

А. В. Базиліук,
д. е. н., професор, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний транспортний університет
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-4145-5613>
О. С. Левіщенко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки,
Національний транспортний університет
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3704-5352>

DOI: 10.32702/2306-6814.2026.7.100

ОСНОВНІ ІНСТРУМЕНТИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

A. Bazyliuk,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Finance,
Accounting and Audit, National Transport University
O. Levischenko,
PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Economics, National Transport University

BASIC INSTRUMENTS FOR POST-WAR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

Стаття присвячена пошуку основних інструментів, за допомогою яких публічні органи влади можуть забезпечити швидке повоєнне відновлення транспортної інфраструктури та досягти цілей соціально-економічного розвитку територій відновлення. Актуальність теми зумовлена складністю і комплексністю питання, вирішення якого перебуває у площині низки державних політик. Метою статті є формулювання концептуальної послідовності дій органів влади для забезпечення відновлення транспортної інфраструктури, окреслення відповідних основних інструментів. Методологічною основою дослідження стали критичний аналіз наукової літератури, систематизація, аналіз, порівняння, синтез, узагальнення. Було запропоновано концептуальне бачення послідовності дій органів влади у забезпеченні відновлення транспортної інфраструктури. Доведена потреба комплексного відновлення транспортної інфраструктури з одночасним відновленням постраждалих територій, необхідність врахування економічних інтересів бізнесу, населення, органів влади щодо забезпечення міжрегіональних економічних зв'язків, створення передумов стабільного соціально-економічного зростання. Запропоновано комплекс основних інструментів, ефективне використання яких дозволить досягти збалансованого розвитку територій через обгрунтоване планування транспортної інфраструктури, використання можливостей активізації приватних інвестицій через публічно-приватне партнерство, зокрема концесії, створення сприятливого інвестиційного середовища через пільгове оподаткування та використання фінансових стимулів для заохочення приватних інвестицій у проекти транспортної інфраструктури на територіях відновлення.

This article is devoted to identifying the key instruments through which public authorities can ensure the rapid post-war reconstruction of transport infrastructure, thereby facilitating the achievement of socio-economic development goals in the areas undergoing reconstruction. The relevance of the topic stems from the complexity and multifaceted nature of the issue, the resolution of which lies within the scope of a range of government policies. The aim of the article is to formulate a conceptual sequence of actions for public authorities in ensuring the restoration of transport infrastructure, as well as to outline a set of relevant key instruments. The methodological basis of the study comprised a critical analysis of the scientific literature, systematisation, analysis, comparison, synthesis and generalisation. The sources of information included works by domestic and foreign scholars published in specialist Ukrainian academic journals, as well as works by foreign scholars available in the Scopus scientometric database. As a result of the study, a conceptual framework for the sequence of actions by public authorities in ensuring the restoration of transport infrastructure was proposed. The need for comprehensive restoration of transport infrastructure alongside the rehabilitation of affected territories has been demonstrated, as has the necessity of taking into account the economic interests of business, the population and government bodies in order to ensure interregional economic ties and create the conditions for stable socio-economic growth. A set of key instruments was proposed, the effective use of which will enable balanced territorial development through sound transport infrastructure planning, the utilisation of opportunities to stimulate private investment through public-private partnerships, in particular concessions, and the creation of a favourable investment environment through preferential taxation and the use of financial incentives to encourage private investment in transport infrastructure projects in areas undergoing reconstruction.

Ключові слова: інфраструктура, ризики, публічно-приватне партнерство, економічні інтереси, стейкхолдери, концесія, регіональний розвиток, державні гарантії.

Key words: infrastructure, risks, public-private partnership, economic interests, stakeholders, concession, regional development, state guarantees.

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

Природним для будь якого явища є його початок і закінчення. Це стосується як природних, так й суспільно-політичних явищ, зокрема війн. Величезні людські втрати, яких зазнав український народ від російської агресії проти України, нажалі, ніколи не відновляться. Зруйновані міста та знищені села, величезні площі земель, що потребують робіт з розмінування — це територія, яка буде потребувати всебічного відновлення: фізичного (створення об'єктів житлової, комунальної транспортної, медичної, освітньої інфраструктури), ресурсного (забезпечення умов для приїзду робочої сили), соціально-економічного (відновлення публічної влади, підтримка і стимулювання бізнесу), екологічне (розмінування, очищення ґрунтів та вод від токсичних речовин тощо).

