

РЕБ-купол чи вогневий захист? Як Україна прикриває потяги та вантажівки від російських FPV-дронів

07:00 14.04.2026 Вт
9 хв

Атаки по логістиці стали викликом не тільки для військових, але й для бізнесу та УЗ



АНАСТАСІЯ РОКИТНА



РЕБ не завжди справляються проти ворожих дронів (фото: Gettyimages)

Атаки російських дронів по транспорту змушують Україну змінювати правила безпеки навіть для пасажирів. "Укрзалізниця" вже запровадила алгоритми евакуації просто під час руху поїздів. Під ударами опиняється не лише транспорт, а вся система логістики: від військових перевезень до експорту зерна.

Чому росіяни переключаються на логістику, які регіони в зоні ризику і чи можливо захистити потяги та вантажівки від FPV-дронів – у матеріалі журналістки РБК-Україна Анастасії Рокитної.

> **Читайте також:** [Вагон не має стати пасткою: "Укрзалізниця" посилила правила через атаки РФ](#)

Головне:

Дрони проти логістики. Російські FPV-дрони дедалі частіше атакують вантажівки, колони постачання і навіть залізничні потяги.

Удари по залізниці. Ціллю ворога є локомотиви, вагони вантажних, пасажирських та приміських поїздів.

Оцінка розвідки. Під ударом дронів можуть бути великі прифронтові міста, такі як Харків, Суми, Слов'янськ, Краматорськ, Запоріжжя, Херсон.

Економічні наслідки атак. НБУ оцінив втрати надходжень від експорту в I кварталі 2026 року у близько 1 млрд доларів.

Комплексний захист. Експерти наголошують, що потрібна комплексна система захисту транспорту: РЕБ, спостереження, організація маршрутів і фізичні заходи.

"Укрзалізниця" запровадила нові правила безпеки для

пасажирів: у разі загрози атаки поїзд можуть зупинити просто на маршруті, а людей евакуювати з вагонів. Йдеться про зміну алгоритмів дій під час потенційних ударів дронів або ракет. Фактично пасажирів готують до сценарію, коли поїзд більше не є безпечним простором.

Але питання тут значно ширше, ніж безпека пасажирів. Залізниця в Україні – це не лише про перевезення людей, а й про ключову артерію економіки та один із базових елементів військової логістики. Саме нею перевозять техніку, паливо, боєприпаси, а також значну частину експорту, зокрема зерно.

І саме тому атаки на поїзди – це не точкові удари по транспорту, а спроба вплинути на всю систему постачання країни.

Росія системно атакує українську логістику – від портів і аеродромів до залізниць та автомобільних маршрутів. Морська логістика перебуває під постійним тиском: порти Одеси, Чорноморська та Ізмаїлю регулярно зазнають ударів ракетами і дронами, що безпосередньо впливає на експорт.

Подібна логіка простежується в повітряному компоненті: удари по аеродромах ще в 2022 році були спробою швидко обмежити мобільність. І все це разом представляє собою одну велику логістичну машину, яка оминала небезпечні маршрути та адаптувалась до воєнних правил, поки не з'явились дрони.

Масове застосування легких та маневрових пташок-камікадзе дозволило атакувати не лише інфраструктуру, а й транспорт у русі. У результаті логістика поступово перестає бути тилом і стає частиною зони бойових дій.

Під ударами – потяги і вантажівки

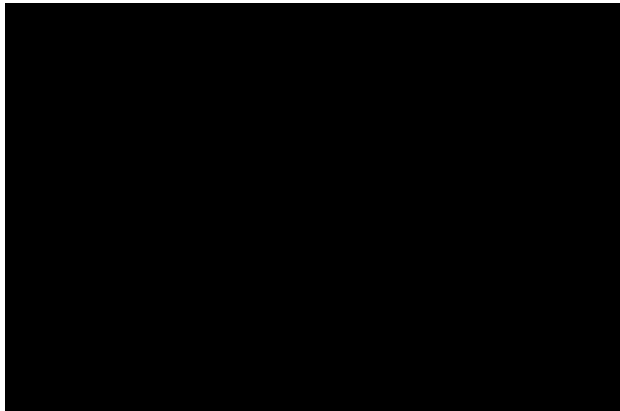
В нових реаліях війни набуває тенденція обстрілів поїздів та вантажівок. В "Укрзалізниці" фіксують удари по рухомому складу.

