

Повоєнне відновлення транспортної інфраструктури України

Козак Людмила Степанівна¹, Ложачевська Олена Михайлівна²

Опубліковано	Секція	УДК
30.11.2025	Економіка	656:005.2:330.3: 332: 338.2

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19581023>

Анотація. Метою статті є обґрунтування концептуальних засад визначення пріоритетності та способу реалізації проекту повоєнного відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури. Були використані: монографічний метод (під час аналізу досліджень і публікації, присвячених питанням відновлення транспортної інфраструктури, а також під час порівняння отриманих результатів з результатами інших авторів), системний аналіз при дослідженні стану втрат транспортної інфраструктури та загальних потреб у її відновленні, дослідження документів (збір інформації про реалізовані проекти з відновлення інфраструктурних об'єктів та аналіз пріоритетних напрямків дій уряду), аналізу та синтезу при побудові дерева рішень (при опрацюванні концептуальних положень щодо визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури). На підставі звітів Київської школи економіки та Світового банку була узагальнена інформація про масштаби руйнації об'єктів транспортної інфраструктури, потреби у фінансуванні відновлення. Систематизовано перелік програм відновлення об'єктів транспортної інфраструктури та постраждалих територій України за участю міжнародних фінансових інституцій. З'ясовано, що принциповим підходом участі міжнародних фінансових інституцій у відновленні територіальних громад, постраждалих від російської агресії, є «краще, ніж було», що передбачає заходи, спрямовані на декарбонізацію, ефективність транспорту, безбар'єрність та мультимодальність. На підставі аналізу перспективних проектів відновлення об'єктів транспортної інфраструктури встановлено, що пріоритетними наразі є проекти відновлення автомобільних доріг, які мають статус міжнародного значення та державного значення. З метою забезпечення збалансованого повоєнного розвитку територій та з урахуванням обмежень бюджетних ресурсів всіх рівнів влади запропоновано ухвалювати проекти відновлення (або нового будівництва) виключно із врахуванням думок і пропозицій стейкхолдерів, залучати приватні інвестиції на засадах публічно-приватного партнерства (концесії) тільки на територіях з високою діловою активністю. Це знизить ризики недобудови об'єктів. Відновлення або нове будівництво об'єктів транспортної інфраструктури на територіях із значною руйнацією проводити за

¹ кандидат економічних наук, професор,
завідувачка кафедри економіки
Національний транспортний університет, Київ, Україна
e-mail: lskozak1@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-3995-172X>

² доктор економічних наук, професор,
завідувачка кафедри менеджменту
Національний транспортний університет, Київ, Україна
e-mail: lemina@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0001-8462-925X>

рахунок бюджетних ресурсів та ресурсів міжнародних фінансових фондів. Надавати перевагу тим об'єктам, які належать або потенційно можуть належати до шляхів сполучення міжнародного та державного значення. Наукова новизна отриманих результатів полягає у розробленні концептуального підходу визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури (на засадах публічно-приватного партнерства або шляхом звичайних державних закупівель). Практичне значення полягає у можливості органів влади пришвидшити процес обґрунтування рішень щодо відновлення об'єктів транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, повоєнне відновлення, публічно-приватне партнерство, концесія, стейкхолдери, ризик, фінансування, інтереси, автомобільні дороги, мости

The post-war reconstruction of Ukraine's transport infrastructure

Abstract. The aim of this article is to establish the conceptual foundations for prioritising and implementing a post-war reconstruction (new construction) project for a transport infrastructure facility. The following methods were used: the monographic method (when analysing studies and publications devoted to issues of transport infrastructure reconstruction, as well as when comparing the results obtained with those of other authors), systematic analysis when investigating the extent of transport infrastructure losses and the overall needs for its reconstruction, document review (collection of information on implemented projects for the restoration of infrastructure facilities and analysis of priority areas for government action), and analysis and synthesis in constructing a decision tree (when developing conceptual provisions for determining the priority and method of implementing the project for the restoration (new construction) of a transport infrastructure facility). Based on reports from the Kyiv School of Economics and the World Bank, information on the extent of damage to transport infrastructure facilities and the funding requirements for their restoration was summarised. A list of programmes for the restoration of transport infrastructure facilities and affected areas of Ukraine, involving international financial institutions, was systematised. It has been established that the fundamental approach to the participation of international financial institutions in the reconstruction of local communities affected by Russian aggression is 'better than before', which entails measures aimed at decarbonisation, transport efficiency, accessibility and multimodality. Based on an analysis of promising projects for the restoration of transport infrastructure, it has been established that the current priority lies with road restoration projects of international and national significance. To ensure balanced post-war development of territories and taking into account budgetary constraints at all levels of government, it is proposed to approve restoration (or new construction) projects only after considering the views and proposals of stakeholders, and to attract private investment through public-private partnerships (concessions) only in areas with high business activity. This will reduce the risk of projects remaining unfinished. The restoration or new construction of transport infrastructure facilities in areas with significant damage should be carried out using budgetary resources and resources from international financial funds. Priority should be given to those facilities that belong to, or could potentially belong to, transport routes of international and national significance. The scientific novelty of the results lies in the development of a conceptual approach to prioritisation and the method of implementing a project for the restoration (or new construction) of a transport infrastructure facility (based on public-private partnerships or through standard public procurement). The practical significance lies in the ability of the authorities to speed up the process of justifying decisions regarding the restoration of transport infrastructure facilities.