Одним з вирішальних напрямків відбудови економіки країни є транспортна інфраструктура. Саме вона забезпечує регіональне та міжрегіональне сполучення для перевезень вантажів та пасажирів, активізації бізнесу, мобільності населення, відіграє вирішальне значення для національної безпеки країни. Вже сьогодні практики і науковці замислюються над можливими інструментами, що можуть бути застосовані під час відновлення транспортної інфраструктури. Доцільним є вивчення практичного досвіду зарубіжних країн, які вже проходили шлях відновлення економіки, а також наукові опрацювання вітчизняних та зарубіжних вчених у даному напрямку. Зокрема, інтерес стосується принципів підходів до формування програми повоєнного відновлення, критеріїв відбору проектів для формування таких програм відновлення, можливостей використання публічно-приватного партнерства для активізації інвестицій у галузь, співпраці між різними рівнями публічної влади тощо. Вивчення такого досвіду є необхідним для забезпечення швидкого відновлення та ефек-

тивного розвитку транспортної інфраструктури України у повоєнний час. Саме транспортна інфраструктура сприятиме гармонійному відновленню та сталому розвитку регіональної економіки та економіки країни у цілому.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

В наукових працях як вітчизняних, так і зарубіжних фахівців представлені різні аспекти як розвитку та функціонування транспортної інфраструктури, так і її повоєнного відновлення. Зокрема, досліджуються: значення транспортної інфраструктури для розвитку економіки країни та соціально-економічного добробуту її населення, питання ефективного функціонування та пошук рішень щодо вирішення проблеми повоєнного відновлення зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури. Формування умов, напрямків розвитку та ефективності функціонування транспорту і транспортної інфраструктури у цілому, насамперед, залежать від ефективності державної транспортної політики країни [2, 6]. Зваженість та обгрунтованість державної транспортної політики безпосередньо впливає на стійкий розвиток транспортної інфраструктури, яка є ключовою складовою досягнення національних та глобальних цілей сталого розвитку, визначальною передумовою соціальної стабільності у суспільстві, підвищення якості життя населення, економічного зростання, створення безбар'єрного середовища [9, 16].

Науковцями розглядаються й способи активізації приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, що забезпечується через застосування різних форм публічно-приватного партнерства [7, 15, 17]. Успішність реалізації проектів відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема на засадах публічно-приватного партнерства, залежить від злагодженості взаємодії рівнів публічної влади, бізнесу, місцевих територіальних громад. Тому, під час їх обгрунтування, є необхідним врахування узгодженості економічних інтересів та ефективності для усіх стейкхолдерів: територіальної громади, інвесторів (бізнес-структур, приватних осіб), будівельних організацій, користувачів [8, 11].

Цікаві результати досліджень [1] свідчать, що не існує якоїсь однієї, придатної для будь якої країни моделі повоєнного відновлення транспортної інфраструктури. Науковцями вивчався досвід Руанди, Афганістану, Палестини та Іраку. Кожна з цих країн мають різні культуру, менталітет, звичаї, ресурсне забезпечення, рівень економічного та соціального розвитку, внутрішню та зовнішню державну політику. Дії, які забезпечили успіх в одній країні, були безрезультатними в інших. Це означає, що кожна країна повинна будувати свій шлях відновлення індивідуально, спираючись на наявні базові ресурси, ступінь руйнувань, міжрегіональні економічні зв'язки, вплив чинників внутрішнього та зовнішнього середовища, своє бачення майбутнього, цілей та стратегію розвитку.

На нашу думку, під час розроблення програми відновлення транспортної інфраструктури потрібно вра-

ховувати вектори, означені Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [14], забезпечити формування сприятливого інвестиційного середовища, встановлення чітких критеріїв прийнятності очікуваних результатів проектів з точки зору досягнення Цілей Сталого Розвитку, вдосконалення структури джерел фінансування програми відновлення об'єктів транспортної інфраструктури. Зазначені питання перебувають у центрі уваги низки вітчизняних науковців [3, 4, 10]. Як бачимо, наразі проводиться багато досліджень, присвячених питанням відновлення та забезпечення ефективності транспортної інфраструктури України у повоєнний період. Однак дослідження щодо визначення системи основних інструментів, які, в умовах ресурсної обмеженості країни, дозволять швидко і успішно забезпечити повоєнне відновлення транспортної інфраструктури, наразі відсутні.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Ціль даного дослідження полягає у формулюванні концептуальної послідовності дій органів влади у забезпеченні відновлення транспортної інфраструктури, а також окреслення комплексу відповідних основних інструментів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для швидкого повоєнного відновлення транспортної інфраструктури вирішальне значення має державна регіональна та інфраструктурна політики.

