

О. В. Федорчак,
 д. держ. упр., професор, професор кафедри публічного врядування,
 Інститут адміністрування, державного управління та професійного розвитку,
 Національний університет "Львівська політехніка"
 ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9965-5135>
 М. П. Матвійук,
 магістр управління проектами
 ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-0445-9118>
 С. В. Андрусів,
 асистент кафедри менеджменту персоналу та адміністрування,
 Національний університет "Львівська політехніка"
 ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0008-7551-5267>

DOI: 10.32702/2306-6814.2026.10.209

СУЧАСНИЙ СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ

О. Fedorchak,
 Doctor of Sciences in Public Administration, Professor, Professor of the Department of Public Governance,
 Institute of Public Administration, Governance, and Professional Development, Lviv Polytechnic National University
 М. Matviiuk,
 Master of Project Management
 S. Andrusiv,
 Assistant of the Department of Human Resource Management and Administration,
 Institute of Economics and Management, Lviv Polytechnic National University

THE CURRENT STATE OF PUBLIC POLICY IMPLEMENTATION IN THE ROAD SECTOR IN UKRAINE

У статті досліджено сучасний стан реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства України в умовах воєнних викликів та повоєнного відновлення. Обґрунтовано стратегічну роль дорожньої інфраструктури для економічного розвитку, обороноздатності держави та логістичних систем. Проаналізовано класифікацію автомобільних доріг, типи дорожніх покриттів і чинники їх вибору. Визначено ключові проблеми галузі: недостатнє фінансування, високий рівень зношеності інфраструктури, потреба в модернізації нормативно-правової бази та розвитку доріг вищих категорій. Окреслено пріоритетні напрями державної політики, зокрема відновлення транспортної інфраструктури, впровадження сучасних технологій дорожнього будівництва, розвиток державно-приватного партнерства та впровадження цифровізації управління дорожньою сферою. Отримані результати мають важливе значення для формування та реалізації державної політики повоєнного відновлення України.

The article examines the current state of public policy implementation in Ukraine's road sector amid war and post-war recovery. The strategic importance of road infrastructure to economic development, national security, transport mobility, and logistics is well established. It is emphasized that the full-scale war has caused extensive destruction of transport infrastructure, leading to deteriorated road conditions, disrupted transport links, increased transportation costs, and reduced efficiency of freight and passenger flows.

The structure of the road sector as a component of transport infrastructure is analysed, including classifications of highways by pavement type, technical category, and functional purpose. Particular attention is paid to asphalt concrete, cement concrete, gravel, bituminous seal, and block pavements, considering their advantages, durability, maintenance requirements, and environmental impact. Key factors influencing material selection, traffic intensity, climatic conditions, construction and maintenance costs, safety requirements, and service life are identified.

Operational characteristics such as traffic intensity, speed, capacity, and technical parameters of highways are examined. The predominance of lower-category roads and insufficient development of high-capacity highways are highlighted, along with long-term underfunding of local road repairs.

Main problems include insufficient financing, deteriorated infrastructure, outdated regulatory framework, weak quality control of road works, and the need to modernize management mechanisms. Special attention is given to roads of defence significance in ensuring national security and military logistics under martial law conditions.

Priority directions include restoration and modernization of transport infrastructure, development of higher-category roads, introduction of innovative and environmentally friendly technologies, harmonization with EU standards, expansion of public-private partnership mechanisms, and digitalization of road sector management. Effective policy implementation is essential for Ukraine's socio-economic development, European integration, and post-war reconstruction

Ключові слова: дорожнє господарство, державна політика, автомобільні дороги, транспортна інфраструктура, дорожнє покриття, повоєнне відновлення, публічне управління.

Key words: road sector, public policy, highways, transport infrastructure, road pavement, post-war recovery, public administration.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Внаслідок повномасштабної війни значна частина дорожньої інфраструктури зазнала пошкоджень і руйнувань, що негативно позначилося на ефективності автомобільних перевезень, спричинило зростання їх вартості та ускладнення логістичних процесів. Інтенсивне використання великогабаритної військової техніки призвело до появи вибоїн, просідань, колійності та руйнування країв дорожнього покриття як на дорогах державного, так і місцевого значення. Для відновлення дорожньої мережі та приведення її експлуатаційних характеристик до нормативних вимог державою впроваджено низку цільових програм і проєктів. Проте значна частина автомобільних доріг і надалі потребує ремонту, реконструкції та належного фінансування [4]. У зв'язку з цим дослідження сучасного стану реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства України є особливо актуальним.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про значну увагу науковців до проблем розвитку дорожньої галузі України, особливо в умовах війни та повоєнного відновлення. Стан і перспективи розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, що постраждали від війни, досліджували В. Іванченко та О. Загорняк [4]. Питання державно-приватного партнерства у розвитку дорож-

