

Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019).

Спеціальність – 281.

Державне управління: удосконалення та розвиток. 2026. № 5.

ISSN 2307-2156



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2026.5.33>

УДК 351:656

В. В. Фалюш,

аспірант кафедри публічного управління та адміністрування,

Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-9738-4201>

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ В УКРАЇНІ

V. Faliush,

Postgraduate student, Department of Public Management and Administration,

Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law

PROSPECTIVE DIRECTIONS OF PUBLIC ADMINISTRATION OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS IN UKRAINE

В статті на основі аналізу теоретичного доробку та сучасних тенденцій у цій сфері здійснено обґрунтування перспективних напрямів

публічного управління розвитком транспортних інфраструктурних проєктів в Україні. Обґрунтовано, що публічне управління транспортними інфраструктурними проєктами має здійснюватись в межах розвитку міжнародних транспортних коридорів, як багаторівневої системи, характеристики окремих складових якої обумовлені впливом глобальних економічних, політичних й технологічних тенденцій. В рамках досліджень цієї багаторівневої системи статичні підходи поступаються динамічним, які ґрунтуються на використанні математичних моделей та системному аналізі, що забезпечують більшу вірогідність прогнозування потоків вантажів та можливість визначати потенціал розвитку за мінливої кон'юнктури. Здатність суб'єктів долати слабкі місця в транспортній інфраструктурі (відсутність цифрової інтеграції, недостатня пропускна спроможність) обумовлена спроможністю держави та бізнес-структур забезпечити належне багатоканальне фінансування та ефективну реалізацію інфраструктурних проєктів для забезпечення конкурентоспроможності відповідного транспортного коридору.

Аналіз наукової літератури та сучасних тенденцій у цій сфері показують, що популярності набуває концепція трансформації української транзитно-логістичної системи, фокусуючись на співпраці з країнами Північної Європи та країнами Чорноморського басейну. Розвиток міжнародних транспортних коридорів «Балтійське море-Чорне море» та «Гельсінкі-Чернігів-Київ-Одеса» (Крітський №9) має розглядатися на основі системного аналізу, який враховує технологічні, економічні, організаційні, інфраструктурні аспекти. Для реалізації потенціалу транспортного коридору необхідні перманентні зусилля щодо застосування фінансових механізмів розвитку інфраструктурних проєктів, цифровізації щодо транзитних процедур, уніфікації правил. Такі заходи сприятимуть також зростанню транспортно-логістичного потенціалу різних держав, стимулюватимуть процеси забезпечення регіонального розвитку та збалансуванню економічних зон через залучення нових територій до операцій

торгівлі. Такі міжнародні транспортні коридори являють собою критично важливий для України елемент глобальної транспортно-інфраструктурної системи, який має забезпечити розвиток торгових маршрутів, стійкість національної економіки в умовах сучасних геополітичних викликів.

The article, based on the analysis of theoretical achievements and modern trends in this area, substantiates promising areas of public management of the development of transport infrastructure projects in Ukraine. It is substantiated that public management of transport infrastructure projects should be carried out within the framework of the development of international transport corridors, as a multi-level system, the characteristics of individual components of which are determined by the influence of global economic, political and technological trends. Within the framework of research into this multi-level system, static approaches are inferior to dynamic ones, which are based on the use of mathematical models and system analysis, which provide greater reliability in predicting cargo flows and the ability to determine the development potential in a changing environment. The ability of entities to overcome weaknesses in transport infrastructure (lack of digital integration, insufficient capacity) is determined by the ability of the state and business structures to provide adequate multi-channel financing and effective implementation of infrastructure projects to ensure the competitiveness of the relevant transport corridor.