Відповідно до Закону України "Про засади державної регіональної політики" відновлення регіонів і територій, що постраждали внаслідок збройної агресії проти України, являє собою комплекс першочергових організаційних, фінансових та інших заходів, що спрямовуються на прискорене відновлення об'єктів критичної інфраструктури, соціальної інфраструктури, об'єктів житлового та громадського призначення до стану, що дозволяє забезпечити повернення в регіон внутрішньо переміщених осіб та біженців, створення сприятливих умов для діяльності всіх суб'єктів господарювання [12].

Транспортна інфраструктура належить до об'єктів критичної інфраструктури [13]. Під час воєнних дій вона сприяє виконанню завдань з оборони, забезпечує військову логістику та евакуацію цивільного населення і поранених військових. У мирні часи розвиненість транспортної інфраструктури, її відповідність потребам господарства, перспективним планам розвитку міст і селищ створює передумови для стійкого функціонування регіонів, міжрегіональних та міжсекторальних зв'язків, сприяє зростанню ділової активності, транспортній доступності та мобільності населення, покращення соціально-економічного стану та безпеки як в регіонах, так й країні у цілому.

Для реалізації регіональної політики держава розробляє регіональні програми розвитку — відповідні комплекси взаємопов'язаних завдань та заходів довготривалого характеру, спрямованих на досягнення визначених регіональною стратегією розвитку цілей,

що є невід'ємною частиною плану заходів з реалізації регіональної стратегії розвитку та реалізується через проекти регіонального розвитку, об'єднані спільною метою.

Базовими документами, необхідними для відновлення та розвитку постраждалих від збройної агресії проти України територій, є план відновлення та розвитку регіонів і плани відновлення та розвитку територіальних громад. Територіями відновлення є мікрорегіони, територіальні громади, на території яких відбувалися бойові дії та/або які були тимчасово окуповані, та/або території яких зазнали руйнувань об'єктів критичної інфраструктури, соціальної інфраструктури, об'єктів житлового фонду внаслідок ведення бойових дій, а також які характеризуються різким погіршенням рівня соціально-економічного розвитку та значним переміщенням населення до інших регіонів та/або інших держав [12].

Розроблення плану відновлення та розвитку регіонів здійснюється з врахуванням наявного потенціалу та перспективної спеціалізації територій.

До плану відновлення та розвитку регіонів включаються регіональні плани відновлення та розвитку, а також окремі заходи і проекти регіонального розвитку та/або проекти місцевого розвитку територіальних громад. План відновлення та розвитку регіонів затверджується Кабінетом Міністрів України. План відновлення та розвитку територіальної громади розробляється та затверджується відповідною сільською, селищною, міською радою.

Успішність реалізації регіональної політики, зокрема щодо територій відновлення, залежить від узгодженості плану дій з економічними інтересами стейкхолдерів — фізичних та юридичних осіб, територіальних громад, що залучені до реалізації державної регіональної політики, можуть впливати на неї та (або) на яких можуть вплинути її результати. Це означає, що розроблення програм відновлення об'єктів транспортної інфраструктури повинно "вбудовуватися" в програми регіонального розвитку, враховувати соціально-економічні потреби регіону та його зв'язки з іншими регіонами.

Відновлення таких господарських зв'язків потребує першочергової відбудови транспортної інфраструктури. На залізничному транспорті — це мережі колій, станцій, вузлів, вагонного господарства; в автомобільно-дорожньому комплексі — мережі автомобільних доріг, автомагістралей, вулиць міст і сіл, мережі автобусних станцій і зупинок, рухомого складу для перевезення пасажирів та вантажів; у міському транспорті — просторового розміщення вулиць, шляхів для руху автомобільного, наземного і підземного електричного транспорту, рухомого складу суспільного транспорту; в авіаційному транспорті — аеропортів та мережі авіаційних сполучень, вантажних і пасажирських літаків; на морському та річковому транспорті — морських та річкових портів, суднохідних каналів, морського та річкового транспорту; у сфері логістики та ремонтного забезпечення рухомого складу — просторового розміщення вантажних терміналів, складів, ремонтних заводів.