"Ми фіксуємо посилення атак Російської Федерації по залізничній інфраструктурі, зокрема по рухомому складу. Ціллю ворога є локомотиви, вагони вантажних, пасажирських та приміських поїздів, спецтехніка, що використовується для ремонту залізничної інфраструктури", - зазначили у компанії.

У "Новій пошті" підтверджують, що ризики зростають і для цивільної логістики.

"Автомобілі, які виконують логістичні перевезення, як і інший цивільний транспорт на дорогах, дедалі частіше стають цілями російських FPV-дронів", - повідомили у компанії.

Фактично це означає, що логістика виходить із категорії тилу і стає частиною зони ризику.



Наслідки ворожих атак по інфраструктурі залізниці (Фото: Gettyimages)

Які прифронтові області та міста під загрозою атак дронів та чому?

У Головному управлінні розвідки Міністерства оборони України підтверджують, що використання FPV-дронів по логістиці зростає.

"Збройні сили Російської Федерації переважно застосовують FPV-дрони для ураження особового складу та військової техніки Сил оборони України безпосередньо на лінії бойового зіткнення. Водночас фіксується зростання кількості атак із використанням FPV-дронів по об'єктах транспортної логістики у прикордонних і прифронтових районах", - повідомили у розвідці.

Йдеться про широку географію - Чернігівська, Сумська, Харківська, Луганська, Донецька, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська та Миколаївська області. При цьому обмежена дальність FPV формує чітку зону ризику.

"З огляду на обмежену дальність застосування таких дронів - до 40 кілометрів - розширення ударів по транспортній інфраструктурі поза межами прифронтових регіонів є малоймовірним", - зазначили у ГУР.

Це означає, що під загрозою передусім міста поблизу фронту: **Харків, Суми, Слов'янськ, Краматорськ, Запоріжжя та Херсон.**

Водночас росіяни застосовують і інші засоби, ті ж "Шахеда" чи "Молнії", які мають більшу дальність ураження. І також використовуються росіянами для атаки по нашій логістиці.

Речник Угрупування об'єднаних сил Віктор Трегубов пов'язує зміну тактики противника в прифронтових областях з роботою російського підрозділу безпілотних систем "Рубікон", який розширює зону впливу.

"Останній рік ми спостерігаємо певну стабілізацію тактик: є велика "кіл-зона", є росіяни, що по ній повзуть в пішому порядку. Це дозволяє розмінювати людей на території, але за вкрай незручним коефіцієнтом. Тому шукають альтернативи, і серед інших опцій тестують ураження логістичних шляхів", - зазначив він.

За його словами, у разі ефективності такої тактики російські сили можуть намагатися системно блокувати постачання Силам оборони.

Атаки на логістику несуть економічні наслідки

Крім пасажирських перевезень, залізниці несуть і вантажі економіки. Голова Центру транспортних стратегій Сергій Вовк в коментарі РБК-Україна говорить про формування нової логіки управління ризиками у разі атак.

"Наразі ведеться системна робота з визначення пріоритетності об'єктів. Фактично сформована певна "школа пріоритетів": які вузли є критичними, а які менш важливими. Наприклад, якщо енергетичний вузол забезпечує ділянку, що безпосередньо впливає на ключові логістичні маршрути, його пріоритет захисту значно вищий, ніж у окремих генераційних об'єктів", - зазначив він.

Крім того, паралельно готують рішення, щоб зменшити шкоду від атак. Йдеться передусім про адаптацію логістичних маршрутів і підвищення стійкості системи.

Окремо експерт звертає увагу на часовий фактор: "Важливо розуміти, що нинішній період не є піковим. Якщо говорити про зернові перевезення, то зараз один із відносно низьких сезонів. Основне навантаження почне зростати ближче до серпня і далі. Тому ключове завдання - підготуватися і мінімізувати ризики саме перед цим піковим періодом".