ньої галузі та повоєнній відбудові України розглянуто у працях Є.Матвіїшина та Ю.Вершигори [6]. Проблеми розвитку дорожньої галузі висвітлено у праці С.Конюнова [5] та Н.Серьогіної [13]. Нормативно-правове забезпечення публічного управління дорожнім господарством досліджував А.Тимоха [15]. Інституційні та фінансові аспекти розвитку дорожнього господарства розглядала О.Солодовнік [14]. Механізми управління дорожнім господарством в умовах децентралізації розглянуто у статті О.Назаркевич [8].

Незважаючи на наявність наукових праць, присвячених окремим аспектам реалізації державної політики в сфері дорожнього господарства, на сьогодні відсутнє комплексне дослідження, яке б інтегрувало зазначені аспекти в цілісну систему, сформувавши концептуальні засади розвитку галузі.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є дослідження сучасного стану реалізації державної політики в сфері дорожнього господарства для забезпечення повоєнного відновлення економіки України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Дорожнє господарство є складовою транспортної інфраструктури та охоплює мережу автомобільних доріг, вулиць, інженерних споруд, а також підприємства й організації, що забезпечують їх будівництво, ремонт, утримання та розвиток. Основним елементом дорожнь-



Рис. 1. Розподіл доріг загального користування за типом покриття

Джерело: складено на основі [7].

ого господарства є автомобільні дороги [9], які класифікують за типом покриття, категорією та значенням.

I. За типом покриття дороги поділяють на:

— дороги з твердим покриттям, до яких належать: цементобетонні покриття, що використовуються переважно для доріг із високим навантаженням; асфальтобетонні покриття, що є найбільш поширеним типом дорожнього покриття; чорні шосе з використанням бітумних матеріалів; білі шосе зі щебеневих або гравійних матеріалів; та дороги з бруківкою;

— ґрунтові дороги — дороги з покриттям, покращеним додаванням гравію чи інших матеріалів, які потребують регулярного вирівнювання та обслуговування.

Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям майже 80 % становлять дороги з удосконаленим покриттям (цементобетон, асфальтобетон, чорні шосе), а решта — дороги з перехідним типом покриття (білі шосе та бруківка), рис. 1.

Найпоширенішим типом дорожнього покриття є асфальтобетон (асфальт), який характеризується швидким укладанням, гнучкістю, відносною простотою ремонту та низьким рівнем шуму. Водночас він схильний до утворення тріщин і колій під впливом навантажень та температурних коливань. Бетонні покриття відзначаються високою міцністю, стійкістю до навантажень і тривалим терміном служби, тому використовуються переважно на автомагістралях та промислових об'єктах. Їхніми недоліками є висока вартість будівництва, складність ремонту та ризик розтріскування. Для доріг із низькою інтенсивністю руху застосовують гравійні покриття та блокову бруківку. Вони є дешевшими та про-

стішими в облаштуванні, однак мають менший термін експлуатації та потребують регулярного догляду. Вибір дорожнього покриття залежить від інтенсивності руху, вартості будівництва й обслуговування, кліматичних умов та прогнозованого терміну служби. Асфальт і бетон придатні для доріг з високим транспортним навантаженням, тоді як гравій використовується переважно на дорогах місцевого значення, а бруківка — в міському середовищі.

II. За категорією автомобільні дороги поділяють на п'ять категорій залежно від інтенсивності та швидкості руху. При цьому дороги першої категорії поділяються на: а) автомагістралі та б) швидкісні дороги (табл. 1).

Знання експлуатаційних характеристик доріг автомобільної транспортної мережі (кількості смуг, ширини проїзної частини та наявності розділювальної смуги) дає змогу правильно оцінювати транспортні потоки та розробляти відповідні заходи державної політики. Довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, розподілених на категорії в розрізі областей, подана на рис. 2.