Keywords: transport infrastructure, post-war reconstruction, public-private partnerships, concessions, stakeholders, risk, financing, interests, motorways, bridges

Вступ

Актуальність проблеми. Україна та українське суспільство наразі переживають одну з найбільших трагедій у своїй історії, коли гине населення, знищуються міста і села, руйнується економіка територій, як прилеглих до бойових дій, так й віддалених від них. Насамперед, під загрозою руйнування перебувають об'єкти критичної інфраструктури, зокрема: транспорт, енергетика, водопостачання та водовідведення, продовольче забезпечення тощо [1]. Питання повоєнного відновлення економіки країни є складними і потребують комплексних рішень. Необхідно не тільки зосередити увагу на найбільш критичних секторах економіки, що слугуватимуть каталізатором відновлення інших галузей господарства, а й знайти необхідні джерела фінансування відповідних проектів.

Одним з пріоритетних секторів повоєнного відновлення є транспортна інфраструктура. Саме вона відіграє вирішальну роль в інтеграції регіонів, налагодженні міжсекторальних і торгівельних зв'язків, зміцнює позиції країни у міжнародних транспортних перевезеннях.

Актуальність дослідження обумовлена проблемами, що потребують розв'язання під час повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України. Зокрема відновлення транспортної інфраструктури передбачає великі вкладанням капіталу та значну тривалість будівельної стадії. Транспортна інфраструктура належить до суспільних благ і не може бути відокремлена для надання послуг окремим категоріям користувачів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зважаючи на важливість транспортної інфраструктури для повоєнної відбудови економіки України питання її відновлення перебувають у полі зору багатьох вітчизняних науковців. Так, Микитенко В.В. запропонувала загальні підходи до побудови та обґрунтування алгоритму реконструктивного розвитку критичної інфраструктури України у воєнному та післявоєнному періодах [2]. Авторка провела систематизацію ступеня руйнувань об'єктів критичної інфраструктури, запропонувала кроки щодо реконструкції критичної інфраструктури у воєнний та повоєнний період. Зважаючи, що авторка спиралась на статистичні дані, адміністративні та ресурсні можливості України 2022 року, у 2025-2026 роках зазначені рекомендації потребують уточнення та подальшого розвитку. У праці Бойченка М.В. більше уваги приділено саме сектору транспортної інфраструктури: автомобільному, залізничному морському та авіаційного транспорту [3]. Автором наведено загальні пропозиції щодо вдосконалення роботи цих видів транспорту, однак, яким чином потрібно формувати програму відновлення, які ресурси доцільно використовувати, у зазначеній праці не висвітлені. Підходи до розроблення програми відновлення транспортної інфраструктури більш детально висвітлені у праці групи науковців під керівництвом Стройного Я. [4]. Зокрема висвітлено питання адміністративних рівнів прийняття рішень щодо відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, зазначена роль стейкхолдерів у відновленні об'єктів транспортної інфраструктури, запропоновано складові організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури.

Враховуючи велику капіталомісткість проектів транспортної інфраструктури та обмеженість бюджету України у їх фінансуванні є повністю обґрунтованим розгляд участі міжнародних партнерів у відповідних проектах, зокрема на це звертають увагу Линник І. [5], Кирчата І. М. та Шершенюк О.М. [6]. Важливим при цьому бачиться дотримання європейських стандартів у створенні безпечного та екологічного середовища [7].

Виділення невирішеної частини проблеми. На нашу думку питання відновлення транспортної інфраструктури є комплексним. Об'єкти транспортної інфраструктури можуть мати різне значення для економіки: впливати на розвиток міжнародних транспортних коридорів і, відповідно, набувати державного значення, або бути важливим для розвитку конкретних регіонів і територій і мати локальне значення для розвитку територіальних громад, створюючи передумови для відновлення в них інших видів економічної діяльності, створення нових робочих місць, активізації ділової активності та повернення місцевого населення до нормального спокійного життя. Враховуючи наведене, попри значний доробок науковців, лишається недостатнє опрацювання науково-методичного інструментарію, що дозволить забезпечити збалансований відновлення та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури як державного, так й локального значення.