Важливе значення для вирішення завдань розвитку регіонів має робоча сила. З цієї метою потрібна

тісна співпраця закладів освіти з бізнесом, підготовка фахівців з компетентностями, які потрібні в даний конкретний момент для вирішення конкретних завдань.

Іншим важливим рушієм відновлення транспортної інфраструктури є інвестиції у дослідження, розробки та нові технології. За допомогою податкових пільг та інших фінансових стимулів уряд може забезпечити прихід приватних інвестицій й в державні дослідницькі програми [5].

Відновлення або нове будівництво об'єктів транспортної інфраструктури передбачає реалізацію капіталомістких і тривалих проектів, що потребують стабільних джерел фінансування. В умовах обмеженості централізованих фінансових ресурсів доцільним є створення передумов приходу у такі проекти приватних інвесторів на засадах публічно-приватного партнерства. Це потребує від держави не тільки передачі зобов'язань щодо фінансування, будівництва, експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури, а й прав та повноважень щодо формування складу проектної компанії, вибору найбільш відповідних технологій будівництва, вибору постачальників матеріальних ресурсів та виконавців робіт. Держава залишає за собою контроль відповідності створеного (поновленого) об'єкта будівельним стандартам і нормам, дотримання рівнів екологічної безпеки, шуму та викидів забруднюючих речовин у середовище, якість транспортних послуг, що надаються користувачам.

Політика відновлення транспортної інфраструктури повинна вбудовуватися в державну регіональну політику, відповідати цілям і завданням розвитку регіону та місцевих територіальних громад.

На наш погляд, повоєнне відновлення транспортної інфраструктури в рамках регіональної політики відновлення територій повинно передбачати наступний концептуальний перелік дій:

1. Врахування спеціалізації регіону, надання переваги галузям господарства, які використовують найкращі місцеві умови (ресурси, географію, традиції) для виробництва продукції, що перевищує власні потреби.
2. Врахування міжрегіональної кооперації регіону.
3. Попередня оцінка очікуваних транспортних потоків: напрямків руху, обсягів та видів вантажів.
4. Визначення видів транспорту, що відповідають спеціалізації району та видам вантажів, доцільних місць створення мультимодальних транспортних вузлів.
5. Виокремлення ключових гілок мультимодальних транспортних вузлів як пріоритетних у плані відновлення (нового будівництва).
6. Узгодження з місцевими територіальними громадами видів та фізичних шляхів прокладання мереж транспортної інфраструктури.
7. Проведення геодезичних та геологічних робіт, інженерно-гідрометеорологічних вишукувань щодо фізичних шляхів прокладання мереж транспортної інфраструктури.
8. Вивчення потреб місцевих територіальних громад у створенні (відновленні) об'єктів соціальної інфраструктури, що будуть знаходитися в місцях проходження

мереж транспортної інфраструктури (житлових масивів, шкіл, лікарень, магазинів тощо).

9. Урбаністичне планування з урахуванням забезпечення безбар'єрного середовища для міст територій відновлення.

10. Дослідження на території відновлення існуючого стану фізичного руйнування транспортної та соціальної інфраструктури (житла, лікарень, шкіл, дитячих садочків, житла тощо).

11. Вивчення територіальної близькості знаходження зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури до запланованих місць проходження мереж транспортної інфраструктури. У випадку віддаленості об'єкта від запланованого місця розташування соціальної інфраструктури, відсутності функціонального сполучення із запланованою мережею транспортної інфраструктури, такий об'єкт може бути відхилений і виключений з наступних планів відновлення транспортної інфраструктури регіону як неперспективний.

12. Встановлення критеріїв пріоритетності реалізації проектів соціально-економічного розвитку регіонів та об'єктів транспортної інфраструктури. Критерії пріоритетності повинні обиратися з урахуванням задоволення інтересів стейкхолдерів, досягнення Цілей сталого розвитку, дотримання Плану відновлення України, Стандартів ЄС, Національної транспортної стратегії, планів повоєнного відновлення конкретних територій.

13. Обчислення вартості реалізації програми відновлення регіону та об'єктів транспортної інфраструктури.