Дороги I категорії з обов'язковою розділювальною смугою і 2—4 смугами для руху в одному напрямку мають протяжність усього 3,0 тис. км. Найбільше доріг I категорії в Київській області — 410,2 км. Деякі області практично не мають доріг такої якості, зокрема, протяжність доріг I категорії в Сумській області становить всього 3,8 км. У відсотковому відношенні в Україні дорогами першої категорії є 1,9 % всіх автошляхів, другої — 7,8 %, третьої — 16,6 %, четвертої — 65,0 % та п'ятої — 8,6 %. Хоча сьогодні мережа автодоріг в Україні загалом сформована, поки що вкрай недостатньо

Таблиця 1. Експлуатаційні параметри доріг I—V категорій

Категорія дороги	Кількість смуг руху	Ширина смуги руху	Ширина проїжджої частини	Ширина узбіччя	Ширина розділювальної смуги	Інтенсивність руху	Основна швидкість руху	Допустима швидкість на складних ділянках	Допустима швидкість у гірській місцевості
I а)	4	3,75	2x7,5	2x3,75	6,0	> 10 000	150	120	100
	6		2x11,25						
	8		2x15,0						
I б)	4	3,75	2x7,5	2x3,75	5,0	> 10 000	140	110	80
	6		2x11,25						
II	2	3,75	7,5	2x3,5	—	3 000 – 10 000	120	100	60
III	2	3,5	7,0	2x2,5	—	1 500 – 3 000	100	80	50
IV	2	3,0	6,0	2x2,0	—	150 – 1 500	90 (80)	60	30
V	1	4,5	4,5	2x1,75	—	< 150	90 (60)	40	30

Джерело: складено на основі [9].

Довжина автомобільних доріг загального користування за категоріями в розрізі областей, км станом на 2023 рік

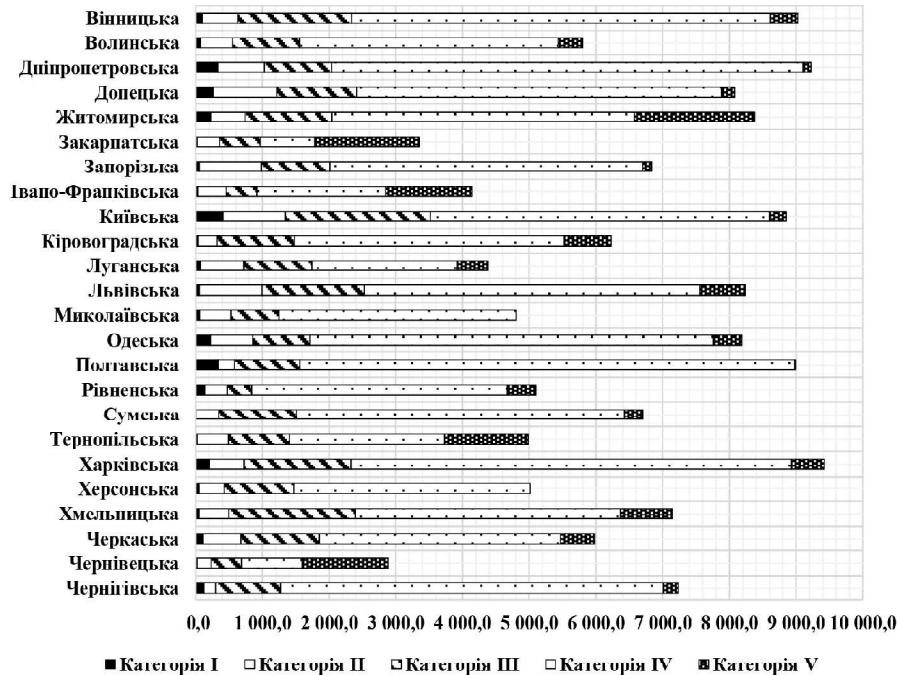


Рис. 2. Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям

Джерело: складено на основі [2].

автошляхів вищих категорій (шляхів першої та другої категорії). Найбільше автодоріг в Україні є четвертої категорії, що свідчить про переважання шляхів з низькою пропускною спроможністю та нерозвиненим сервісом.

III. За значенням розрізняють: дороги загального користування, вулиці міст та сіл, дороги відомчого користування та дороги на приватній території (рис. 3).

Основу транспортної системи становлять автомобільні дороги загального користування, які забезпечують пасажирські та вантажні перевезення і перебувають у державній власності. Вони поділяються на дороги державного та місцевого значення.

До доріг державного значення належать міжнародні, національні, регіональні та територіальні дороги, що забезпечують транспортні зв'язки між регіонами України, міжнародними транспортними коридорами та іншими стратегічними об'єктами. Дороги місцевого значення

поділяються на обласні та районні й забезпечують сполучення населених пунктів у межах регіонів.

