпілотних літальних апаратів, що призвело до загибелі п'яťох пасажирів безпосередньо в купе вагона.

Встановлено, що агресор обирає місця ударів у пасажирські поїзди, логістично складні для евакуації. Зокрема, в даному випадку видно, що річка Сухий Торець тече вздовж залізничного полотна від станції Язикове Харківської області до станції Слов'янськ Донецької області (рис. 1).



**Рис. 1.** Ділянка залізниці в помежів'ї Харківської і Донецької областей

Ділянка залізничної лінії Язикове – Слов'янськ через складність гідрографічної мережі є небезпечною для руху поїздів, тому до стабілізації безпекових норм буде закритою. Більш незалежною від гідрографії є ділянка залізниці Чаплине – Покровськ, однак там так само обмежено рух через фізичну близькість бойових дій. Перевагою України в Донецькій області було б забезпечення перевезень у напрямку деокупованого Покровська й відновлення рокадної тепловозної ділянки Покровськ – Добропілля – Дубове. Практично це означає інфраструктурну лінію оборони, що захищатиме помежів'я Харківської та Дніпропетровської областей. Цілком імовірно, що з безпековою метою міжміське залізничне сполучення потрібно “відтягувати” до станцій Лозова і Павлоград-1.

Безпека вимагає обмежень і контролю, що прямо впливає на мобільність перевезень. Це призводить до змін руху пасажирських перевезень та проблем із організацією руху (Борсук 2025).

Руйнування залізничної інфраструктури спричиняють негативні наслідки в пасажирській вертикалі. Насамперед це зумовлює зміни пасажирських перевезень:

- менше міжміських поїздів безпосередньо до прифронтових територій (найближчим часом не буде кінцевих точок Барвінкове, Гусарівка, Дубове чи Суми й Херсон);

- обмеження курсування міжміських поїздів через території адміністративних районів, площі яких окуповані (на південному сході Синельниківського району Дніпропетровської області вже є окуповані поселення, тому рух міжміських поїздів через Синельникове-1 до Запоріжжя потрібно частково обмежувати кінцевою точкою Дніпро-Головний);

- уповільнення швидкості руху з безпековою метою (низка міжміських рейсів поїздів більш повільно курсують у розкладі після 22 січня 2026 року через необхідність додаткових зупинок, спостереження за станом залізничного полотна та можливість застосувати екстрене гальмування).

Проблеми з організацією руху виникають безпосередньо в дорозі. Найвідоміші з них – зростання часу затримок, необхідність об'їзду з метою безпекових норм, раптові скасування до небезпечних точок. Останнім часом оперативно визначаються об'їзні ділянки курсування для мінімізації запізнь. Досить активно ворог руйнує магістральні залізниці із Заходу до

столиці. Наприкінці грудня 2025 року після атаки безпілотною відбувся схід вантажного поїзда з порушенням габариту зустрічної колії неподалік Коростеня. Через нічний час руху зустрічний пасажирський поїзд №45 Харків – Ужгород не встиг вчасно зупинитись і його два локомотиви з першим вагоном також зійшли з рейок, повністю заблокувавши рух на декілька днів. Відповідно діючі пасажирські маршрути у сполученні Львів – Київ – Львів проїжджали лише однією ділянкою Козятин – Фастів – Київ, маючи проблеми з пропуском у Фастівському вузлі після руйнування вокзалу й поста диспетчерської централізації. Очевидно, в агресора є завдання розірвати чи ліквідувати комунікації Захід – Київ: вночі 7 березня 2026 року після масштабної повітряної тривоги було розбалансовано перевезення на ключових гілках руху, зокрема Шепетівка – Коростень (Звягель-1), Шепетівка – Бердичів (Михайленки). Це прямо вплинуло на затримки поїздів у міжміському сполученні. Так, максимальні запізнення понад 10 год були зафіксовані під час курсування пасажирських поїздів №94 Хелм – Харків, №97 Київ – Ковель, №43 Івано-Франківськ – Черкаси, №50 Трускавець – Київ, №92 Львів – Київ, №29 Ужгород – Київ, №8 Чернівці – Київ.