Мета статті. Метою статті є обґрунтування концептуальних положень щодо забезпечення збалансованого відновлення та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури як державного, так й локального значення.

Наукова новизна полягає у розробленні концептуального підходу визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури (на засадах публічно-приватного партнерства або шляхом звичайних державних закупівель).

Використання запропонованого концептуального підходу визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури дозволить органам влади пришвидшити процес обґрунтування рішень щодо відновлення об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням наступних критеріїв: належності до території з високою діловою активністю, належністю до міжнародних транспортних коридорів або шляхів сполучення державного значення, важливістю для місцевої територіальної громади. Відповідність об'єкта транспортної інфраструктури першому критерію дає підстави використання механізму публічно-приватного партнерства, відповідність другому критерію – безпосередньому фінансуванню за рахунок коштів державного бюджету із залученням коштів міжнародних фінансових інституцій, відповідність третьому критерію – дає підстави фінансуванню за рахунок коштів місцевих бюджетів та залучення коштів міжнародних фінансових інституцій.

Під час дослідження використовувалися монографічний метод (під час аналізу досліджень і публікації, присвячених питанням відновлення транспортної інфраструктури, а також під час порівняння отриманих результатів з результатами інших авторів), системний аналіз при дослідженні стану втрат транспортної інфраструктури та загальних потреб у її відновленні, дослідження документів (збір інформації про реалізовані проекти з відновлення інфраструктурних об'єктів та аналіз пріоритетних напрямків дій уряду), аналізу та синтезу при побудові дерева рішень (при опрацюванні концептуальних положень щодо визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури).

Джерелами даних слугували офіційні дані зі Звітів Київської школи економіки, Світового банку, міжнародних фінансових фондів, Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, а також праці вітчизняних науковців, присвячені питанням повоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

Були проведені тематичний аналіз, аналіз публікацій та систематизація інформації. Використовувався графічний редактор Visio.

Під час дослідження використовувалися дані, що є загально доступними. Враховуючи значимість транспортної інфраструктури для національної безпеки країни,

додаткові самостійні спроби отримання інформації, зокрема шляхом проведення спостережень не проводилися.

Результати

З перших днів військового вторгнення росії до України об'єкти транспортної інфраструктури постійно перебувають у зоні небезпеки через загрозу руйнувань. Основною причиною цього є важливість транспортної інфраструктури у забезпеченні стабільного функціонування країни та її регіонів, міжнародних та національних перевезень вантажів і пасажирів, безперебійної військової логістики, безпечної евакуації цивільного населення та поранених.

За даними дослідників "KSE Institute" у межах проекту «Підтримка цифрової трансформації», за сприяння USAID і UK Dev, загальна сума прямих збитків, завданих інфраструктурі України внаслідок повномасштабного вторгнення Росії, сягнула майже \$170 млрд станом на листопад 2024 року, зокрема, транспортній інфраструктурі – \$38,5 млрд (табл.1) [Помилка! Джерело посилання не знайдено.]. З кожним наступним роком російської агресії проти України ці втрати зростають.

Таблиця 1

Оцінка прямих втрат транспортної інфраструктури

Види втрат	Одиниці виміру	Первісна кількість	Зруйновано/пошкоджено	Оцінка втрат, \$ млрд
Автомобільні дороги державного значення	км	470 00	9298	9,9
Автомобільні дороги місцевого значення	км	120 000	9056	9,6
Комунальні дороги (міст та ін. насел. пунктів)	км	270 000	8277	8,8
Мости та мостові переходи	од	11 076	344	2,6
Активи УЗ	X	X	X	4,5
Інфраструктура морських та річкових портів	X	X	X	1,0
Авіаційна галузь	од	36	20	2,0
Майно поштових операторів	X	X	X	0,01
Всього	X	X	X	38,5

Джерело: [Помилка! Джерело посилання не знайдено.]

В той же час, як зазначають фахівці Світового банку, «більшість нових пошкоджень об'єктів транспортної інфраструктури зосереджені вздовж лінії фронту на сході та півдні України. Водночас залізничні та дорожні мережі по всій території країни перебувають під значним навантаженням. Прифронтові райони стикаються з викликами, пов'язаними з переміщенням важкого озброєння та вантажних транспортних засобів, тоді як західні прикордонні області зазнають додаткового тиску через збільшення обсягів наземних вантажних перевезень. Крім того, стан дорожньої інфраструктури і надалі погіршується через обмежене утримання, оскільки державне фінансування переважно спрямовується на військові потреби» [Помилка! Джерело посилання не знайдено., с.150]. Незважаючи на складні умови, транспортний сектор України зміг адаптуватися до змін в торговельній динаміці та логістичних викликів, спричинених російською агресією.