Вулиці та дороги населених пунктів перебувають у комунальній власності та управляються органами місцевого самоврядування. За функціональним призначенням вони поділяються на магістральні, призначені для інтенсивного транспортного руху, та вулиці місцевого значення, що обслуговують внутрішньоміські перевезення. Планування вулично-дорожньої мережі міст здійснюється за різними геометричними схемами: вільною, радіальною, радіально-кільцевою, прямокутною, прямокутно-діагональною, трикутною, гексагональною, комбінованою тощо. Найбільш поширеними у великих містах є радіально-кільцеві та комбіновані схеми планування вулиць.

Окремими видами є відомчі (технологічні) дороги, що перебувають у власності підприємств чи приватних осіб, а також дороги на приватних територіях. Законо-



Рис. 3. Види автомобільних доріг за значенням

Джерело: складено на основі [10].

давством також передбачено можливість створення платних автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства або концесії за обов'язкової наявності безоплатного альтернативного проїзду.

Важливе значення мають автомобільні дороги оборонного призначення, які використовуються для забезпечення оборони держави, військових перевезень та евакуації населення в умовах воєнного стану.

Слід зазначити, що перелік автомобільних доріг загального користування періодично оновлюється. Переліки доріг державного значення затверджуються кожні три роки Кабінетом Міністрів України, а доріг місцевого значення — місцевими державними адміністраціями. 1 січня 2024 року набрала чинності постанова "Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення" [11]. До переліку увійшли: 28 міжнародних доріг протяжністю 9 348,3 км; 31 національна дорога протяжністю 7 205,1 км; 77 регіональних доріг протяжністю 9 503,0 км; 470 територіальних доріг протяжністю 21 362,0 км. Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення становить 47 418,4 км; доріг місцевого значення — 115 910,4 км, з них: протяжність обласних доріг — 51 431,4 км, а районних — 64 479,0 км, див. рис. 4.

Через недостатній рівень фінансування близько 90 % автомобільних доріг місцевого значення тривалий час не проходили належного ремонту, унаслідок чого значна частина дорожньої мережі не відповідає сучасним вимогам щодо міцності та рівності покриття і потребує капітального та поточного ремонту. Більшість доріг була збудована ще в радянський період, а тривала експлуатація без своєчасного оновлення призвела до суттєвого погіршення їхнього технічного стану [13], що вимагає удосконалення управління в сфері дорожнього господарства України.

До 2018 року управління дорожнім господарством було централізованим. Усі повноваження щодо управління дорогами були зосереджені в центральних органах влади. Однак у зв'язку з реформою децентралізації в Україні, Верховною Радою у 2016 році було прийнято Закон України "Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування" [12], відповідно до якого, починаючи з 2018 року, автомобільні дороги загального користування місцевого значення передані в управління місцевим державним адміністраціям.

Таким чином, на сьогодні автомобільні дороги державного значення (міжнародні, національні, регіональні та територіальні) перебувають у сфері управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України. Автомобільні дороги місцевого значення, зокрема обласні та районні, передані в управління місцевим державним адміністраціям. Вулиці та дороги міст і інших населених пунктів належать до компетенції органів місцевого самоврядування. Відомчі (техно-

логічні) дороги, а також дороги на приватних територіях перебувають у власності фізичних та юридичних осіб.

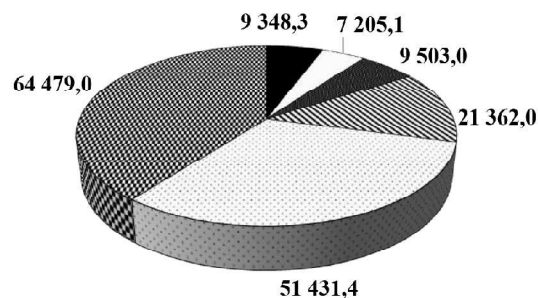
На сьогодні Міністерство розвитку громад та територій забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства, розробляє державні стратегії та програми розвитку галузі й забезпечує їх фінансування. До його повноважень належать забезпечення стабільного фінансування дорожнього господарства та пошук додаткових джерел фінансування, затвердження нормативів витрат на утримання доріг загального користування і правил їх ремонту, розроблення та оновлення галузевих будівельних норм, проведення незалежного аудиту технічного стану й якості дорожніх робіт, а також реалізація політики прозорості використання коштів під час ремонту автомобільних доріг.