Analysis of scientific literature and current trends in this area show that the concept of transforming the Ukrainian transit and logistics system is gaining popularity, focusing on cooperation with the countries of Northern Europe and the countries of the Black Sea basin. The development of the international transport corridors "Baltic Sea-Black Sea" and "Helsinki-Chernihiv-Kyiv-Odesa" (Crete No. 9) should be considered on the basis of a systemic analysis that takes into account technological, economic, organizational, and infrastructure aspects. To realize the potential of the transport corridor, permanent efforts are needed to apply financial mechanisms for the development of infrastructure projects, digitalization of transit

procedures, and unification of rules. Only with the comprehensive interaction of business structures, state and international institutions can the transport corridor play an important role in redistributing cargo flows between the countries of the Baltic and Mediterranean basins. To this it is necessary to add the priority of introducing innovations and digitalization of all operations within the development of the transport corridor, in particular regarding the implementation of blockchain technologies, electronic invoices, etc. Such an approach will help simplify control and increase transparency at border crossings, minimizing or eliminating multiple checks and paper document flow. In addition, the use of IT solutions for the development of transport infrastructure projects creates the prerequisites for the transition to SMART corridors with a high degree of efficiency in the exchange of information on ship schedules, terminal status, availability/absence of rolling stock, etc. Such measures will also contribute to the growth of the transport and logistics potential of different states, stimulate the processes of ensuring regional development and balancing economic zones by attracting new territories to trade operations. Such international transport corridors are a critically important element of the global transport and infrastructure system for Ukraine, which should ensure the development of trade routes and the stability of the national economy in the face of modern geopolitical challenges.

Ключові слова: державне управління, публічне управління, міжнародні транспортні коридори, транспортно-логістична система, транспортні інфраструктурні проекти, фінансові механізми, цифровізація.

Keywords: state government, public administration, international transport corridors, transport and logistics system, transport infrastructure projects, financial mechanisms, digitalization.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями. Транспортні інфраструктурні проекти посідають ключове місце в системі економічних глобальних зв'язків, забезпечуючи при

цьому ефективну міждержавну взаємодію. Вони виступають не лише логістичними каналами для переміщення пасажирів й вантажів, але також є просторовими комплексними структурами, які формуються і розвиваються під впливом геополітичних, економічних та інфраструктурних чинників. У науковій спільноті поняття транспортних інфраструктурних проектів обговорюється фахівцями у галузі державного управління, економіки, логістики, оскільки розуміння специфіки та ролі таких проектів впливає на ухвалення стратегічних рішень у сфері управління соціально-економічним розвитком.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз наукової літератури показав, що кількість наукових публікацій на теми, пов'язані із транспортними інфраструктурними проектами має позитивну тенденцію. При цьому, питома вага публікацій припадає саме на Китай (43%), США мають показник 9%, Індія – 4%, Італія 3%, Південна Корея, Німеччина і Канада – по 2%. Україна в цьому рейтингу не займає лідируючих позицій, але в українських наукових фахових журналах, монографіях та дисертаційних роботах представлено доволі значну кількість відповідних досліджень. Серед вітчизняних дослідників, можна виділити роботи Бондаря Н.М. [2], Бурика М.М. [3], Демчини В.Р., Ратушного А.Р. [4], Дмитрієвої О.І. [6], Кокорева В.В. [8; 9], Поліщук О.М. [10], Ремзіної Н.А. [11], Фердмана Г.П. [13], Шемаєва В.В. [15].

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є обґрунтування перспективних напрямів публічного управління розвитком транспортних інфраструктурних проектів в Україні на основі аналізу теоретичного доробку та сучасних тенденцій у цій сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних дослідженнях зазначається, що економічні й політичні реалії обумовлюють системну трансформацію традиційних міжнародних логістичних маршрутів, особливо щодо перевезень морським транспортом, при цьому посилюється значущість залізничних маршрутів внаслідок перенаправлення потоків вантажів [13]. Факти змін в транспортній інфраструктурі України демонструють, що

військово-політичні чинники трансформують економічні зв'язки, які йшли через порти Азовського та Чорного морів, і змушує до пошуків інших логістичних рішень для підтримання функціонування системи національної економіки. В сучасних наукових публікаціях наголошується на важливості переосмислення традиційних підходів до проведення оцінки інвестиційних проектів: геополітичні й технологічні чинники посилюють ризики, які необхідно враховувати при розробленні стратегій розвитку транспортної інфраструктури (зокрема, модернізацію наявних транспортних хабів, будівництво високошвидкісної залізниці) [8; 12; 14]. Дослідники детально аргументують, як формування інтегрованої транспортної мережі, що поєднує різні види транспорту, створює умови для просторового розвитку та забезпечення конкурентоспроможності регіонів України. Сучасні наукові концепції охоплюють інфраструктурну та промислову взаємодію, що підтверджує важливість впровадження інтелектуальних технологій та логістично-інформаційних сервісів з метою удосконалення системи транспортних перевезень. Окрім того, в науковій літературі обґрунтовується необхідність розширення транспортних схем на основі включення підприємств різних галузей, цифрової та портової інфраструктури.