У цілому, потреби у відновленні та відбудові транспортної інфраструктури з урахуванням принципу «краще, ніж було» фахівцями Світового банку оцінюються в 77,5 млрд дол. США протягом ближчих 10 років (табл. 2). Зазначений принцип «краще, ніж було» передбачає заходи, спрямовані на декарбонізацію, ефективність транспорту, безбарерність та мультимодальність.

Таблиця 2

Загальні потреби у відновленні та відбудові транспортної інфраструктури України за оцінками Світового банку (млн дол. США)

Категорія	Види діяльності/інвестиції	Всього (2025 – 2035 рр)
Потреби у відбудові	Автомобільні мости (дороги державного значення)	7 572,0
	Автомобільні мости (дороги місцевого значення)	918,1
	Автомагістралі, шосе та інші дороги державного значення	22 147,5
	Обласні та сільські дороги	6 160,9
	Комунальні дороги	7 503,0
	Аеропорти	1 691,3
	Залізничні колії, мости, станції та електрика	15 294,6
	Залізничний рухомий склад	3 719,4
	Залізничне обладнання та інші активи	1 244,5
	Приватний транспорт	4 361,6
	Інфраструктура портів та внутрішніх водних шляхів	1 411,4
	Міський громадський транспорт (рухомий склад, інфраструктура, депо, технічне обслуговування)	5 296,2
	Знесення та розчищення завалів	204,1
Всього		77 524,6

Джерело: [Помилка! Джерело посилання не знайдено., с.155]

Найбільша концентрація потреб у відновленні розподілена наступним чином: автомобільні дороги державного значення (29 %); залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи залізниці (26 %); обласні і сільські дороги місцевого значення та комунальні дороги (18 %). При цьому на Донецьку, Харківську, Херсонську та Запорізьку області разом припадає орієнтовно 60 відсотків потреб у відновленні та відбудові [Помилка! Джерело посилання не знайдено., с. 152].

Видно, що масштаби як за кількістю об'єктів, що потребують відновлення, так й за необхідними обсягами фінансування, є дуже значними. Існує необхідність упорядкування пріоритетності черговості відновлення об'єктів транспортної інфраструктури із забезпеченням збалансованого розвитку об'єктів державного та регіонального значення з урахуванням наявних та потенційних джерел фінансування.

У грудні 2022 року Світовим банком разом з партнерами було утворено Цільовий трастовий фонд допомоги, відновлення, реконструкції та реформ України (Ukraine Relief, Recovery, Reconstruction and Reform Trust Fund (URTF)). Його діяльність спрямована на подолання невизначеності, що зумовлена війною, шляхом підтримання гнучкого програмування, яке може реагувати на швидкі зміни середовища [10]. URTF є ключовим елементом механізмів донорського фінансування для підтримки України.

Нині Фонд URTF підтримує: Проєкт «Зміцнення системи охорони здоров'я та збереження життя (HEAL Ukraine)»; Проєкт з відновлення енергетичних ресурсів та підготовки до зими; Проєкт «Відновлення основної логістичної інфраструктури та приєднання до мережі (RELINC)»; Проєкт «Ремонт житла для відновлення прав і можливостей людей (HOPE)»; «Екстрений проєкт надання інклюзивної підтримки для відновлення сільського господарства України (ARISE)»; Програму «Підвищення доступності та стійкості освіти в умовах кризи в Україні» (LEARN); Програму стійкого, інклюзивного та сталого підприємництва (RISE); проєкт «Зміцнення спроможності уряду щодо впровадження фіскальної реформи» (STRONG), програма «Трансформація охорони здоров'я шляхом реформи та інвестицій в ефективність» (THRIVE), «Створення стійкої інфраструктури в умовах вразливого середовища в Україні (DRIVE)» та проєкт Підтримка державних видатків для забезпечення стійкого державного управління (PEACE).

В Україні також активно працює міжнародний Фонд відновлення громад України (Ukraine Community Recovery Fund (UCRF)), заснований ООН спільно з Міністерством інфраструктури України [11]. Фонд спрямований на підтримку інвестицій у відновлення житла, енергетичної та соціальної інфраструктури, гуманітарного розмінування та економічного розвитку на місцевому рівні. Фонд зосереджений на відбудові на рівні громад.