Постійно нові випадки руйнувань деструктивно впливають на територіальну цілісність і мобільність населення. Ми опинились у ситуації, коли стандартно зручними є процеси відміни перевезень до прифронтових територій чи максимальних запізнь у режимі очікувань серед перегонів у лісі. Це означає, що прийшов час реалізовувати тимчасові рішення та альтернативи для відносно безпечного переміщення пасажирських поїздів.

До тимчасових рішень пропонуємо віднести:

1. посилення безпеки рухомого складу, що курсує до прифронтових міст обласного значення, розташованих до лінії фронту на відстані менше 30 км (Запоріжжя, Суми, Харків, Херсон). Комплекс безпекових вимог до перевезень у рокадних місцях – це застосування броньованих тепловозів одразу з обох боків, обладнаних захисною сіткою на даху; кількість вагонів у поїзді не більше чотирьох; заборона користування телефонним зв'язком і ходіння у вагонах без крайньої потреби;

2. перерозподіл потоків у межах ділянок без близьких стратегічних об'єктів. У такому разі потрібно проєктувати рух поїздів об'їздом таких ділянок:

- \* Ходорів – Івано-Франківськ через станцію Бурштин;
- \* Київ – Миронівка через станцію Трипілля-Дніпровське;
- \* Одеса – Колосівка – Помічна через станцію Южноукраїнськ;
- \* Сарни – Ковель через станцію Чарторийськ;
- \* Шепетівка – Здолбунів через станцію Кривин.

Вищенаведені ділянки проходять повз теплові й атомні електростанції. До небезпечних місць належать мостові переправи, зокрема через найбільші річки України (Дніпро, Дністер, Південний Буг). Найбільш складні мостові споруди (за конструкцією Гау) знаходяться на південному сході України, зокрема лише через Південний Буг у Миколаївській області є три споруди (Голта, Вознесенськ, Миколаїв). Стратегічні мости через Дніпро знаходяться у містах-мільйонниках (Київ, Дніпро). Під час війни втрачено дві мостові переправи в Херсонській області (Каховка, Херсон), що тактично сповільнюватиме інтеграцію деокупованих територій на лівобережжі Причорномор'я.

В альтернативному сенсі пропонуємо поступово реалізовувати заходи з метою:

– підготовки автотранспорту для додаткового сполучення Запоріжжя, Сум, Харкова та Херсона (найближчі безпечні точки пересадки на поїзди: Дніпро, Полтава, Миколаїв);  
– міжнародної співпраці для можливої евакуації населення зі сторони Причорномор'я (коридор Побужжя – Румунія маршрутом Миколаїв – Долинська – Імені Т. Шевченка – Біла Церква – Вінниця – Могилів-Подільський – Унгени – Ясси).

Вбачаємо небезпеку пасажирських перевезень у межах прикордонних районів уздовж українсько-білоруського кордону в довгостроковій перспективі. Протягом 2026 року служби

**Ю.Борсук, І.Гудзеляк**

Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

залізничного відомства спільно з військовим командуванням повинні окреслити небезпечні ділянки для міжміського сполучення і повністю зупинити рух через Ковель, Сарни, Коростень і Чернігів. Найбезпечнішою зоною для розвитку й функціонування залізничної інфраструктури є територія уздовж Дністра та Українських Карпат, окреслена Подільською височиною на півночі та Закарпатською низовиною на півдні (стратегічні лінії Мостиська-2 – Львів – Івано-Франківськ – Чернівці – Вадул-Сірет, Тернопіль – Львів – Стрий – Мукачево – Чоп).

#### 4. ВИСНОВКИ

Повномасштабне вторгнення Росії в Україну 2022 року спричинило значні руйнування транспортної інфраструктури, зокрема залізничної. Пошкодження колій, мостів, станцій і вузлів призвело до порушення окремих транспортних зв'язків, зміни конфігурації маршрутів та зниження транспортної доступності окремих територій. Найбільших втрат інфраструктура зазнала у прифронтових та прикордонних регіонах, де інтенсивність бойових дій була найвищою.