У разі повторних атак противника по залізничному транспорту, зокрема, по вагонах, критичної проблеми з їх заміною немає, говорить Вовк. В Україні є виробничі можливості, а також доступ до закупівель за кордоном. Більше того, у сегменті вантажних вагонів зараз навіть спостерігається певний профіцит парку, додав він.

Втім ключовим обмеженням залишаються фінанси: "Укрзалізниця" перебуває у складному фінансовому становищі, а удари по інфраструктурі лише збільшують потребу в компенсаціях і відновленні. Тому вже обговорюється створення окремих фінансових механізмів та фондів для покриття таких витрат".

Старша економістка Центру економічних стратегій Наталія Колесніченко, в свою чергу, зазначає, що атаки на "логістичні колеса" несуть прямі втрати вантажних перевезень: за даними Державної служби статистики, у січні-лютому 2026 року обсяги вантажних перевезень скоротилися на 6,4% порівняно з аналогічним періодом минулого року. А це, у свою чергу, обмежує і доходи перевізників.

Вона також звертає увагу на експорт: "Нацбанк оцінив втрати надходжень від експорту в першому кварталі 2026 року у близько 1 млрд доларів саме через посилення обстрілів портової, енергетичної та промислової інфраструктури".

Логістичні ризики впливають і на виробництво: потенційні перебої із транспортуванням продукції можуть змусити підприємства обмежувати завантаження виробничих потужностей – щоб не накопичувати готову продукцію на складах.

Втім, бізнес частково адаптується і має значний успішний досвід швидкої переорієнтації транспортних потоків - з чорноморських портів на порти Дунаю та на західний кордон, з залізничних перевезень - на автомобільні, додає експертка.

Чи можна покрити логістичний транспорт РЕБ-куполом?

Проти дронів є вже давно діюча система радіоелектронної боротьби, яку активно застосовують на фронті. Питання в тому, чи достатньо покрити транспорт лише РЕБом? На що заступник директора BlueBird Tech Борис Будеянський відповідає так: "Засоби РЕБ суттєво підвищують захищеність вагонів і транспорту від FPV, але вони не є "чарівною кнопкою". Це працює лише як частина комплексної системи, де поєднані РЕБ, спостереження, організація маршрутів і фізичні заходи".

Він пояснює, що ефективність РЕБ залежить від сценарію застосування, зокрема правильно підібраний РЕБ реально знижує ймовірність ураження. Він може створювати своєрідний "купол" або коридор, який ускладнює підхід дрона до цілі - наприклад, на під'їздах до станцій або логістичних вузлів.

Втім, технологічні зміни ускладнюють захист: "Противник активно застосовує FPV на оптоволокну - на такі дрони РЕБ по радіоканалу практично не впливає".

Військові підтверджують, що працює лише поєднання методів. Командир батальйону бригади "Рубіж" В'ячеслав Пирогівський додає: "Убезпечити техніку від FPV-атак можливо лише комплексно. У нашому випадку це навари на техніку, РЕБ, і що найбільш дієво - військові, які їдуть поруч в іншому авто або кузові та можуть зі зброї відстрілювати ворожий коптер".

Також допомагають антидронові сітки, якими покрита прифронтна територія. Це не вирішує проблему повністю, але всі ці засоби разом дозволяють значно знизити ризики.

У підсумку атаки на транспорт змінюють саму логіку війни. Логістика стає окремою ціллю, а її стійкість – ключовим фактором обороноздатності та економіки. І головне питання тепер: не лише як протидіяти дронам, а як забезпечити безперервну роботу системи постачання в умовах постійної загрози.

Запитання-відповіді (FAQ):

Які міста та області перебувають у найбільшій зоні ризику?

Під загрозою атак FPV-дронів опинилися прикордонні та прифронтові регіони (від Чернігівщини до Херсонщини). Через обмежену дальність польоту дронів (до 40 км), під прямим ударом – Харків, Суми, Слов'янськ, Краматорськ, Запоріжжя та Херсон.