З самого початку військової агресії безпосереднім виконавцем завдань відновлення та будівництва об'єктів транспортної інфраструктури є Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Вже від початку військової агресії Агентством було відновлено найбільш знакові мости: міст через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі, Чернігівська область (відновлено у 2024 році); міст через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01-02 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі. Південний під'їзд до м. Чернігова, Чернігівська область (відновлено у 2024 році); Мостовий перехід через р. Тетерів на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-07 Київ — Ковель — Ягодин, Київська область (відновлено у 2024 році); мостовий перехід через р. Ірпінь на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп, Київська область (відновлено у 2023 році); мостовий перехід через р. Ірпінь Р-30 Під'їзд до м. Ірпінь, км 5+621, Київська обл. (відновлено у 2023 році). У 2025 році Агентством було відновлено 33 штучних споруди, що були в аварійному стані або потребували відновлення [12].

Перспективними проєктами є реконструкція автомобільної дороги М-30 Стрий – Умань – Дніпро – Ізварине (через м. Вінницю, м. Кропивницький), реконструкція автомобільної дороги М-07 Київ – Ковель – Ягодин (на м. Люблін), реконструкція автомобільної дороги М-15 Одеса – Рені (на м. Бухарест) [12].

Як бачимо, в умовах війни, з об'єктивних причин пріоритетними наразі є проєкти відновлення автомобільних доріг, що мають міжнародне значення та державне значення. Вони є головними артеріями постачання необхідної зброї та військового обладнання, забезпечення товарообміну як між регіонами країни, так і зарубіжними державами.

Для збалансованого повоєнного розвитку регіонів країни, насамперед постраждалих від руйнувань через російську агресію, необхідним є розподіл повноважень між центральними та регіональними органами влади, зокрема у питаннях відновлення об'єктів транспортної інфраструктури. Відповідні проєкти відновлення об'єктів транспортної інфраструктури доцільно розглядати в межах компетенції цих рівнів управління залежно від їх значущості.

Концептуальні засади визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури наведена на рис. 1. Рішення щодо відновлення об'єкта транспортної інфраструктури (ОТІ) залежить, насамперед, від ступеня його руйнування. У випадку значних руйнувань або практичного знищення об'єкта, доцільним вважається проектування та будівництво нового, що відповідає сучасним вимогам безпеки, комфорту, екологічної безпеки, враховує плани розвитку територій, перспективи входження об'єкта до міжрегіональних шляхів сполучення, очікуваних обсягів перевезень вантажів та пасажирів.

