

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-80-181>

УДК 338.45

РОЗВИТОК РИНКУ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ

DEVELOPMENT OF THE ROAD CONSTRUCTION MARKET IN UKRAINE IN THE CONDITIONS OF MILITARY CHALLENGES

Шайда Оксана Євдокимівнакандидат економічних наук, доцент,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1666-0436>**Радзієвська Ганна Русланівна**здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8398-479X>**Shayda Oksana, Radziievska Anna**

Lviv Polytechnic National University

Дослідження присвячене аналізу сучасного стану та головних тенденцій розвитку ринку дорожніх робіт України в умовах воєнних викликів, трансформації бюджетної політики та суттєвих структурних змін у будівельній галузі. Розкрито ключові фактори, що визначають функціонування ринку, зокрема скорочення фінансування, посилення логістичних обмежень, дефіцит ресурсів, нерівномірність регіонального розвитку та зростання потреби у відбудові критичної транспортної інфраструктури. Показано динаміку державних видатків, тендерної активності та фінансових результатів провідних компаній, а також особливості формування ринкової структури в умовах посилення конкуренції. Отримані результати дозволяють комплексно оцінити поточний стан галузі дорожнього будівництва, визначити її стійкість до зовнішніх шоків і окреслити перспективи післявоєнного відновлення.

Ключові слова: дорожньо-будівельна галузь; дорожні роботи; державні закупівлі; інфраструктура; ринкова структура; фінансові результати; регіональний розвиток.

The article examines the current state and the key dynamics of the Ukrainian road construction sector under the conditions of full-scale war and the significant transformation of public expenditure priorities. The relevance of the topic is determined by the crucial role of road infrastructure in ensuring economic resilience, maintaining logistics and mobility, and supporting recovery processes in the most affected regions. The study employs analytical and comparative methods, using recent statistical data on public procurement, budget allocations, market structure, and the financial performance of leading companies. The results illustrate the contraction of funding, the growing imbalance between maintenance and capital construction, and the deepening regional disparities in the development of road-building enterprises. Attention is drawn to the increasing concentration of the market, the dominance of several major contractors, and the adaptation strategies used by companies to operate under uncertainty and resource shortages. Additional emphasis is placed on the rapid changes in the competitive landscape, the differentiation of business models, and the emergence of new forms of interaction between public authorities and contractors in response to evolving infrastructural needs. The findings reveal positive revenue dynamics in the industry despite reduced budget financing, which suggests the presence of internal mechanisms of adjustment, accumulated operational flexibility, and the potential for stabilisation in the medium term. Furthermore, the analysis highlights the growing importance of institutional resilience, the role of regulatory improvements, and the capacity of enterprises to integrate modern construction technologies that enhance efficiency and sustainability. The practical value of the article lies in its ability to provide a comprehensive assessment of the sector's present condition and to outline the directions for its post-war recovery, taking into account the need for transparent public procurement, balanced budget planning, technological modernisation, and the integration of Ukrainian road networks into the broader European transport space.

Keywords: road construction sector; public procurement; infrastructure development; market structure; financial performance; regional disparities.



Постановка проблеми. Стан дорожнього господарства є одним із ключових чинників, що визначають рівень економічного та соціального розвитку держави. Якість, доступність і безперебійність функціонування автомобільних шляхів формують основу для стабільної діяльності виробничих, торговельних, будівельних та логістичних структур. Від ефективності автодорожньої мережі залежить швидкість переміщення товарів і ресурсів, можливість оперативного реагування на потреби регіонів, а також загальна конкурентоспроможність національної економіки. Повномасштабна військова агресія проти України спричинила масштабні руйнування інфраструктури та суттєво трансформувала умови функціонування дорожньо-будівельної галузі. Дана сфера є критично важливою для підтримання економічної стійкості, адже забезпечує мобільність населення, безперебійність логістичних потоків, гуманітарні та військові перевезення, а також формує основу для відбудови й подальшого розвитку територій. Різке скорочення обсягів будівельних робіт у 2022 році відображає глибину кризових процесів, тоді як ускладнені логістика, дефіцит ресурсів і зниження фінансування посилили нестабільність ринку.