У цьому контексті особливої важливості набувають заходи державного впливу щодо залучення інвестиційних ресурсів у розбудову залізничних ділянок, які стануть ключовими для розвитку західного маршруту. При цьому на міждержавному рівні необхідно забезпечити узгоджену реалізацію транспортних інфраструктурних проектів у кількох країнах одночасно, оскільки саме комплексна скоординована модернізація дає змогу запобігти перевантажень системи та зберігає збалансованість потоків перевезень. Не менш важливими є висновки щодо системних моделей та кількісних методів для аналізу функціонування міжнародних транспортних коридорів пропонують В.В. Дикань, О.І. Дмитрієва, Р.Н. Жангожа [5; 6; 7]. В публікаціях вчених наголошується, що масштабні транснаціональні проекти потребують узгодженої логістично-митної політики та єдиних технічних регламентів. При

цьому в наукових публікаціях зазначається на важливості багатofакторних й теоретико-ігрових моделей, за допомогою яких можна виявляти основні ризики та формувати плани розвитку інфраструктурних проєктів. На думку експертів, саме комплексний підхід забезпечує найбільшу вірогідність прогнозування й дає змогу враховувати політико-економічні, технологічні та інші чинники, підвищуючи тим самим стійкість економічних систем.

У науковій літературі МТК (міжнародний транспортний коридор) переважно розглядається як складна система, функціонування і структура якої обумовлені постійними змінами у зовнішньому середовищі та її багаторівневою організацією [2; 6]. Науковці звертаються до принципів системного аналізу та загальної теорії систем, акцентуючи увагу на важливості чіткого розмежування таких категорій, як «підсистеми», «структура», «елементи» транспортного коридору, а також визначення індикаторів його стану. Цим забезпечуються можливості для об'єктивного оцінювання стійкості міжнародних транспортних коридорів щодо впливу тарифних, економічних, геополітичних та інших чинників, виявлення взаємозалежності між глобальними (специфіка системи державного управління, конкурентне середовище, особливості транзитних правил) та локальними характеристиками (пропускна спроможність транспортних ділянок). Також авторами пропонується система критеріїв визначення ефективності, яка дає змогу ранжувати організаційно-технічні параметри з урахуванням їх внеску у кінцеві цілі транспортної інфраструктури (збереження вантажів, підвищення надійності, скорочення вартості та часу доставки) [6; 13]. Важливим результатом здійснення аналізу є виявлення специфічних ділянок в логістичній схемі, які можуть негативно впливати на сумарну продуктивність транспортного коридору. Системність дослідження при цьому має особливу цінність через врахування динаміки при здійсненні оцінювання функціонування транспортних коридорів: зміна одного компонента матиме вплив на всю транспортну інфраструктуру.

Трансформація геополітичної ситуації, динаміка міжнародних товарних потоків визначають розвиток відповідних транзитних послуг [13; 14]. Разом із тим, підкреслюється також неоднорідність наявних інфраструктурних умов. Зокрема, мають місце різні маршрути в межах окремого коридору. Кожен таких маршрутів характеризується певними перевагами (мінімізація прикордонних переходів та кращі терміни доставки вантажів), а також обмеженнями (відсутність мультимодальних терміналів, реконструкція залізничних ділянок тощо). Ця невизначеність посилюється збройною агресією РФ проти України, яка триває з 2014 р., зовнішньополітичними чинниками, що обумовлює необхідність активної державної підтримки при реалізації комплексних інфраструктурних проектів щодо розвитку безпечних логістичних хабів для комбінування автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Враховуючи те, що великі перевізники у сучасних умовах визначають маршрути з урахуванням наявності мультимодальних сервісів, тарифних ставок, цифрової підтримки перевезень, часу очікування на терміналах, – нагальною є потреба прискореної модернізації транспортної інфраструктури. Особлива увага при цьому має приділятися взаємодії широтних та меридіальних шляхів. Саме в місцях перетину розбудовуються логістичні хаби для перерозподілу значних потоків перевезень. Таким чином, забезпечення ефективного використання потенціалу транспортного коридору потребує комплексного планування на основі узгодження локальних інфраструктурних проектів (будівництво терміналів, окремих ділянок тощо) із завданнями стратегічного розвитку української та міжнародної транспортної інфраструктури.