Чому російські війська змінили тактику і почали атакувати транспорт?

Ворог шукає альтернативу виснажливим штурмам піхотою. Системні удари по потягах та вантажівках – це спроба блокувати постачання Сил оборони та паралізувати економічне життя країни, перетворивши логістику на частину зони бойових дій.

Яких економічних збитків уже завдано Україні в 2026 році?

За оцінками НБУ, лише в першому кварталі 2026 року Україна втратила близько 1 млрд доларів експортних надходжень. Обсяги вантажних перевезень у січні-лютому впали на 6,4% порівняно з минулим роком.

Які нові правила безпеки запровадила "Укрзалізниця" для пасажирів?

Залізниця більше не вважається "безпечним тилом". Тепер у разі загрози атаки поїзди можуть зупинити прямо на маршруті, а пасажирів – екстрено евакуювати з вагонів. Це новий алгоритм дій для захисту людей від ударів дронів та ракет.

Чи здатний РЕБ повністю захистити транспорт від дронів?

Ні, РЕБ – це не "панацея". Він ефективний проти радіокерованих моделей, але безсилий проти дронів на оптоволокну. Тому захист має бути комплексним: поєднання РЕБ-куполів, антидронових сіток, маневрування маршрутами та фізичного супроводу вогневими групами.



Не пропустіть головне! Підпишіться на наші оновлення в Google!

Або читайте нас там, де вам зручно!



Більше по темі:

Укрзалізниця

Російська Федерація

ГУР

Дрони

НОВИНИ



Прильоти балістики та сотні дронів у небі: ЗСУ розкрили деталі нічної атаки росіян

НОВИНИ

[Новини України](#)

[Війна в Україні](#)

[Економіка](#)

[Світ](#)

[Надзвичайні події](#)

ПОЛІТИКА

БІЗНЕС

[Економіка](#)

[Фінанси](#)

[Авто](#)

[Tech](#)

[Енергетика](#)

АНАЛІТИКА

[Статті](#)

[Інтерв'ю](#)

[Точка зору](#)

ЖИТТЯ

[Гроші](#)

[Зміни](#)

[Освіта](#)

[Суспільство](#)

РОЗВАГИ

[Шоу бізнес](#)

[Поради](#)

[Гороскопи](#)

[Свята](#)

[Цікаве](#)

[Спорт](#)

LIFESTYLE

[Психологія](#)

[Їжа](#)

[Подорожі](#)

[Здорове життя](#)

[Мода та краса](#)

UA | EN | RU  РБК-УКРАЇНА

[Про компанію](#)

[Редакційна політика і стандарти](#)

[Як стати нашим автором](#)

[Правила користування](#)

[Правова інформація](#)

[Політика конфіденційності](#)

[Контакти](#)

[Команда](#)

[Вакансії в РБК-Україна](#)

Розмістити рекламу



Інформаційний портал «РБК-Україна» має тримовну версію (українську, російську та англійську), головна сторінка portalу - <https://www.rbc.ua>. Фотографії, зображення належать їх правовласникам. Всі фотографії на Порталі, авторами яких є журналісти «РБК-Україна», розміщені на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International. Редакція «РБК-Україна» може не поділяти точку зору авторів. Оціночні судження не підлягають спростуванню та доведенню їх правдивості. За достовірність та зміст реклами відповідальність несе рекламодавець. Матеріали, позначені плашкою: «Прес-релізи», «Спецпроект», «Партнерський матеріал», «Promo», «Благодійність», «Резонанс» розміщуються на правах реклами і призначені, як правило, для осіб, які досягли 21-річного віку. «Новини компанії» - це інформаційний формат, що охоплює новини, події та оголошення, пов'язані з діяльністю компанії, базуються на пресрелізах, які випускають самі компанії, і за які редакція не несе відповідальність. Онлайн-медіа «РБК-Україна» призначене для осіб віком від 21 року.

© LLC «UBT MEDIA», 2006-2026.