14. Пошук можливих джерел фінансування програм повоєнного відновлення регіону. Такими джерелами можуть бути: кошти Державного бюджету України, зокрема державного фонду регіонального розвитку; кошти місцевих бюджетів; кошти, що надходять до державного бюджету в рамках програм допомоги і грантів Європейського Союзу, урядів іноземних держав, міжнародних організацій, донорських установ; кошти міжнародних організацій; кошти з інших джерел, не заборонених законодавством. Це ж стосується й програм відновлення об'єктів транспортної інфраструктури. В той же час, як свідчить світова практика, найбільш поширеним способом залучення інвестицій у суспільно важливі проекти є впровадження механізму публічно-приватного партнерства, зокрема — концесій.

15. Вивчення можливості органів влади місцевих територіальних громад долучитися до співфінансування проектів розвитку регіону та об'єктів транспортної інфраструктури.

16. Вивчення можливості використання механізму публічно-приватного партнерства у реалізації проектів відновлення транспортної інфраструктури (врахування інтересів потенційних учасників проектною компанією, державних та регіональних органів публічної влади, місцевого населення, бізнесу, екологів, можливості їх узгодження).

17. Створення механізму державних гарантій для зниження рівня ризиків проекту та учасників публічно-приватного партнерства.

18. Створення привабливих інвестиційних умов для приходу приватних інвестицій у проекти відновлення транспортної інфраструктури шляхом надання податкових пільг, доступу до ведення бізнесу на прилеглих до об'єктів транспортної інфраструктури ділянках тощо.

19. Створення державними та регіональними органами публічної влади умов заохочення активізації приватних інвестицій у конкретні проекти відновлення об'єктів транспортної інфраструктури.

20. Забезпечення публічної інформаційної відкритості та прозорого конкурсу серед приватного бізнесу на участь у проекті відновлення об'єкта транспортної інфраструктури. Формулювання органами влади кваліфікаційних умов до учасників конкурсу, що зменшать ризик невиконання проекту або його виконання на неякісному рівні.

21. Забезпечення доступності об'єкта транспортної інфраструктури, транспортних послуг вразливим групам користувачів. З цією метою можуть використовуватися схема виплат за доступність або компенсації компанії публічно-приватного партнерства.

22. Контроль з боку публічного органу влади (концесіодавця) за виконанням проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури з точки зору відповідності умовам концесійного договору, якості послуг, що надаються суспільству, безпечності для оточуючого середовища, забезпечення інклюзивності та безбар'єрного простору, доступності до послуг для вразливих верст населення.

До основних інструментів, що створюють передумови успішного повоєнного відновлення транспортної інфраструктури, зокрема на територіях відновлення, належать:

- 1) державна регіональна політика;
- 2) державна політика у сфері критичної інфраструктури;
- 3) План відновлення України;
- 4) Національна транспортна стратегія;
- 5) законодавство у сфері публічно-приватного партнерства та концесій;

6) Податковий кодекс та запровадження податкових пільг для публічно-приватних партнерств, що реалізують суспільно важливі проекти на територіях відновлення;

7) державна політика фінансування дорожнього господарства (порядок формування та використання коштів Дорожнього фонду).

Саме ці інструменти є базовими у наведеному вище порядку дій для розроблення програми та плану повоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

Комплексне використання зазначених інструментів, зокрема в частині податкового заохочення інвесторів, їх фінансового стимулювання, захисту економічних інтересів усіх учасників проектів відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, виконання вимог досягнення Цілей сталого розвитку, дозволить вирішити низку взаємопов'язаних завдань. Одночасне взаємоузгоджене відновлення транспортної та соціальної інфраструктури забезпечує збалансований економічний розвиток регіонів, соціально-еко-

номічне зростання та зміцнення місцевих територіальних громад через зростання ділової активності та створення робочих місць, доступність об'єктів соціальної інфраструктури, створення доступного безбар'єрного середовища та забезпечення мобільності населення.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

У наведеному дослідженні представлено концептуальні кроки щодо дій з відновлення об'єктів транспортно інфраструктури. Успішність повоєнного відновлення транспортної інфраструктури лежить у площині комплексного застосування таких інструментів, як державна регіональна політика, державна політика у сфері критичної інфраструктури, державна політика фінансування дорожнього господарства, і спирається на План відновлення України, Національну транспортну стратегію, законодавство у сфері публічно-приватного партнерства та концесій, запровадження податкових пільг або інших заохочень для інвесторів капіталомістких транспортних інфраструктурних проєктів на територіях відновлення. Інтерес для подальших досліджень становить питання обґрунтування доцільності (недоцільності) використання публічно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних транспортних проєктів з урахуванням ступеня руйнування, зазаного територією відновлення.