Водночас саме дорожня інфраструктура визначена державою одним із пріоритетів відновлення, що актуалізує необхідність аналізу структурних зрушень на ринку дорожніх робіт, динаміки державних витрат, фінансових показників провідних компаній та просторових особливостей їхнього розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку дорожньо-будівельної галузі активно висвітлюється у роботах, присвячених дослідженню структурних змін у будівельній індустрії, конкурентоспроможності підприємств галузі, ефективності проєктів дорожнього будівництва. Проблемам функціонування і розвитку дорожнього господарства присвячені праці багатьох учених-економістів. П. Дяченко та А. Басько зосереджують увагу на сучасних тенденціях розвитку проєктів дорожнього будівництва [1]. А. Івко розглядає підходи синкретичного управління у проєктах відновлення дорожньої інфраструктури [2]. Г. Купалова аналізує конкурентоспроможність підприємств дорожньої галузі в умовах реформ і економічної нестабільності [3]. В. Притоманов, З. Мельник та А. Шляхетко характеризують регуляторне середовище дорожнього будівництва в Україні [6]. О. Солодовнік досліджує особливості розви-

тку дорожнього господарства України у посткризовий період [7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявність значної кількості досліджень, залишається нерозкритим комплексний аналіз ринку дорожніх робіт у контексті воєнних викликів, зокрема особливості взаємозв'язку між обсягами та структурою державних закупівель і фінансовими результатами компаній, вплив змін бюджетної політики на кон'юнктуру ринку та трансформація ринкової структури в умовах дефіциту ресурсів і концентрації тенденцій потоків. Варто провести розширене дослідження для визначення стратегічних управлінських рішень щодо розвитку підприємств дорожньої галузі, які сприятимуть її ефективному функціонуванню в умовах повоєнного відновлення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є комплексний аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку ринку дорожніх робіт України в умовах воєнних і повоєнних викликів з урахуванням динаміки бюджетних видатків, структурних трансформацій ринку, фінансових результатів ключових компаній та регіональної специфіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Моніторинг будівельного ринку України засвідчує, що повномасштабна військова агресія росії справила руйнівний вплив на всі сфери економіки України, зокрема й на дорожньо-будівельну галузь. Це падіння було стрімким, адже у 2022 році обсяг робіт знизився на 60-70%, порівняно з показником 2021-го року. Як наслідок, ринок зіткнувся з комплексом серйозних викликів, серед яких ключовими є масове руйнування інфраструктури, критичний дефіцит ресурсів та глибока економічна нестабільність [4].

З одного боку, через руйнування інфраструктури внаслідок бойових дій в більшості регіонів країни суттєво зростає потреба у відновленні та ремонті автомобільних доріг, мостів і транспортних розв'язок. З іншого боку, підприємства галузі стикаються з обмеженим фінансуванням, логістичними труднощами та дефіцитом будівельних матеріалів, що ускладнює реалізацію проєктів у запланованих масштабах. Водночас державні та місцеві органи влади приділяють особливу увагу розвитку дорожньої інфраструктури як ключового елементу економічної стабільності та мобільності населення. Значна частина фінансування спрямовується на відновлення критично важливих транспортних шляхів,

які забезпечують гуманітарні коридори, військові перевезення та економічні зв'язки між регіонами [1].

Ринок дорожнього будівництва та ремонту в Україні належить до типу олігополістичного ринку з елементами монополістичної конкуренції. Це пояснюється тим, що ключові позиції у сфері займають кілька великих компаній, які визначають основні тенденції розвитку галузі. Водночас на регіональному рівні діє значна кількість середніх і малих організацій, які конкурують між собою за участь у тендерах на проведення ремонтних робіт місцевого значення [3].

Така структура ринку зумовлена високим рівнем державного регулювання та фінансування, адже більшість проєктів реалізується через систему публічних закупівель. Конкуренція відбувається насамперед у межах тендерів, де підприємства змагаються за право виконання робіт, пропонуючи ціну та технічні рішення. Таким чином, ринок поєднує риси олігополії (домінування кількох лідерів) і монополістичної конкуренції (наявність численних менших компаній із різними конкурентними перевагами).

Оскільки почасті замовниками таких робіт є органи державної влади та місцевого самоврядування, то доцільно провести аналіз їхніх видатків. За даними Transparency international Ukraine, у 2024 році задля забезпечення обороноздатності держави 94,7 млрд гривень з дорожнього фонду були перенаправлені на потреби Збройних сил України [4].