Результати дослідження свідчать, що руйнування залізничної інфраструктури впливає на територіальну інтегрованість держави та просторову мобільність населення. Порушення міжрегіональних транспортних зв'язків може спричинити зниження доступності окремих територій, зміну напрямів транспортних потоків і посилення просторових диспропорцій.

Отже, одним із пріоритетних завдань у сучасних умовах є відновлення пошкоджених об'єктів залізничної інфраструктури, підвищення її стійкості до зовнішніх загроз та модернізація транспортної мережі. Це сприятиме зміцненню територіальної цілісності України, підвищенню мобільності населення та забезпеченню стабільного функціонування національної транспортної системи.

#### 5. ПОДЯКИ

Автори висловлюють подяку колегам із кафедри економічної і соціальної географії імені професора Олега Шаблія Львівського національного університету імені Івана Франка за наукові консультації та обговорення результатів дослідження.

У роботі використано матеріали з офіційних інформаційних ресурсів АТ “Укрзалізниця”, а також публікації з соціальної мережі Facebook голови правління Олександра Перцовського. Також автори вдячні рецензентам за конструктивні зауваження та рекомендації, що сприяли покращенню змісту статті.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. **Борсук Ю.** (2025). Географічні аспекти планування руху пасажирських поїздів у межах України. *Регіон – 2025: стратегія оптимального розвитку*, 234–237. [Borsuk Yu. (2025). Neohrafichni aspekty planuvannia rukhu pasazhyrskykh poizdiv u mezhakh Ukrainy. *Rehion – 2025: stratehiia optymalnoho rozvytku*, 234–237.]
2. **Борсук Ю.** (2023). Міграційні потоки залізничним транспортом під час воєнного стану в Україні. *Географічна освіта і наука: виклики і поступ*, 1, 109–113. [Borsuk Yu. (2023). Mihratsiini potoky zaliznychnym transportom pid chas voiennoho stanu v Ukraini. *Neohrafichna osvita i nauka: vyklyky i postup*, 1, 109–113.]
3. **Борсук Ю.** (2025) Просторові закономірності запізень поїздів міжміського сполучення в Україні: географічний аналіз. *Актуальні проблеми міжнародних відносин і регіональних досліджень*, 149–152. [Borsuk Yu. (2025) Prostorovi zakonomirnosti zapiznen poizdiv mizhmiskoho spoluchennia v Ukraini: neohrafichniy analiz. *Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn i rehionalnykh doslidzhen*, 149–152.]
4. **Борсук Ю., Гудзеляк І.** (2024). Транспортна інфраструктура в наукових дослідженнях професора Олега Шаблія. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*, 57, 43–54. [Borsuk Yu., Hudzeliak I. (2024). Transportna infrastruktura v naukovykh doslidzhenniakh profesora Oleha Shabliia. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Serii neohrafichna*, 57, 43–54.]
5. **Гудзеляк І., Борсук Ю.** (2024). Інтеграція транспортної системи Львівської області до європейської в умовах вимушеної міграції населення. *Наукові записки Тернопільського національного*