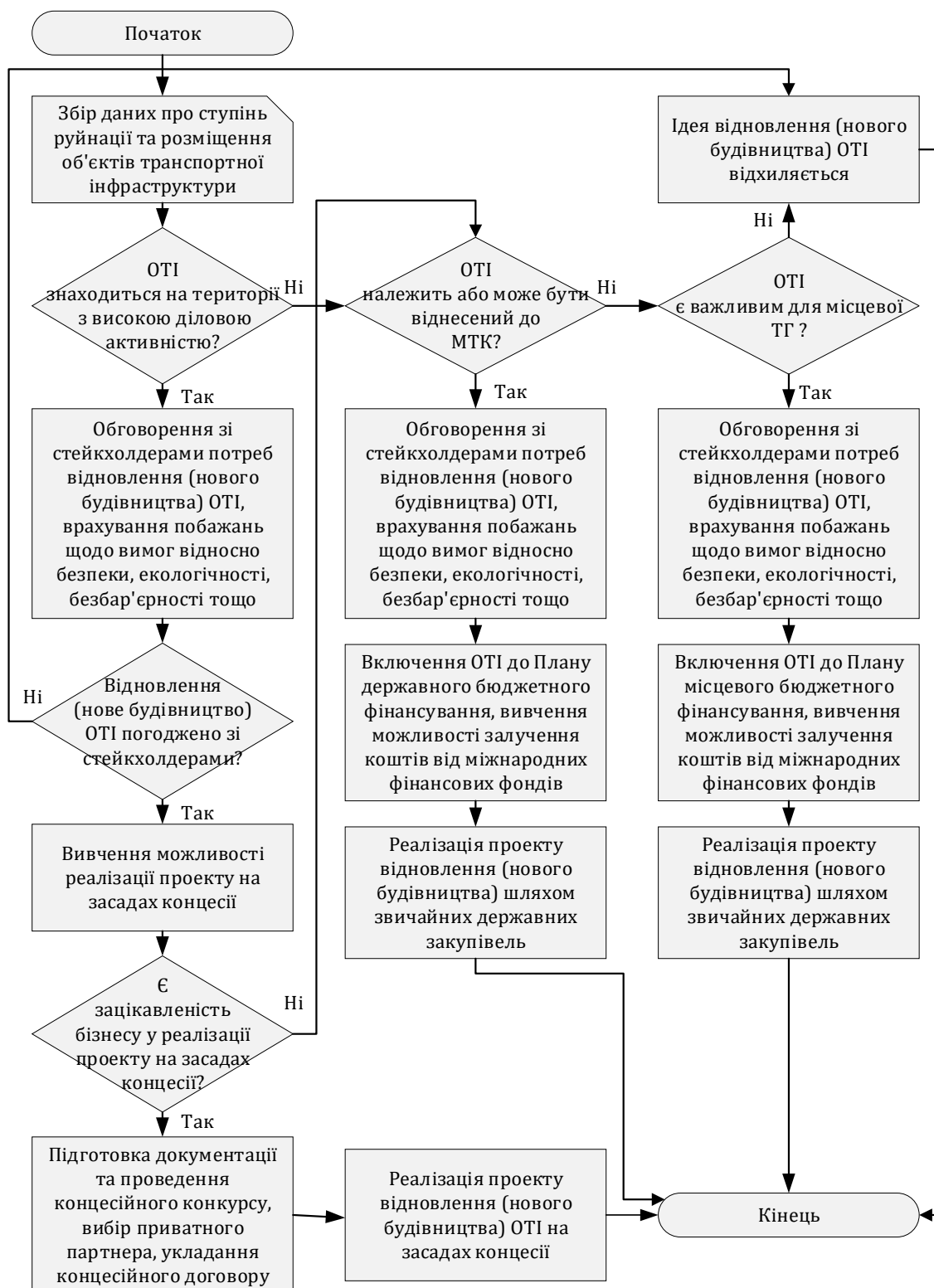


Рисунок 1 - Концептуальні засади визначення пріоритетності та способу відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури

Джерело: авторська розробка

Зважаючи на значні бюджетні обмеження як державного, так й регіонального рівня управління, для реалізації більшості проектів органи влади можуть активно користуватися коштами міжнародних цільових фондів, а також залучати кошти приватного бізнесу на засадах публічно-приватного партнерства. Це дозволить значно прискорити повоєнне відновлення транспортної інфраструктури.

В той же час залучення коштів приватного бізнесу на засадах публічно-приватного партнерства потребує не тільки формування сприятливого інвестиційного середовища. Об'єкти транспортної інфраструктури, що потребують відновлення, часто перебувають на територіях, де російська армія практично знищила населені пункти. Очікувати приватному бізнесу на мінімальну віддачу на здійснені інвестиції в таких випадках є дуже ризиковано. І для публічного партнера може існувати небезпека, що під час проекту приватний партнер просто вийде з нього як з безперспективного. Це може призвести до виникнення чергового непридатного до експлуатації об'єкта транспортної інфраструктури. Отже потрібними є чітко визначені критерії прийнятності проектів для реалізації на засадах публічно-приватного бізнесу.

На наш погляд, відновленню на засадах публічно-приватного партнерства повинні передаватися об'єкти транспортної інфраструктури, які знаходяться на територіях з високою діловою активністю та перспективами включення об'єктів до міжнародних або міжрегіональних мереж сполучення. Крім того, для підвищення надійності середовища реалізації проекту відновлення об'єкта транспортної інфраструктури, ще на стадії обговорення ідеї та розроблення проектної документації, доцільним є залучення стейкхолдерів, всіх зацікавлених сторін, які можуть відчувати на собі наслідки його реалізації. Такими зацікавленими сторонами є регіональні органи влади, місцевий бізнес, місцеве населення, екологи, фінансово-кредитні установи. У разі узгодження інтересів всіх зацікавлених сторін реалізація проекту відновлення об'єкта транспортної інфраструктури матиме значно менші ризики, наприклад, через опір місцевих мешканців або екологів.

Як правило, переважною формою публічно-приватного партнерства у випадку відновлення або будівництва нового об'єкта транспортної інфраструктури є концесія. Концесія передбачає утворення спеціальної проектної компанії, яка укладає з органом влади концесійний договір. При цього орган влади називається концесієдавцем, а спеціальна проектна компанія – концесіонером. Спеціальна проектна компанія, зазвичай, утворюється як акціонерне товариство. Власниками її акцій можуть бути всі зацікавлені у проекті сторони: будівельні організації, виробники будівельних матеріалів, проектні та експлуатаційні організації, фінансово-кредитні установи, страхові компанії тощо. Така компанія під час реалізації проекту укладає низку господарських договорів, переважно з представниками місцевого бізнесу, які можуть стосуватися оренди будівельної техніки, виконання на умовах субпідряду окремих будівельних робіт, постачання сировини, пального тощо. Отже, відновлення об'єкта транспортної інфраструктури на засадах концесії є потужним каталізатором створення нових робочих місць, покращення рівня мобільності та соціально-економічних стандартів життя населення відповідних територій.