За даними Prozorro, за вказаний рік було підписано 8968 договорів на суму 52,2 млрд гривень. Основну частину коштів, 39,48 млрд гривень, було виділено на утримання доріг, що включає поточний ремонт доріг, прибирання снігу, ямковий ремонт, утримання узбіч доріг тощо. Угоди на капітальний ремонт та будівництво склали 7,23 млрд гривень. Ще 5,49 млрд гривень було витрачено на поточний ремонт. Основними замовниками цих робіт є служби відновлення та розвитку інфраструктури та обласні державні/військові адміністрації. Очікувана вартість усіх закупівель, пов'язаних із дорожнім будівництвом, становила 59,7 млрд грн. З них на суму 56,7 млрд грн замовники провели тендери через відкриті торги з особливостями. Ще на суму 2,9 млрд грн було укладено прямі контракти (переважно закупівлі на дрібний ремонт). Також було проведено спрощені закупівлі на суму 25 млн грн. До повномасштабного вторгнення витрати на дорожнє будівництво та обслуговування були значно більшими.

Наприклад, у 2021 році «Укравтодор» уклав угод на суму 304,76 млрд гривень. З цієї суми 260,85 млрд гривень було виділено на середній та капітальний ремонт доріг, а 43,91 млрд гривень – на експлуатаційне обслуговування [4].

Закупівельні операції також скоротились порівняно з першим роком повномасштабного вторгнення (рис. 1). У 2022 році лише підприємства Укравтодору та обласні державні адміністрації уклали договори на ремонт та утримання доріг на загальну суму 95 млрд гривень. На той час значна частина договорів стосувалася капітального (понад 26 млрд грн) та поточного (понад 14 млрд грн) ремонтів. За перші три квартали 2023 року на ремонт та утримання доріг було укладено контрактів приблизно на 81,8 млрд гривень, що в 1,6 разів більше за показник 2024 р. З них майже 43 млн грн за контрактами було виділено на поточний ремонт, а більш як 20 млрд грн – на капітальний ремонт та будівництво, решта – на експлуатаційне утримання. Разом з тим, у 2025 р. КМУ затвердив порядок використання бюджетних коштів на розвиток і утримання автомобільних доріг загального користування, на що передбачили 12,6 млрд грн [4].

Від початку повномасштабного вторгнення дохід галузі будівництва доріг і автошляхів зріс у 3,5 рази. Сукупний чистий дохід компаній дорожнього будівництва у 2024 році сягнув 189 млрд грн. (рис. 2). Це на 115 млрд більше, ніж в 2023, і є свідченням позитивної динаміки розвитку галузі.

Кабінет Міністрів України затвердив порядок використання бюджетних коштів на розвиток і утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році, передбачивши суму в розмірі 12,6 млрд гривень. Пріоритетно кошти виділені на налагодження сполучення України з мережею швидкісних доріг Євросоюзу, а саме: з Польщею (автомагістралі A4 та S12), з Угорщиною (автомобільна дорога M3), з Румунією (автобан A7), а також швидкісна дорога від Мукачівського до пункту пропуску «Дийда».

Аналіз фінансових результатів компаній дорожньо-будівельної галузі України за 2024 р. дозволяє виокремити 10 лідерів ринку серед компанії, основним видом діяльності яких є будівництво доріг і автошляхів.

Це компанії, які мають досвід співпраці з державою та є активними учасниками тендерів. Найбільші показники прибутку та доходу продемонструвала компанія «Автомагістраль-Південь», яка збільшила свій прибуток