**Ю.Борсук, І.Гудзеляк**

Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

- педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: географія, 1 (56), 90–103. [Hudzeliak I., Borsuk Yu. (2024). Intehratsiia transportnoi systemy Lvivskoi oblasti do yevropeiskoi v umovakh vymushenoї mihratsii naselennia. *Naukovi zapysky Ternopil'skoho natsionalnogo pedahohichnogo universytetu imeni Volodymyra Hnatiuka. Serii: heohrafiia*, 1 (56), 90–103.]
6. Гудзеляк І. (2023). Географія внутрішньо переміщених осіб у Львівській області. *Географічна освіта і наука: виклики і поступ*, 1, 257–260. [Hudzeliak I. (2023). Neohrafiia vnutrishno peremishchenykh osib u Lvivskii oblasti. *Neohrafiichna osvita i nauka: vyklyky i postup*, 1, 257–260.]
7. Дністрянський М., Гудзеляк І. (2026). Таксономічна оцінка рівня розвитку міжобласного транспортного сполучення у Західному регіоні України. *“Успіхи і досягнення у науці”: журнал*, 2 (24), 814–822. [Dnistrianskyi M., Hudzeliak I. (2026). Taksonomichna otsinka rivnia rozvytku mizhoblasnogo transportnogo spoluchennia u Zakhidnomu rehioni Ukrainy. *“Uspikhy i dosiahnennia u nautsi”: zhurnal*, 2 (24), 814–822.]
8. Заячук М., Золотунець Д. (2024). Приміське залізничне сполучення Чернівців: перспективи та виклики. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Сер. Географія*, 2 (57), 68–75. [Zaiachuk M., Zolotunets D. (2024). Prymyske zaliznychne spoluchennia Chernivtsiv: perspektyvy ta vyklyky. *Naukovi zapysky Ternopil'skoho natsionalnogo pedahohichnogo universytetu imeni Volodymyra Hnatiuka. Ser. Neohrafiia*, 2 (57), 68–75.]
9. Пугач С., Мезенцев К. (2021). Просторові особливості функціонування мережі залізничного транспорту Західної України. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, 1/2 (78/79), 14–18. [Puhach S., Mezentsev K. (2021). Prostorovi osoblyvosti funktsionuvannia merezhi zaliznychnogo transportu Zakhidnoi Ukrainy. *Visnyk Kyivskoho natsionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Neohrafiia*, 1/2 (78/79), 14–18.]
10. Смирнов І., Любіцева О. (2023). Внесок Олени Степанів у транспортну географію України та Європи: актуальність для сучасних транспортно-логістичних проєктів ЄС “Ініціатива Тримор’я” та “TEN-T” (український контекст в умовах російської агресії). *Доктор філософії Олена Степанів: географ, краєзнавець, педагог*, 112–119. [Smyrnov I., Liubitseva O. (2023). Vnesok Oleny Stepaniv u transportnu heohrafiu Ukrainy ta Yevropy: aktualnist dlia suchasnykh transportno-lohistychnykh proiektiv YeS “Initsiatyva Trymoria” ta “TEN-T” (ukrainskyi kontekst v umovakh rosiiskoi ahresii). *Doktor filosofii Olena Stepaniv: heohraf, kraieznaveets, pedahoh*, 112–119.]
11. Шаблій О., Борсук Ю. (2021). Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 37–46. [Shablii O., Borsuk Yu. (2021). Neolohistychni aspekty zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen v Ukraini. *Chasopys sotsialno-ekonomichnoi heohrafi*, 31, 37–46.]
12. Borsuk Y. (2024). Topological analysis of roadway and railway networks of the Ukrainian-Polish borderlands (on the example of Lviv Oblast and Subcarpathian Voivodeship. *Journal of Geology, Geography and Geocology*, 33(1), 44–53.
13. Cross-border resilience of critical transport infrastructure in Ukraine and impact on the economy and society (Workshop 5: held on 28 July 2023, Warsaw, Poland and online): White Paper. April 2024. P. 26.
14. Klapchuk, V., & Pozdniakov, O. (2024). Construction and operation of local railway networks in Galicia before the World War I. *East European Historical Bulletin*, 33, 74–92.