Значна увага в науковій літературі приділена обґрунтуванню теоретико-методичних положень щодо оцінки потенціалу міжнародних транспортних коридорів [6; 15]. При цьому підкреслено, що традиційний статичний аналіз не враховує складність тих процесів, що мають місце у сфері транспортної інфраструктури. Наголошується на необхідності використання графових моделей, які враховують не лише самі дані, але й зв'язки між відповідними

даними, що дає змогу визначати оптимальні за вартістю і часом маршрути, а також аналізувати компромісні варіанти, в яких певним чином враховано критерії тарифної привабливості та швидкості доставки. Одним з основних результатів такого підходу є характеристика зон еластичності, в діапазоні яких за навіть несуттєвих змін зовнішніх чинників (прискорення митних оформлень, зниження тарифів на перевезення залізничним транспортом) потік вантажів може швидко переорієнтовуватись на інший маршрут. Важливим є те, що подібні розрахунки неможливі без належного унормування взаємодії операторів та актуальної інформації про інфраструктуру, щоб результати графового моделювання мали практичне значення.

Підсумовуючи наведені вище теоретичні положення, можна дійти попереднього висновку. По-перше, міжнародні транспортні коридори є багаторівневою системою, в межах якої характеристики її окремих складових (терміналів, залізничних станцій, окремих ділянок) обумовлені впливом глобальних економічних, політичних й технологічних тенденцій. По-друге, поступово статичні підходи поступаються динамічним, які ґрунтуються на використанні математичних моделей та системному аналізі, що забезпечує більшу вірогідність прогнозування потоків вантажів та можливість визначати потенціал розвитку за мінливої кон'юнктури. По-третє, здатність суб'єктів долати слабкі місця в транспортній інфраструктурі (відсутність цифрової інтеграції, недостатня пропускна спроможність) обумовлена спроможністю держави та бізнес-структур забезпечити належне багатоканальне фінансування та ефективну реалізацію інфраструктурних проєктів для забезпечення конкурентоспроможності відповідного транспортного коридору.

Окрема увага у науковій літературі приділена глобальним процесам формування економічної інтеграції та розбудові міжнародних транспортних коридорів [1; 2]. Наголошується, що альтернативні маршрути в межах МТК можуть конкурувати між собою, а також один одного доповнювати. Необхідним при цьому є вдосконалення об'єктів інфраструктури (прикордонних переходів, портів, залізничних вузлів), а також заснуванню

спільних операторів об'єктів транспортної інфраструктури, уніфікації стандартів та регуляторних норм для забезпечення ефективної комунікації та функціонування. Перехід на єдині стандарти документації та впровадження цифрового документообміну забезпечать зменшення витрат та прискорення транзиту. Це потребує уніфікації технічних стандартів та гармонізації митних процедур. Автори також зазначають на перспективності розвитку МТК через територію України для збільшення потоку вантажів, але зауважують, що відповідні маршрути не мають належної збалансованості, що може проявлятися зокрема у накопиченні значної кількості порожніх контейнерів та, відповідно, потребує узгодження тарифів.