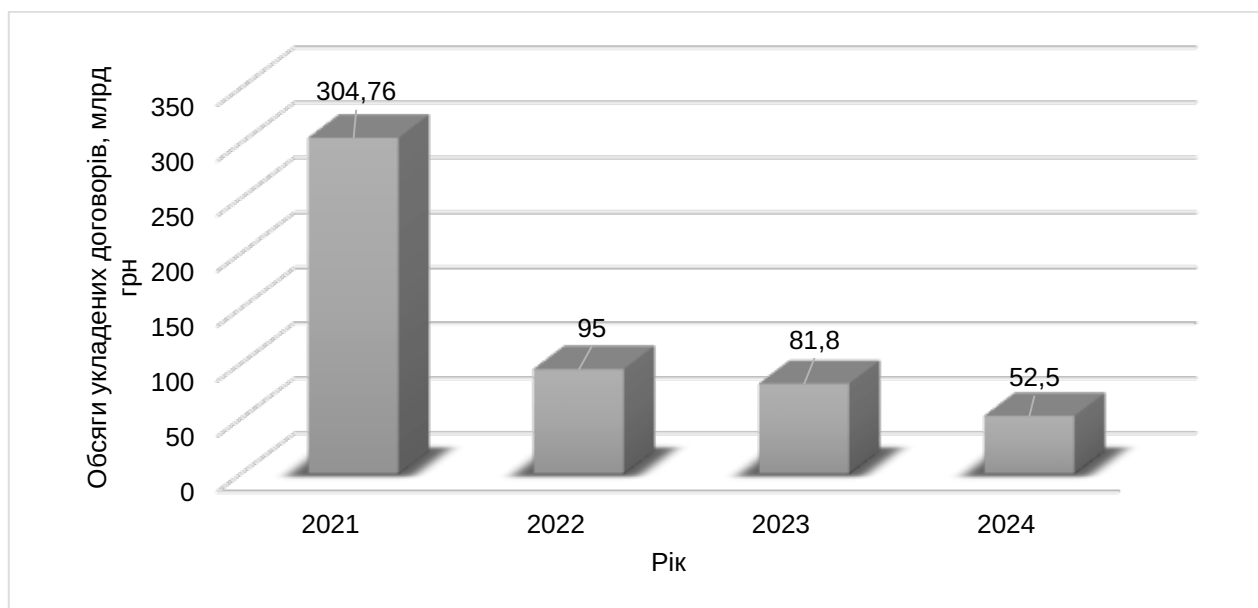


Рис. 1. Динаміка обсягів укладених договорів на ринку дорожніх робіт України у 2021–2024 рр.

Джерело: сформовано на основі [4]

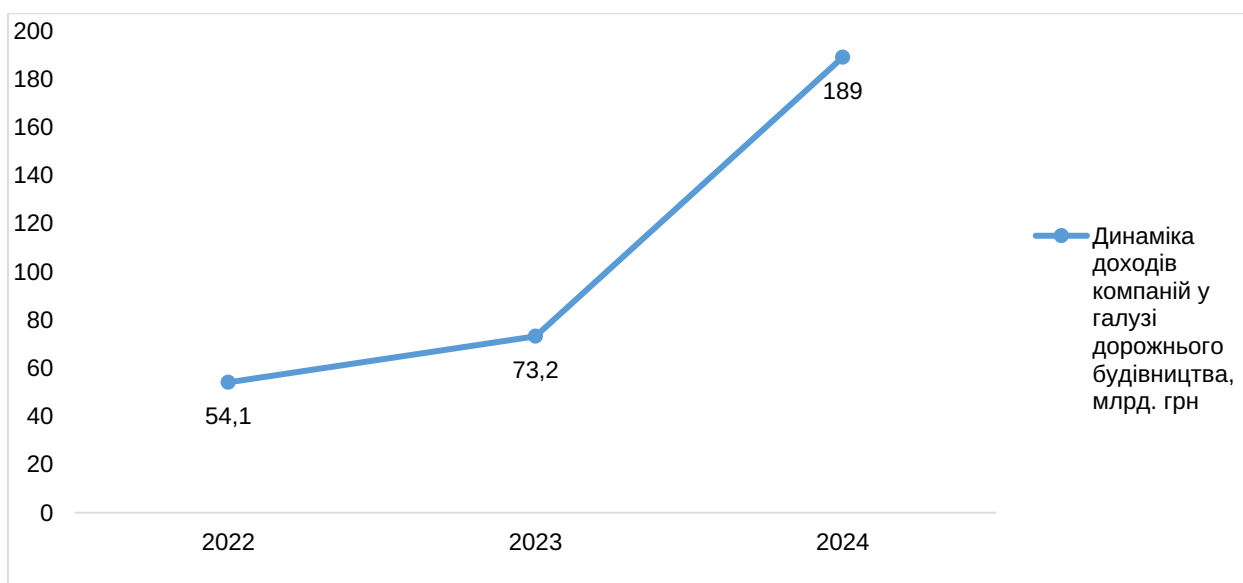


Рис. 2. Динаміка доходів компаній у галузі дорожнього будівництва у 2022-2024 рр., млрд. грн