Доручення відновлення об'єктів транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства на територіях, що характеризуються діловою активністю, дозволить органам влади сконцентрувати увагу на відновленні об'єктів, що перебувають на значно постраждалих територіях.

У цьому випадку пріоритетність відновлення об'єктів транспортної інфраструктури доцільно, насамперед, визначати через належність або можливість віднесення до міжнародних транспортних коридорів або шляхів сполучення державного значення. На другому місці повинні стати об'єкти транспортної інфраструктури локального рівня, які пов'язані з будувати пов'язані з об'єктами першої пріоритетності. Така черговість повоєнного відновлення об'єктів транспортної інфраструктури дозволить швидше відбудувати зруйновані міста і села, забезпечуючи передумови для створення нових робочих місць, мобільності населення, будівництва житла та об'єктів соціальної інфраструктури.

Отже, завдяки визначеним пріоритетам та послідовності відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, обґрунтованому використанню переваг публічно-приватного партнерства, бюджетних коштів та коштів міжнародних цільових фондів Україна зможе швидше відновити економіку та налагодити комфортне життя у відбудованих містах і селах.

Запропонована авторами концептуальна послідовність кроків визначення пріоритетності та способу відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури дає можливість обґрунтувати план відновлення транспортної інфраструктури як на рівні держави, так й місцевого територіальної громади. Якщо об'єкт транспортної інфраструктури не належить до міжнародних транспортних коридорів або шляхів сполучення державного значення, але є важливим для розвитку місцевої територіальної громади, він може бути відновлений завдяки співпраці з міжнародними фінансовими фондами, зокрема міжнародним Фондом відновлення громад України (UCRF). Таке відновлення відбуватиметься одночасно з реалізацією проектів, пов'язаних з відновленням об'єктів транспортної інфраструктури державного та міжнародного значення. У підсумку відновлення транспортної інфраструктури та налагодження економічного розвитку територій та країни у цілому буде пришвидшено. Дотримання вимог безпеки, екологічності, безбар'єрності під час реалізації відповідних проектів забезпечить новий рівень комфорту та якості життя населення.

Порівняння з іншими дослідженнями. Група дослідників під керівництвом Кирчатої І. [13] проводили дослідження, присвячене напрямам відновлення та розвитку транспортної інфраструктури. Для успішної реалізації інфраструктурних проектів ними запропоновано розроблення та впровадження прозорої системи звітності та підзвітності, яка б дозволила ефективно відстежувати використання фінансових ресурсів (в т.ч. від міжнародних донорів, грантів) та забезпечувати прозорість у розподілі коштів; залучати міжнародних експертів та консультантів для розробки та реалізації ефективних стратегій в галузі транспортної інфраструктури; створити механізми координації для забезпечення системності та механізм контролю, які дозволять визначити ефективність інфраструктурних проектів. Ці рекомендації є слушними і доповнювали б пропозиції авторів, наведених під час розроблення концептуальної послідовності кроків визначення пріоритетності та способу відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури.

Розглядаючи працю Пусевої М. [14] варто зазначити, що автором більше уваги приділяється напрацюванню рекомендацій щодо об'єктів залізничної та водної транспортної інфраструктури. Агеєва Н.М. [15] детально приділяє увагу питанням відновлення авіаційної інфраструктури. у своїх дослідженнях автори вивчають перспективи відновлення зазначених секторів транспортної інфраструктури з урахуванням особливостей їх функціонування.

Пропозиція авторського колективу у запропонованій статті є універсальною і може відноситися до будь якого сектору транспортної інфраструктури. Це може бути як автомобільні дороги, мости і тунелі, так й аеропорти, річкові та морські порти, міська транспортна інфраструктура.

Наукова новизна полягає у розробленні концептуального підходу визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури (на засадах публічно-приватного партнерства або шляхом звичайних державних закупівель). Насамперед, обґрунтовано випадок доцільності використання публічно-приватного партнерства у повоєнному відновленні об'єктів транспортної інфраструктури. Також запропоновано розподіл відповідальності органів влади у відновленні об'єктів транспортної інфраструктури залежно від значення останніх (державного або регіонального рівнів).

Використання запропонованого концептуального підходу визначення пріоритетності та способу реалізації проекту відновлення (нового будівництва) об'єкта транспортної інфраструктури дозволить пришвидшити процес обґрунтування рішень щодо відновлення об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням наступних критеріїв: належності до території з високою діловою активністю, належністю до міжнародних транспортних коридорів або шляхів сполучення державного значення, важливістю для місцевої територіальної громади. Відповідність об'єкта транспортної інфраструктури першому критерію дає підстави використання механізму публічно-приватного партнерства, відповідність другому критерію – безпосередньому фінансуванню за рахунок коштів державного бюджету із залученням коштів міжнародних фінансових інституцій, відповідність третьому критерію – дає підстави фінансуванню за рахунок коштів місцевих бюджетів та залучення коштів міжнародних фінансових інституцій. Зазначені рекомендації забезпечать збалансоване повоєнне відновлення об'єктів транспортної інфраструктури на рівні міжнародного, державного та територіального значення.