Основними завданнями Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури є забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства, соціальна підтримка працівників галузі, своєчасне виконання боргових зобов'язань за кредитами, залученими для розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, організація будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг, забезпечення безпечного та надійного дорожнього руху, а також впровадження сучасних проєктних рішень, матеріалів, конструкцій і новітніх методів організації робіт.

Обласні державні адміністрації через профільні департаменти забезпечують реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства, організовують виконання робіт і беруть участь у розробленні регіональних програм розвитку галузі. Законодавство не визначало єдиних організаційних вимог щодо управління дорожньою сферою на місцях. З огляду на це, місцеві державні адміністрації на свій розсуд створювали відділи та управління у структурі департаментів житлово-комунального господарства, капітального будівництва, регіонального розвитку чи інших підрозділів, або ж утворювали державні установи та підприємства, підпорядковані адміністраціям. Тому важливо нормативно урегулювати зазначене питання.

Відносини, пов'язані з функціонуванням автомобільних доріг, регулюються низкою законодавчих актів,

Структура автомобільних доріг загального користування, км



■ Міжнародні ■ Національні ■ Регіональні ■ Територіальні ■ Обласні ■ Районні

Рис. 4. Структура автомобільних доріг загального користування

Джерело: складено на основі [7].

серед яких: "Про автомобільні дороги", "Про транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про дорожній рух", "Про перевезення небезпечних вантажів", "Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування", "Про внесення змін до статті 8 Закону України "Про автомобільні дороги" щодо класифікації автомобільних доріг загального користування", "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" тощо. Базовим законодавчим актом є Закон України "Про автомобільні дороги" [10], який визначає загальні засади управління дорожнім господарством, встановлює права та обов'язки учасників дорожнього руху, а також регламентує питання будівництва, ремонту й утримання автомобільних доріг. Окрім цього, Кабінетом Міністрів було прийнято низку постанов, спрямованих на забезпечення оперативного реагування на виклики воєнного часу, серед яких: "Деякі питання фінансування робіт з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури", "Деякі питання підвищення обороноздатності держави на період воєнного стану в Україні" та "Деякі питання відновлення інфраструктури", що спрямовані на спрощення процедур фінансування, визначення пріоритетних напрямів використання коштів, а також створення нових механізмів залучення фінансових ресурсів, зокрема міжнародної технічної допомоги [15].

Разом із тим, аналіз чинного законодавства засвідчив наявність низки проблем. Неврегульованими залишаються питання організації дорожнього руху в умовах воєнного стану щодо пріоритетності пересування військової техніки та забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах підвищених ризиків, що може призводити до аварійних ситуацій, затримок у переміщенні військ і гуманітарних вантажів [15].

Крім того, відсутні критерії визначення пріоритетності відновлення автомобільних доріг, що може спричиняти суб'єктивність у прийнятті рішень щодо фінансування таких доріг. При визначенні таких критеріїв доцільно враховувати не лише технічний стан дорожнього покриття та ступінь його пошкодження, а й соціальну, економічну та стратегічну значущість доріг. Зокрема, важливими критеріями мають бути чисельність населення, яке користується дорогою, наявність соціально важливих об'єктів, зв'язок із промисловими підприємствами та транспортними вузлами, забезпечення сполучення з транспортними територіями й евакуаційними маршрутами. Такий підхід сприятиме раціональному спрямуванню ресурсів на відновлення найважливіших транспортних артерій [15].

Загалом, фінансове забезпечення дорожнього господарства здійснюється відповідно до закону "Про джерела фінансування дорожнього господарства України". У 2016 року було прийнято закони "Про внесення змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі" та "Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі", якими було передбачено створення державного дорожнього фонду у складі спеціального фонду державного бюджету України.

Кошти державного дорожнього фонду спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення — 60 %, автомобільних доріг місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах у формі субвенцій місцевим бюджетам — 35 %, заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху — 5 %. Окрім цього, за рахунок коштів фонду здійснюється виконання боргових зобов'язань за кредитами, залученими під державні гарантії для розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування. Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансування автомобільних доріг місцевого значення розподіляється таким чином: 10 % коштів спрямовується бюджету м. Києва, а 90 % — іншим місцевим бюджетам залежно від протяжності доріг місцевого значення. При цьому 80 % субвенції має використовуватися на дороги місцевого значення, а 20 % — на дороги комунальної власності. Визначення пріоритетності об'єктів фінансування на місцевому рівні покладається на місцеві органи влади.