Джерело: сформовано на основі [5]

порівняно з 2023 роком більш ніж удвічі – до 1,36 млрд грн. Чистий дохід компанії сягнув 14,9 млрд грн, що на 55% більше, ніж у 2023 р. Також до списку 10 найбільших за обсягом доходу увійшли компанії, які отримали від одного до 14 млрд грн чистого доходу: Автомагістраль-Південь (14,9 млрд грн), Група компаній «Автострада» (10,8 млрд грн), Ростдорстрой (7 млрд грн), Онур Конструкціон Інтернейшнл (4,4 млрд грн), Шляхове будів-

ництво «Альтком» (2,8 млрд грн), Техно-Буд-Центр (2,2 млрд грн), ПБС (1,7 млрд грн), Славродстрой (1,3 млрд грн), Західдорбуд (1,2 млрд грн), Автомагістраль (1,1 млрд грн).

Найбільше коштів з державних тендерів у 2024 р. отримала компанія Автомагістраль-Південь (1,4 млрд грн), найбільшими замовниками компанії стали Служба відновлення у Дніпропетровській області та Служби автомобільних доріг у Сумській та Харківській

Таблиця 1

Найприбутковіші компанії дорожньо-будівельної галузі у 2024 р.

Компанія	Прибуток/збиток за 2023 р., млн грн	Прибуток за 2024 р., млрд грн	Приріст прибутку, %
Автомагістраль-Південь	624,7	1,36	+118
Онур Конструкціон Інтернейшнл	66,6	417,9	+527
Дорожнє підприємство ПБС	20,5	95,4	+364
Ростдорстрой	10,9	94,3	+760
ПБС	87,6	88	+0,4
Європейська дорожньо-будівельна компанія	-2,5	79,6	+3274
Група компаній «Автострада»	46,9	74,5	+58
Весташляхбуд	50	51	+2
СК Автострой	-44	40,6	+192
ШРБУ-48	-20	34,4	+271

Джерело: сформовано на основі [5]

областях. Загалом компанія взяла участь у 1713 тендерах, з яких у 708 здобула перемогу. Компанія Техно-Буд-Центр отримав від державних тендерів 191 млн грн, Група компаній «Автострада» – 43 млн грн, Онур Конструкціон Інтернейшнл – 33 млн грн, Славродстрой – 1 млн грн. В той же час компанії Шляхове будівництво «Альтком», ПБС, Західдорбуд та Автомагістраль не отримали жодних надходжень від державних тендерів.

Найбільший дохід серед усіх регіонів продемонстрували компанії з Одеської області – 58,7 млрд грн. На другому місці Вінницька область із доходом 30,3 млрд грн, на третьому Черкаська область – 14,9 млрд грн. Далі йде Львівська область з показником 12,2 млрд грн. Замикає п'ятірку Київська область із чистим доходом 12,1 млрд грн. Найбільший чистий прибуток продемонстрували компанії Одеської, Львівської та Івано-Франківської областей, тоді як найбільші збитки були зафіксовані в Черкаській області (8,3 млрд грн) [5]. Це підтверджує регіональну нерівномірність розвитку галузі, пов'язану з відмінностями у фінансуванні, логістиці, наявності ресурсів та рівні безпеки.

Серед найактуальніших проблем галузі слід відзначити низьку продуктивність праці, зумовлену недостатнім рівнем механізації та автоматизації виробничих процесів, що особливо відчутно на малих і середніх підприємствах. Додатковими викликами є коливання цін на будівельні матеріали, нестабільність поставок, скорочення державних замовлень

у зв'язку з воєнними діями та обмеженими фінансовими ресурсами. Значна частина техніки перебуває у зношеному стані, а процеси планування часто здійснюються без застосування сучасних цифрових інструментів, що призводить до перевитрат часу, палива та матеріалів. Окремою проблемою є кадровий дефіцит, зокрема нестача кваліфікованих інженерів, техніків та операторів спеціалізованої техніки, а також недостатня увага до системи перепідготовки та навчання персоналу.

У таких умовах підвищення ефективності дорожньо-будівельних робіт стає можливим лише за умови комплексного впровадження сучасних технологічних інновацій та раціональних організаційно-управлінських підходів.