Популярності також набуває концепція меридіальної трансформації української транзитно-логістичної системи, фокусуючись на співпраці з країнами Північної Європи та країнами Чорноморського басейну [13; 14; 15]. Міжнародний транспортний коридор «Балтійське море-Чорне море» у контексті геополітичних обмежень може стати ключовою складовою економічного суверенітету, надаючи Україні змогу диверсифікувати торговельні комунікації та зменшити ризики через напрями, які контролюються з боку РФ. Зберігається при цьому низка проблем, обумовлених недостатнім розвитком та безпекою портової інфраструктури на Чорному морі, пропускнуою спроможністю залізниці та відсутністю оператора для забезпечення координації інвестиційних проєктів та мультимодальних перевезень. Туреччина зацікавлена у прискоренні потоків вантажів каналами Босфор і Дарданелли, але розвиток цього маршруту потребує комплексного підходу до модернізації інфраструктурних вузлів та синхронізації дій України, Туреччини, Грузії, ЄС та інших учасників. Координація взаємодії всіх сторін здатна трансформувати Міжнародний транспортні коридори «Гельсінкі-Чернігів-Київ-Одеса» (Крітський №9) та підвищити стійкість міжнародної транспортної системи, до якої органічно буде інтегровано інші області України, зацікавлені у розширенні транзитних та експортних можливостей. Йдеться не лише про комерційну вигоду, але й також про можливість

довгострокової реалізації національних інтересів. Така меридіальна переорієнтація забезпечує кращу комунікацію з глобальним ринком та сприяє технологічному розвитку України. Окрім того, такий маршрут може забезпечити суттєве скорочення логістичних витрат та транзитного часу. Зокрема, необхідно зазначити про мультимодальні переваги цього міжнародного транспортного коридору, що передбачає використання морського, автомобільного, залізничного транспорту, що значно підвищує гнучкість реалізації логістичних рішень та розширює можливості для здійснення оптимізації витрат. Важливим є те, що аналіз ефективності коридорів «Балтійське море-Чорне море» та «Гельсінкі-Чернігів-Київ-Одеса» (Крітський №9) має не лише враховувати геополітичний чинник, але й внутрішні організаційно-фінансові обмеження, зокрема щодо готовності бізнес-структур брати участь в інфраструктурних проектах, недостатнього розвитку схем реалізації державно-приватного партнерства, тривалість погоджувальних процедур у митній сфері. Враховуючи результати оцінки щодо пропускнуєї спроможності вузлових станцій, – для забезпечення інтеграційного ефекту необхідно синхронно з іншими країнами планувати їх розширення, щоб уникнути фрагментарності та запобігти створенню вузьких місць у логістично-транспортній системі [2; 14]. Особлива увага при цьому приділяється узгодженню тарифів та гармонізації правової бази щодо стимулювання залучення до інфраструктурних проектів різних операторів на конкурентних засадах та мінімізації ризиків через прості складських потужностей й рухомого складу. Розглядаючи перспективи стратегічного розвитку, експерти сходяться на думці, що лише за умови комплексної взаємодії бізнес-структур, державних та міжнародних інституцій транспортних коридор здатний відігравати важливу роль щодо перерозподілу потоків вантажів між країнами Балтійського та Середземноморського басейну. До цього необхідно додати про пріоритетність впровадження інновацій та цифровізації усіх операцій в межах розвитку транспортного коридору, зокрема щодо впровадження технологій блокчейну, електронних накладних тощо.

Такий підхід сприятиме спрощенню контролю та підвищенню прозорості на прикордонних переходах, мінімізуючи або виключивши багаторазові перевірки та паперовий документообіг. Окрім того, застосування ІТ-рішень щодо розвитку транспортних інфраструктурних проектів створює передумови для переходу до SMART-коридорів із високим ступенем оперативності обміну інформацією про розклад суден, стан терміналів, наявність/відсутність рухомого складу тощо.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Таким чином, можна дійти висновку, що публічне управління транспортними інфраструктурними проектами має здійснюватись в межах розвитку міжнародних транспортних коридорів, як багаторівневої системи, характеристики окремих складових якої обумовлені впливом глобальних економічних, політичних й технологічних тенденцій. В рамках досліджень цієї багаторівневої системи статичні підходи поступаються динамічним, які ґрунтуються на використанні математичних моделей та системному аналізі, що забезпечують більшу вірогідність прогнозування потоків вантажів та можливість визначати потенціал розвитку за мінливої кон'юнктури. Здатність суб'єктів долати слабкі місця в транспортній інфраструктурі (відсутність цифрової інтеграції, недостатня пропускна спроможність) обумовлена спроможністю держави та бізнес-структур забезпечити належне багатоканальне фінансування та ефективну реалізацію інфраструктурних проектів для забезпечення конкурентоспроможності відповідного транспортного коридору.