Література:

1. Alayasa J. Y., Nemec J. Rebuilding countries in a war and post-war context: Reconstruction models and their impacts. *Politics and Governance*, 2025, 13. Art. 9879. DOI: <https://doi.org/10.17645/pag.9879>
2. Bondar N., Strojny J. Efficiency of transport policies in EU countries. *Transport problems*. 2025, 20(2), 197–209. DOI: 10.20858/tp.2025.20.2.16
3. Chechel, A., Zharova, L., Slezia M. Public Administration for Sustainable Development: Mechanisms and Strategies of State and Regional Administration in the Conditions of War and Reconstruction of Ukraine: Monograph. Kyiv; Bielsko-Biala (Poland): University of Economics and Humanities, 2025. 285 p.
4. Strojny J., Bondar N., Umantsiv V., Sagaidak I., & Sukmaniuk V. (2024, November). Information Support for the Program of Post-war Restoration of Transport Infrastructure Facilities. In *International Scientific Conference Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort*. Cham: Springer Nature Switzerland, 2024, pp. 402—413. https://doi.org/10.1007/978-3-031-87379-9_37
5. Yarmolenko V. International experience in post-war economic recovery. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. Ужгород: Видавничий дім "Гельветика", 2024, (52), 203—211. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2024-52-32>
6. Бондар Н. М., Сукманюк В. М. Детермінанти успішності інвестицій інфраструктурних проєктів на засадах публічно-приватного партнерства в транспортній

сфері. *Scientific notes of Lviv University of Business and Law*, 2025, (46), 24—31. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17158397>

7. Дробот І. О. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. 4, 98—109. <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>

8. Крутова А. С., Тарасова Т. О., Кашена Н. Б. Проєкти державно-приватного партнерства: реалізація та аналіз ефективності. *Економічний простір*, 2019, (141), 158–171. DOI 10.30838/P.ES.2224.100119.158.354

9. Кудрявцев В. Я. Фактори сталого розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*, 2022, (29), 32—46. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2022.29.32>

10. Лук'яненко І. Г., Мар'янович М. Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей талого розвитку в Україні. *Бізнес-Інформ*, 2020, 1, 291—297. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-291-297>

11. Петрова І. П. Реалізація інвестиційних проєктів на засадах партнерства влади, бізнесу та суспільства в Україні: сучасні тенденції та прогнозування розвитку. *Економічний вісник Донбасу*, 2024, (1—2), 178—189.

12. Про засади державної регіональної політики. Закон України від 05.02.2015 № 156-VIII (з подальшими змінами і доповненнями) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>

13. Про критичну інфраструктуру. Закон України від 16.11.2021 № 1882-IX (з подальшими змінами і доповненнями) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text>

14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025—2027 роках. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

15. Сукманюк В. Публічно-приватне партнерство як інструмент розвитку транспортної інфраструктури. *Академічні візії*, 2025, (47). DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17187128>

16. Устименко А. В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення цілей сталого розвитку України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*, 2024, 3 (85), 156—161. DOI: 10.24144/2307-3322.2024.-85.3.24

17. Шпакова Г., Шпаков А., Іванова Т. (2024). Інноваційні підходи та перспективи державно— приватного партнерства для відновлення інфраструктури в Україні. *Просторовий розвиток*, 2024, (8), 542—556. <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.542-556>

References:

1. Alayasa, J. Y. and Nemec, J. (2025), "Rebuilding countries in a war and post-war context: Reconstruction models and their impacts", *Politics and Governance*, Vol. 13, Article 9879. DOI: <https://doi.org/10.17645/pag.9879>
2. Bondar, N. and Strojny, J. (2025), "Efficiency of transport policies in EU countries", *TRANSPORT*

PROBLEMS, Vol. 20, no.2, pp. 197 — 209. DOI: 10.20858/tp.2025.20.2.16

3. Chechel, A., Zharova, L. and Slezia M. (2025), Public Administration for Sustainable Development: Mechanisms and Strategies of State and Regional Administration in the Conditions of War and Reconstruction of Ukraine, University of Economics and Humanities, Kyiv; Bielsko-Biala (Poland):