## ІНФОРМАЦІЙНІ РЕСУРСИ

15. В Херсоні знищено ще один міст (відео) (2022). [V Khersoni znyshcheno shche odyn mist (video) (2022)] [Джерело](#)
16. Два потяги зішли з рейок біля Коростеня. Як шахед міг атакувати на ходу в глибокому тилу (2025). [Dva potiahy ziishly z reiook bilia Korostenia. Yak shakhed mih atakuvaty na khodu v hlybokomu tyly (2025)] [Джерело](#)
17. До Мукачеве прибув евакуаційний потяг із Запорізької області (2025). [Do Mukacheva prybuv evakuatsiynyi potiah iz Zaporizkoi oblasti (2025)] [Джерело](#)
18. Масові евакуації з Покровська: як скористатись безкоштовними рейсами з прифронтових районів Донеччини (2025). [Masovi evakuatsii z Pokrovska: yak skorystatys bezkoshtovnymy reisamy z pryfrontovuykh raioniv Donechchynu (2025)] [Джерело](#)
19. Навіщо росіяни підірвали Каховську ГЕС: версія Тома Купера (2023). [Navishcho rosiiany pidirvaly Kakhovsku GES: versiia Toma Kupera (2023)] [Джерело](#)
20. Поїзди на Донеччині не курсуватимуть, рух тимчасово скасували до меж Харківської області (2025). [Poizdy na Donechchyni ne kursuvatymut, rukh tymchasovo skasuvaly do mezh Kharkivskoi oblasti (2025)] [Джерело](#)
21. Поїзди, що затримуються (2026). [Poizdy, shcho zatrymuiutsia (2026)] [Джерело](#)

**Ю.Борсук, І.Гудзеляк**

Вплив руйнування залізничної інфраструктури на територіальну цілісність і мобільність населення України

22. Розклад руху призначених пасажирських поїздів / АТ “Українська залізниця” (2026). [Rozklad rukhu pryznachenykh pasazhyrskykh poizdiv / AT “Ukrainska zaliznytsia” (2026)] [Джерело](#)
23. Росіяни атакували “Шахедами” пасажирський поїзд на Харківщині: двох людей госпіталізували (2026). [Rosiiany atakovali “Shakhedamy” pasazhyrskiy poizd na Kharkivshchyni: dvokh liudei hospitalizovali (2026)] [Джерело](#)
24. “Укрзалізниця” після ударів РФ змінює маршрути потягів (2026). [“Ukrzaliznytsia” pislia udariv RF zminiue marshruty potiahiv (2026)] [Джерело](#)
25. Укрзалізниця продовжує евакуацію з прифронтових регіонів (2025). [Ukrzaliznytsia prodovzhuie evakuatsiiu z pryfrontovoykh rehioniv (2025)] [Джерело](#)
26. У Фастові через удар РФ знищені 27 вагонів приміських поїздів, вокзал не підлягає ремонту (2025). [U Fastovi cherez udar RF znyshcheni 27 vahoniv prymskykh poizdiv, vokzal ne pidliahaie remontu (2025)] [Джерело](#)
27. Чи скасують потяги на Сумщині та як пасажирам діяти під час обстрілів (2025). [Chy skasiut potiahy na Sumshchyni ta yak pasazhyram diiaty pid chas obstriliv (2025)] [Джерело](#)
28. Oleksandr Pertsovskiy / Facebook (2026). [Джерело](#)

**Yurii Borsuk, Iryna Hudzelyak**

Lviv Ivan Franko National University, Department of Economic and Social Geography  
named after professor Oleh Shabliiy

### **The impact of the destruction of railway infrastructure on the territorial integrity and mobility of the population of Ukraine**

**Keywords:** territorial integrity, mobility, railway infrastructure, military manoeuvre, destruction, martial law.

**Abstract:** This article examines the impact of the destruction of railway infrastructure on the territorial integrity and mobility of Ukraine’s population in the context of military challenges since 2022. It explores the role of railway infrastructure as a key element in fostering spatial connectivity and interregional transport links. The importance of railway infrastructure in maintaining population mobility is analysed, particularly in the context of evacuation, humanitarian transport, the movement of military resources and the functioning of the medical support system.

The scale and geography of damage to the railway network are characterised, and its impact on changes in the transport accessibility of regions and the transformation of the spatial structure of transport flows is determined. It has been established that damage to individual infrastructure elements leads to a disruption of interregional links, a reduction in the level of spatial integration of the territory, and complications for population mobility.

The necessity of restoring and modernising the railway infrastructure as an important prerequisite for ensuring the territorial integrity of the state is substantiated. Prospects for enhancing the resilience of the transport system and optimising the operation of the railway network managed by JSC “Ukrainian Railways” in the context of Ukraine’s post-war recovery are identified.

Дата першого надходження статті до видання: 15.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 25.05.2026