Аналіз наукової літератури та сучасних тенденцій у цій сфері показують, що розвиток коридорів «Балтійське море-Чорне море» та «Гельсінкі-Чернігів-Київ-Одеса» (Крітський №9) має розглядатися на основі системного аналізу, який враховує технологічні, економічні, організаційні, інфраструктурні аспекти. Для реалізації потенціалу транспортного коридору необхідні перманентні зусилля щодо застосування фінансових механізмів розвитку інфраструктурних проектів, цифровізації щодо транзитних процедур,

уніфікації правил. Такі заходи сприятимуть також зростанню транспортно-логістичного потенціалу різних держав, стимулюватимуть процеси забезпечення регіонального розвитку та збалансуванню економічних зон через залучення нових територій до операцій торгівлі. Такі міжнародні транспортні коридори являють собою критично важливий для України елемент глобальної транспортно-інфраструктурної системи, який має забезпечити розвиток торгових маршрутів, стійкість національної економіки в умовах сучасних геополітичних викликів.

Література

1. Бондар В.В. Роль інновацій у формування транспортної інфраструктури національної економіки в умовах глобалізації. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія: Економічні науки. Херсон, 2016. Вип.21. Ч. 1. С. 65-68.].
2. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. К.: НТУ, 2014. 336 с.
3. Бурик М.М. Дослідження ефективності механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України. Публічне адміністрування і національна безпека. 2020. № 8 (16). URL: <https://www.inter-nauka.com/issues/administration2020/8/6591>].
4. Демчина В.Р., Ратушний А.Р. Модель та результати оцінення стану населених пунктів під час реалізації проектів розвитку транспортної інфраструктури у післявоєнний період. *Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського*, 2024, Вип. 1(144), 46-53. URL: <https://doi.org/10.32782/1995-0519.2024.1.6>]
5. Дикань В.В., Цзян Пань. Передумови та перспективи інноваційно-інвестиційного співробітництва України та Китаю. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія: Економічні науки. 2020. № 38. С. 7-12.
6. Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: теорія, методологія, практика: монографія. Харків: ФОП Бровін О.В., 2020, 368 с.

7. Жангожа Р.Н. Транснаціональний мегапроект «Один пояс - один шлях» в контексті геостратегічних інтересів України. *Україна: події, факти, коментарі*. 2018. № 20. С. 32-36.

8. Кокорєв В.В. Механізми державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури регіону: дисертація доктора філософії: спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування». Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна. Харків, 2025. 229 с.

9. Кокорєв В.В. Основні складові стратегії державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні. *Наукові інновації та передові технології*. 2024. №8(36). С. 128-140.

10. Поліщук О.М. Організація системи паркування як основний напрям вдосконалення транспортної інфраструктури. Формування ринкових відносин в Україні: збірник наукових праць. 2015. № 10 (173). С. 105-109.

11. Ремзіна Н.А. Теоретичні засади, умови та перспективи розвитку мультимодальної інфраструктури в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент»*. 2019. Вип. № 40. С. 30-37.

12. Саркісов І.Р. Інноваційна діяльність у сфері залізничного транспорту: організаційно-правові аспекти: дисертація доктора філософії: спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування». Національний університет «Одеська політехніка». Одеса, 2026. 200 с.

13. Фердман Г.П. Механізми створення інтегрованої системи транспортної безпеки України: державно-управлінський аспект: монографія. Одеса: ННБК "АТБ". 2022. 444 с.

14. Хайнас Р.М. Зовнішньоекономічна співпраця Європейського Союзу та країн Східного партнерства в сфері транспорту в умовах сучасних трансформацій: дисертація доктора філософії: спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини». Державний вищий навчальний заклад «Ужгородський національний університет». Ужгород, 2026. 231 с.

15. Шемаєв В.В. Теоретико-методологічні засади та пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки України: монографія. Київ: Вид-во НУОУ, 2018. 368 с.