У 2024 році кошти державного дорожнього фонду в обсязі 94,7 млрд грн були спрямовані до загального фонду державного бюджету для посилення обороноздатності та фінансування потреб армії. В умовах воєнного стану відбулося скорочення надходжень до державного дорожнього фонду через тимчасове зниження або скасування окремих податків і митних платежів, які формують його доходи. Водночас необхідність утримання та ремонту автомобільних доріг залишалася критично важливою для забезпечення військової логістики, евакуаційних маршрутів і гуманітарних перевезень.

У зв'язку з цим Кабінет Міністрів прийняв постанову "Деякі питання дорожнього господарства" [3], якою запроваджено тимчасовий механізм фінансування дорожньої галузі в умовах воєнного стану. Документ надає можливість розпорядникам бюджетних коштів укладати договори та брати бюджетні зобов'язання щодо будівництва, реконструкції й ремонту автомобільних доріг державного значення навіть за відсутності фактичних коштів у державному дорожньому фонді. При цьому оплата за договорами відкладалася до моменту відновлення надходжень до фонду. Запровадження такого механізму дало змогу забезпечити безперервне функціонування стратегічно важливих автомобільних доріг у період війни, підтримати логістику для потреб Збройних Сил України та гуманітарних перевезень.

На ремонт і розвиток дорожньої інфраструктури, відповідно до світової практики, країни спрямовують до 4 % ВВП щорічно [14], тоді як в Україні цей показник у 2021 році становив 2,47 %. Його суттєве зниження у 2022 році до 1,47 % свідчить про реалізацію урядом політики обмеження бюджетних видатків на дорожнє господарство. У подальшому спостерігалось поступове скорочення цього показника: у 2023 році — 0,78 %, у 2024 році — 0,58 %, а найнижчого рівня він досяг у 2025 році — 0,53 %. Дані показники свідчать про те, що держава не забезпечує фінансування потреб дорожнього господарства в повному обсязі. Незважаючи на це, державний бюджет залишається основним джере-

лом фінансування будівництва, реконструкції та ремонту доріг (рис. 5).

Аналіз видатків бюджетних коштів дає змогу умовно виокремити два етапи: 2018—2021 та 2022—2025 роки. Перший період характеризується суттєвим зростанням фінансування дорожнього господарства в умовах мирного розвитку. У цей час держава реалізовувала програму "Велике будівництво", зосереджуючись на модернізації та розширенні дорожньої мережі в умовах відносної економічної стабільності.

Другий етап розпочинається після початку повномасштабного вторгнення. У цей період Україна зіткнулася з масштабними руйнуваннями дорожньої інфраструктури (понад 30 тисяч кілометрів доріг), втратою контролю над частиною територій, порушенням логістичних ланцюгів, різким зростанням вартості будівельних матеріалів та інфляційними процесами. До наявних викликів додалася також проблема нестабільного надходження субвенцій у регіони. Обласні бюджети намагалися частково компенсувати дефіцит фінансування за рахунок власних ресурсів, однак місцеві фінанси також перебували у складному стані з об'єктивних і суб'єктивних причин. У цей період відбулося не лише скорочення бюджетних видатків, а й трансформація підходів до управління дорожнім господарством. Якщо раніше ключовими орієнтирами були виконання програмних показників і демонстрація результатів реалізації проєктів, то в умовах війни визначальними стали військово-стратегічне значення транспортних маршрутів та оперативність відновлення дорожньої інфраструктури.

Очевидно, що виключна орієнтація на бюджетне фінансування не забезпечить фінансування усіх потреб дорожнього господарства України. Тому, крім бюджетних коштів для фінансування дорожнього господарства, необхідно залучати кредитні та грантові кошти міжнародних фінансових організацій, зокрема Світового банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, які надають фінансування на відносно вигідних умовах — під нижчі відсоткові ставки та з тривалими строками погашення, однак висувають вимоги щодо дотримання проєктних, екологічних та технічних стандартів. Додатковим механізмом залучення фінансування може бути державно-приватне партнерство, яке дедалі активніше використовується у сфері дорожнього будівництва. У межах таких проєктів приватні партнери беруть на себе зобов'язання щодо фінансування, будівництва та експлуатації дорожньої інфраструктури, тоді як держава забезпечує часткову компенсацію витрат або гарантує мінімальний рівень доходності проєкту [6].