Висновки

Транспортна інфраструктура є однією з важливіших сфер національного господарства, що впливає на збалансований розвиток територій країни, забезпечення національного та міжнародного товарообміну, зростання рівня зайнятості та мобільності населення. Нажаль, через військову агресію росії проти України значна частина об'єктів транспортної інфраструктури зазнала ушкоджень, що призвели до їх часткової або повної фізичної руйнації. Нагальним питанням повоєнної відбудови економіки країни є відновлення саме транспортної інфраструктури. Встановлено, що обсяги руйнації об'єктів транспортної інфраструктури та потреби у відповідному фінансуванні їх повоєнного відновлення є значними. Держава повинна комплексно підходити до вирішення проблеми і, через відновлення об'єктів транспортної інфраструктури, забезпечувати збалансований розвиток територій, що постраждали від агресії. З'ясовано, що для відновлення пошкоджених об'єктів транспортної інфраструктури на територіях з високою діловою активністю доцільно використовувати механізм публічно-приватного партнерства. На територіях зі значною руйнацією доцільним є фінансування проектів відновлення за рахунок коштів бюджетів всіх рівнів управління та із залученням міжнародних фінансових фондів. Черговість відновлення об'єктів визначається належністю до міжнародних або державних шляхів сполучення. Це дасть можливість уникнення розпорошенню коштів та забезпечити поступове відновлення і повернення для нормального життя територіальних громад, що зазнали значних втрат.

Наступні дослідження, на нашу думку, доцільно спрямувати в розроблення методичного інструментарію оцінки узгодженості інтересів стейкхолдерів. Це дозволить значно знизити ризики помилок в оцінці перспектив розвитку територій,

попиту на транспортні послуги та потреби у відновленні (новому будівництві) об'єктів транспортної інфраструктури за видами і потужностями.

Список використаних джерел

1. Про критичну інфраструктуру. Закон України від 16.11.2021 № 1882-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text>. (дата звернення: 15.11.2025).
2. Микитенко В. В. Пovoєнне відновлення та розвиток критичної інфраструктури України. *Вісник економічної науки України*, 2023, №1 (44). С. 124-138. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1\(44\).124-138](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1(44).124-138).
3. Бойченко М. В. Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період. *Економічний вісник Донбасу*, 2023. №3 (73). С. 132-137. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137)
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. In: *Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort. ITSESQC 2024. Lecture Notes in Networks and Systems*, Vol 1336. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-87379-9_37
5. Линник І. Поствоєнне відновлення об'єктів транспортної інфраструктури за допомоги міжнародних партнерів. *Містобудування та територіальне планування*, 2025. №88, 283–294. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294>
6. Кирчата, І., Шершенюк, О., Кирчатий, Ю. Економічна дипломатія та міжнародне партнерство в розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*, 2025. №35, 151-163. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2025.35.151>
7. Bondar N., Strojny J. Efficiency of transport policies in EU countries. *Transport Problems*, 2025, 20 (2). DOI: <https://10.20858/tp.2025.20.2.16>
8. Адрієнко Д., Горюнов Д., Грудова В., Маркуц Ю., Маршалок Т., Нейтер Р., Топольськов Д. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на листопад 2024 року. KSE: веб-сайт. Лютий. 2025. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf
9. Оллжла Україна – Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення (RDNA4) : Лютий 2022 - Грудень 2024. Washington, D.C. : World Bank Group. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/099052925103531065>
10. Ukraine Relief, Recovery, Reconstruction and Reform Trust Fund (URTF). URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/urtf> (дата заходу 30.12.2025)
11. Масштабні державні проекти відбудови. URL: <https://iccua.org/masshtabni-derzhavni-proekty-vidbudovy/>
12. Дороги та штучні споруди. URL: <https://restoration.gov.ua/projects/dorogy-i-mosty/>
13. Кирчата І., Шершенюк О., Кирчатий Ю. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури: проектний підхід. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*, 2024, №32, 48-56. <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2024.32.48>

14. Пусева М. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України. *Економіка та суспільство*, 2023. (49). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>
15. Агеева Г. М. Стале відновлення інфраструктури авіаційного транспорту: перспективи повоєнного часу. *Теорія та практика дизайну. Архітектура та будівництво*. К.: КАІ, 2025. 3(37). С. 5–22. doi: <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2025.37.1>