4. Strojny, J., Bondar, N., Umantsiv, V., Sagaidak, I., & Sukmaniuk, V. (2024), "Information Support for the Program of Post-war Restoration of Transport Infrastructure Facilities", International Scientific Conference Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort, Springer Nature, Cham, Switzerland. (pp. 402—413). https://doi.org/10.1007/978-3-031-87379-9_37

5. Yarmolenko, V. (2024), "International experience in post-war economic recovery", Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu: seriia: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. Uzhhorod: Vydavnychiy dim "Helvetyka", vol. 52, pp. 203—211. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2024-52-32>

6. Bondar, N. M. and Sukmaniuk, V. M. (2025), "Factors influencing the success of infrastructure projects under public-private partnerships in the transport sector", Scientific notes of Lviv University of Business and Law, vol.46, pp. 24—31. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17158397>

7. Drobot, I.O. (2019), "The public-private partnership framework in Ukraine's transport infrastructure sector", Efektyvnist derzhavnoho upravlinnia. Vol. 4, pp.98—109. <https://doi.org/10.33990/2070-4011-61.2019.198503>

8. Krutova, A. S., Tarasova, T. O. and Kashchena, N. B. (2019), "Public-private partnership projects: implementation and performance analysis", Ekonomichnyi prostir, vol. 141, pp. 158—171. DOI 10.30838/ P.ES.2224.-100119.158.354

9. Kudriavtsev, V. Ya. (2022), "Factors in the sustainable development of transport infrastructure", Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva, vol. 29, pp. 32—46. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.-2022.29.32>

10. Lukianenko, I. H. and Marianovych, M. E. (2020), "The role of public-private partnerships in developing critical infrastructure to achieve the Sustainable Development Goals in Ukraine", Biznes-Inform, vol. 1, pp. 291—297. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-291-297>.

11. Petrova, I. P. (2024), "Implementation of investment projects based on partnership between government, business and society in Ukraine: current trends and development forecasts", Ekonomichnyi visnyk Donbasu, vol. (1—2), pp.178—189.

12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2015), The Law of Ukraine "On the principles of state regional policy", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text> (Accessed 24 January 2026)

13. The Verkhovna Rada of Ukraine (2021), The Law of Ukraine "About critical infrastructure", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text> (Accessed 25 January 2026)

14. Cabinet of Ministers of Ukraine (2024), Resolution "About the approval of Ukraine's National Transport Strategy for the period up to 2030 and the adoption of an operational plan for its implementation in 2025-2027", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>. (Accessed 25 January 2026)

15. Sukmaniuk, V. (2025), "Public-private partnerships as a tool for transport infrastructure development", Akademichni vizii, vol. 47. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17187128>

16. Ustymenko, A. V. (2024), "Sustainable development of transport infrastructure in the context of ensuring the achievement of Ukraine's Sustainable Development Goals", Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriia: Pravo, vol. 3 (85), pp. 156—161. DOI:10.24144/2307-3322.2024.85.3.24

17. Shpakova, H., Shpakov, A., & Ivanova, T. (2024), "Innovative approaches and prospects for public-private partnerships in infrastructure reconstruction in Ukraine", Prostorovi rozvytok, vol. 8, pp. 542—556. <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.542-556>

Отримано редакцією журналу / Received: 22.03.26

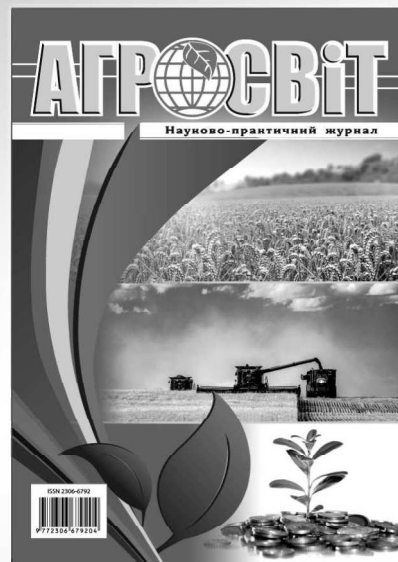
Прорецензовано / Revised: 01.04.26

Схвалено до друку / Accepted: 09.04.26

АГРОСВІТ

<https://nayka.com.ua>

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

**Журнал включено до переліку
наукових фахових видань України
з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)**

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292