Важливим аспектом, на який також варто звернути увагу під час формування стратегічних напрямів розвитку дорожньої галузі, є цифровізація. На сьогодні у межах програми цифрової трансформації дорожньої галузі вже створено єдину інформаційну онлайн-платформу E-ROAD ("Електронна дорога"), яка об'єднує інтерактивну карту дорожніх робіт із відображенням їх фактичного стану та виконавців і

Видатки коштів на фінансування дорожнього господарства, млрд грн

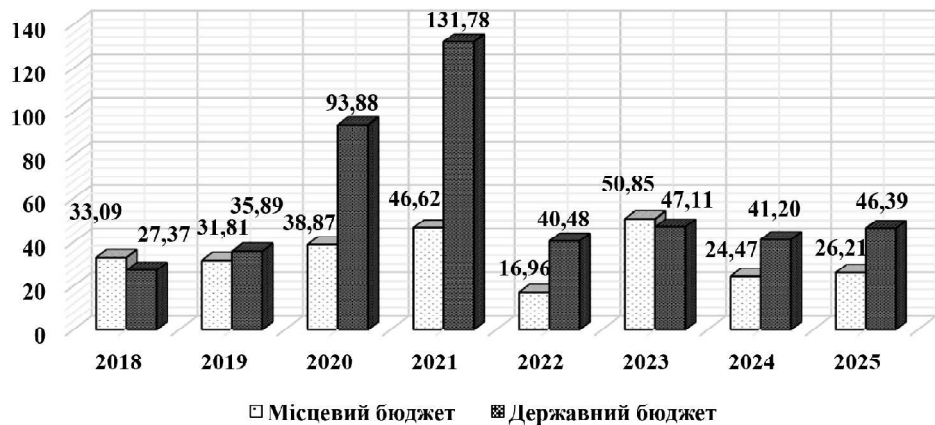


Рис. 5. Видатки бюджетних коштів на фінансування дорожнього господарства, млрд. грн

Джерело: сформовано на основі [1].

забезпечує моніторинг процесів ремонту та будівництва автомобільних доріг [5]. Платформа дає змогу здійснювати планування і в режимі реального часу відстежувати виконання ремонтних та будівельних робіт. Крім того, за її допомогою можна отримувати інформацію про інтенсивність руху транспортних засобів, фіксувати порушення правил дорожнього руху, а також ідентифікувати порушників за типом автомобіля і номерними знаками.

Варто також звернути увагу на можливість впровадження в управління дорожньою сферою інших інноваційних рішень, які вже застосовуються за кордоном, зокрема, будівництва електрифікованих доріг, що забезпечують заряджання електромобілів під час руху. Окрім того, перспективним є використання дорожнього покриття з переробленого пластику, яке одночасно сприяє вирішенню проблеми утилізації відходів і дозволяє замінювати пошкоджені ділянки доріг завдяки модульній конструкції.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме підвищенню ефективності реалізації публічної політики у сфері дорожнього господарства України в умовах воєнної агресії, забезпеченню відновлення пошкоджених доріг і підтриманню їх належного технічного стану, що є важливим для національної безпеки та економічного розвитку країни.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

У результаті дослідження встановлено, що реалізація публічної політики у сфері дорожнього господарства України здійснюється в умовах значних воєнних та економічних викликів, які зумовлюють потребу у відновленні й модернізації транспортної інфраструктури. Обґрунтовано, що дорожнє господарство набуває стратегічного значення для забезпечення національної безпеки, логістичної стійкості та повоєнного відновлення держави. Визначено основні проблеми галузі, зокрема недостатній рівень фінансування, високу зношеність дорожньої мережі, недосконалість механізмів управління та потребу в оновленні нормативно-правової бази. Доведено, що пріоритетами публічної політики мають стати розвиток доріг вищих категорій, удосконалення системи фінансування, розширення державно-приватного партнерства, цифровізація управління та гармонізація

національних стандартів із європейськими вимогами. Ефективна реалізація цих напрямів сприятиме підвищенню інституційної спроможності держави та забезпеченню сталого соціально-економічного розвитку України.

Перспективними напрямками досліджень є: поглиблене вивчення досвіду інших країн, які стикалися з викликами війни та післявоєнного відновлення дорожньої інфраструктури, що матиме важливе значення для формування науково обгрунтованої державної політики у сфері дорожнього господарства України в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення.

Література:

1. Видатки за функціональною класифікацією. Державний веб-портал бюджету для громадян. Open Budget. 2026. URL: <https://openbudget.gov.ua/> (дата звернення: 05.05.2026).

2. Державна служба статистики України. Діяльність підприємств наземного транспорту (річна). 2026. URL: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/> (дата звернення: 05.05.2026).