References

1. Bondar, V.V. (2016), "The role of innovation in the formation of transport infrastructure of the national economy in the context of globalization", *Naukovyj visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky*, vol.21, no. 1, pp. 65-68.].
2. Bondar, N.M. (2014), *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of transport infrastructure of Ukraine based on public-private partnership], NTU, Kyiv, Ukraine.
3. Buryk, M.M. (2020), "Study of the effectiveness of public administration mechanisms of Ukraine's transport infrastructure", *Publichne administruvannia i natsional'na bezpeka*, vol. 8 (16). URL: <https://www.inter-nauka.com/issues/administration2020/8/6591>],
4. Demchyna, V.R. and Ratushnyj, A.R. (2024), "Model and results of assessing the condition of settlements during the implementation of transport infrastructure development projects in the post-war period", *Visnyk Kremenchuts'koho natsional'noho universytetu imeni Mykhajla Ostrohrads'koho*, vol. 1(144), pp. 46-53. URL: <https://doi.org/10.32782/1995-0519.2024.1.6>]
5. Dykan', V.V. and Tszian, Pan'. (2020), "Preconditions and prospects of innovative and investment cooperation between Ukraine and China", *Naukovyj visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky*, vol. 38, pp. 7-12.
6. Dmytriieva, O.I. (2020), *Derzhavne rehuliuвання innovatsijnoho rozvytku transportnoi infrastruktury: teoriia, metodolohiia, praktyka* [State regulation of innovative development of transport infrastructure: theory, methodology, practice], FOP Brovin O.V., Kharkiv, Ukraine.
7. Zhanhozha, R.N. (2018), "The transnational megaproject "One Belt – One Road" in the context of Ukraine's geostrategic interests.", *Ukraina: podii, fakty, komentari*, vol. 20, pp. 32-36.
8. Kokoriev, V.V. (2025), "Mechanisms of state regulation of regional transport infrastructure development", Abstract of Ph.D. dissertation, *Publichne upravlinnia ta administruvannia*, Kharkivs'kyj natsional'nyj universytet imeni V. N. Karazina. Kharkiv, Ukraine.
9. Kokoriev, V.V. (2024), "Main components of the strategy for state regulation of transport infrastructure development at the regional level". *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnolohii*, vol. 8(36), pp. 128-140.

10. Polischuk, O.M. (2015), "Organization of the parking system as the main direction of transport infrastructure improvement", *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini: zbirnyk naukovykh prats'*, vol. 10 (173), pp. 105-109.
11. Remzina, N.A. (2019), "Theoretical foundations, conditions and prospects for the development of multimodal infrastructure in Ukraine", *Naukovyj visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Serii: «Ekonomika i menedzhment»*, vol. 40, pp. 30-37.
12. Sarkisov, I.R. (2026) "Innovative activity in railway transport: organizational and legal aspects", Abstract of Ph.D. dissertation, Publichne upravlinnia ta administruvannia. Natsional'nyj universytet «Odes'ka politekhnika». Odesa, Ukraine.
13. Ferdman, H.P. (2022), *Mekhanizmy stvorennia integrovanoi systemy transportnoi bezpeky Ukrainy: derzhavno-upravlins'kyj aspekt* [Mechanisms for creating an integrated transport security system of Ukraine: public administration aspect], NNVK "ATB". Odesa, Ukraine.
14. Khajnas, R.M. (2026), "Foreign economic cooperation of the European Union and Eastern Partnership countries in the transport sector in the context of modern transformations", Abstract of Ph.D. dissertation, Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny, Derzhavnyj vyschyj navchal'nyj zaklad «Uzhhorods'kyj natsional'nyj universytet». Uzhhorod, Ukraine.
15. Shemaiev, V.V. (2018), *Teoretyko-metodolohichni zasady ta priorytety rozvytku transportnoi infrastruktury v systemi ekonomichnoi bezpeky Ukrainy* [Theoretical and methodological foundations and priorities for the development of transport infrastructure in the system of economic security of Ukraine], Vyd-vo NUOU, Kyiv, Ukraine.

Отримано редакцією журналу / Received: 11.05.26

Прорецензовано / Revised: 18.05.26

Дата публікації / Published: 26.05.26