Висновки. Таким чином, комплексна оцінка підтверджує, що, попри кризові шоки, дорожньо-будівельна галузь має значний потенціал для стабілізації та відіграватиме ключову роль у повоєнній відбудові України. Отримані результати дозволяють окреслити перспективи післявоєнного відновлення, які вимагають: збалансованого бюджетного планування з фокусом на відновленні та розвитку, включно з інтеграцією українських дорожніх мереж до європейського транспортного простору; технологічної модернізації та впровадження інновацій для підвищення ефективності робіт; посилення інституційної стійкості та прозорості в системі державних закупівель; вирішення кадрового дефіциту шляхом розвитку системи перепідготовки та навчання персоналу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Дяченко П., Басько А. Стан та перспективи розвитку проєктів дорожнього будівництва. *Управління розвитком складних систем*. 2023. № 54. С. 12-21.
2. Івко А. В. Підходи синкретичного управління в проєктах відновлення дорожньої інфраструктури. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки»*. 2022. Вип. 3(53). С. 433-442.
3. Купалова Г. Конкурентоспроможність підприємств дорожньої галузі в період реформ та економічної нестабільності. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2022. № 5(1). С. 316-321.
4. Офіційний сайт «Transparency International Ukraine» URL: <https://ti-ukraine.org/news/bez-velykogo-budivnytstva-yak-remontuyut-dorogy-u-2024/> (дата звернення: 29.11.2025)
5. Офіційний сайт Платформи великих даних VKURSI URL: <https://vkursi.pro/blog/dokhid-dorozhno-transportnoi-haluzi-z-pochatku-povnomasshtabnoho-vtorhnennia-zris-u-35-razy-ta-siahnuv-1-113818> (дата звернення: 29.11.2025)
6. Притоманов В., Мельник З., Шляхетко А. Зелена книга. Будівництво та ремонт автомобільних доріг URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Budivnytstvo-i-remont-avtomobilnyh-dorig.pdf> (дата звернення: 29.11.2025)
7. Солодовнік О. О. Розвиток дорожнього господарства України у посткризовому періоді. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 23. С. 55-59.

REFERENCES:

1. Diachenko P., Basko A. (2023) Stan ta perspektyvy rozvytku proiektiv dorozhnogo budivnytstva. [State and prospects of road construction projects development]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system – Management of Development of Complex Systems*, vol. 54, pp. 12-21.
2. Ivko A. (2022). Pidkhody synkretichnoho upravlinnia v proiektakh vidnovlennia dorozhnoi infrastruktury [Approaches of syncretic management in road infrastructure restoration projects]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriiia «Tekhnichni nauky» – Bulletin National Transport University. Series «Technical sciences»*, vol. 3 (53), pp. 433-442.
3. Kupalova H. (2022) Konkurentospromozhnist pidpriemstv dorozhnoi haluzi v period reform ta ekonomichnoi nestabilnosti. [Competitiveness of enterprises of the road industry in the period of reforms and economic instability]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Seriiia: Ekonomichni nauky – Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, vol. 5(1), pp. 316-321.
4. Ofitsiyni sait Platformy velykykh danykh VKURSI » [Official website Big data platform VKURSI]. Available at: <https://vkursi.pro/blog/dokhid-dorozhno-transportnoi-haluzi-z-pochatku-povnomasshtabnoho-vtorhnennia-zris-u-35-razy-ta-siahnuv-1-113818> (accessed November 29, 2025).
5. Ofitsiyni sait «Transparency International Ukraine» [Official website Transparency International Ukraine]. Available at: <https://ti-ukraine.org/news/bez-velykogo-budivnytstva-yak-remontuyut-dorogy-u-2024/> (accessed November 29, 2025).
6. Prytomanov V., Melnyk Z., Shliakhetko A. Zelena knyha. Budivnytstvo ta remont avtomobilnykh dorih [Green Book. Construction and repair of highways]. Available at: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Budivnytstvo-i-remont-avtomobilnyh-dorig.pdf> (accessed November 29, 2025).
7. Solodovnik O. (2017) Rozvytok dorozhnogo hospodarstva Ukrainy u postkryzovomu periodi [Development of road service in Ukraine in post crisis period]. *Prychornomorski ekonomichni studii – Black sea economic studies*, vol. 23, pp. 55-59.