3. Деякі питання дорожнього господарства. Постанова Кабінету Міністрів України № 803 від 15.07.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.05.2026).

4. Іванченко В.О., Загорняк О.В. Стан та перспективи розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, які зазнали негативного впливу збройного конфлікту на сході України. Дороги і мости: збірник наукових праць. 2021. № 24. С. 20—27.

5. Кононов С. О. Дослідження дорожньої галузі України та перспективи її розвитку. Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка. 2021. № 10. С. 14—21.

6. Матвішин Є.Г., Вершигора Ю.З. Перспективи використання державно-приватного партнерства для відбудови України у повоєнний період. Демократичне врядування. 2022. № 2 (30). С. 29—43.

7. Міністерство інфраструктури України. Технічний стан автомобільних доріг загального користування в Україні. 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 05.05.2026).

8. Назаркевич О.Б. Механізм управління дорожнім господарством України в умовах децентралізації. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2018. № 4 (132). С. 27—32.

9. Оліксевич М.С. Організація автомобільних перевезень. Вантажні перевезення. Львів: НУЛП, 2017. 336 с.

10. Про автомобільні дороги. Закон України № 2862-IV від 08.09.2005. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 05.05.2026).

11. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення. Постанова Кабінету Міністрів України № 1318 від 15.12.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.05.2026).

12. Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування. Закон України № 1764-VIII від 17.11.2016 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-19#Text> (дата звернення: 05.05.2026).

13. Серьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2015. № 4 (4). С. 172—177.

14. Солодовнік О.О. Розвиток дорожнього господарства України у посткризовому періоді. Причорноморські економічні студії. 2017. № 23. С. 55—59.

15. Тимоха А.Д. Нормативно-правове забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України. Актуальні проблеми державного управління. 2024. № 1 (64). С. 163—175.

References:

1. Open Budget (2026), "Expenditures by functional classification", available at: <https://openbudget.gov.ua/> (Accessed 5 May 2026).

2. State Statistics Service of Ukraine (2026), "Activity of land transport enterprises (annual)", available at: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/> (Accessed 5 May 2026).

3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022), Resolution "On Certain Issues of Road Management", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803-2022-%D0%BF#Text> (Accessed 5 May 2026).

4. Ivanchenko, V.O. and Zahorniak, O.V. (2021), "State and prospects of road infrastructure development in regions affected by armed conflict in eastern Ukraine", *Dorohy i mosty*, vol. 24, pp. 20—27.

5. Kononov, S.O. (2021), "Study of the road industry of Ukraine and prospects for its development", *Tavriiskyi naukovi visnyk. Seriya: Ekonomika*, vol. 10, pp. 14—21.

6. Matviishyn, Ye.H. and Vershyhora, Yu.Z. (2022), "Prospects for the use of public-private partnership for the reconstruction of Ukraine in the postwar period", *Demokratychnе vriaduvannia*, vol. 2, no. 30, pp. 29—43.

7. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2022), "Technical condition of public roads in Ukraine", available at: <https://mtu.gov.ua/> (Accessed 5 May 2026).

8. Nazarkevych, O.B. (2018), "Mechanism of road management in Ukraine under decentralization conditions", *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy*, vol. 4, no. 132, pp. 27—32.

9. Oliksevykh, M.S. (2017), *Orhanizatsiia avtomobilnykh perevezen [Organization of road transport. Freight transportation]*, NULP, Lviv, Ukraine.

10. Verkhovna Rada of Ukraine (2005), The Law of Ukraine "On highways", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (Accessed 5 May 2026).

11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2023), Resolution "On approval of the list of public roads of state importance", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-p> (Accessed 5 May 2026).

12. Verkhovna Rada of Ukraine (2016), The Law of Ukraine "On amendments to certain laws of Ukraine on reforming the system of management of public highways", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-19> (Accessed 5 May 2026).

13. Serohina, N.V. (2015), "System of measures for the development of regional road infrastructure", *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, vol. 4, no. 4, pp. 172—177.

14. Solodovnyk, O.O. (2017), "Development of the road sector of Ukraine in the post-crisis period", *Prychornomorski ekonomichni studii*, vol. 23, pp. 55—59.

15. Tymokha, A.D. (2024), "Regulatory and legal support of public management of road sector development in Ukraine", *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*, vol. 1, no. 64, pp. 163—175.

Отримано редакцією журналу / Received: 10. 05.26

Процеженовано / Revised: 19. 05.26

Дата публікації / Published: 21.05.26