

**Дмитро Олександрович Бугайко**

д-р екон. наук, проф.

ORCID 0000-0001-9901-4792

e-mail: bugaiko@kai.edu.ua,

Державний університет «Київський  
авіаційний інститут», м. Київ,**Світлана Михайлівна Боняр**

д-р екон. наук, проф.

ORCID 0000-0001-8910-7100

e-mail: sveta\_bonyar@ukr.net,

Державний університет інфраструктури  
та технологій, Україна, м. Київ

## ВІДБУДОВА ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ: КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ФІНАНСУВАННЯ, ІНВЕСТИВАННЯ ТА ВІДНОВЛЕННЯ

**Актуальність та постановка проблеми.** Актуальність статті полягає в тому, що, на жаль, під час війни транспортний сектор є одним із найбільш вразливих галузей економіки. Саме його підприємства у багатьох випадках виступають цілями ворожих атак, його чисельні працівники захищають країну у лавах ЗСУ, а суттєва кількість працівниць жінок вимушено знаходяться за кордоном. При цьому роль транспортної системи у процесі повоєнного відновлення безумовно пріоритетна для сталого розвитку національної економіки.

В статті наведено комплексний підхід до фінансування, інвестування та відновлення транспортного сектору України як у сучасних умовах, так і в післявоєнний період. Прямі збитки, завдані війною будівлям та інфраструктурі за два роки, складають \$152 млрд. Спільна оцінка Уряду України, групи Світового Банку, Європейської Комісії та ООН (RDNA3) зазначає, що загальні витрати на відновлення країни протягом наступного десятиліття становлять \$486 млрд. Основні потреби України у 2024 році зосереджені на відновленні ключових секторів економіки та інфраструктури, що потребують фінансування у розмірі \$15,3 млрд. Зазначено, що транспортний сектор зазнав збитків на \$36,7 млрд, а потреби на відновлення оцінюються у \$78 млрд. Понад 26 тис. км доріг було пошкоджено, що оцінюється в \$28,3 млрд. Залізничний транспорт поніс втрати на суму \$4,3 млрд, порти – \$0,85 млрд, авіаційна галузь – \$2 млрд.

Наведені заходи у відновленні транспортних маршрутів, що дозволяють забезпечити транзитний потенціал України навіть в умовах війни, а саме: шляхи солідарності ЄС та з вересня 2023 року український морський експортний коридор, розвиток дунайських портів, що дозволив розширити альтернативні маршрути, модернізація прикордонної інфраструктури з ЄС та Молдовою. Ключовими заходами відновлення транспортного сектору є: оновлення Національної

транспортної стратегії України на період до 2030 року, прийняття Стратегії розвитку прикордонної інфраструктури з ЄС та Молдовою та внесення законопроекту щодо реформування залізничного транспорту до Верховної Ради в жовтні 2024 року.

Важливими донорами відновлення є Європейський Союз, Міжнародний валютний фонд (МВФ), Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) і приватні інвестори. Одним із можливих джерел фінансування відбудови є заморожені російські активи на суму 300 млрд доларів. Відбудова країни після війни може потребувати до 500 млрд євро, що включатиме значні інвестиції у відновлення інфраструктури, відбудову житла, а також модернізацію виробничих і енергетичних потужностей. Підкреслено, що країни G7 разом з Координаційною платформою донорів надаватимуть підтримку відновленню української транспортної інфраструктури та сприятимуть розвитку альтернативних логістичних маршрутів для експорту української продукції. Розглянута оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030 року, що має на меті адаптацію транспортного сектору до нових умов, розроблені пріоритети інвестиційної та політичної діяльності в Україні на найближчі п'ять років та зазначені заходи щодо плану відновлення та реконструкції України.

Отже, відновлення України після війни є надзвичайно складним і масштабним викликом, що потребує значних фінансових ресурсів, стратегічного планування та міжнародної підтримки. Руйнування інфраструктури, економічні втрати та гуманітарна криза вимагають швидких, але водночас зважених дій [1].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідження вітчизняних науковців (зокрема Н. Бондар, О. Бабиної, В. Власової, О. Карпенко та інших) показують, що транспортна інфраструктура України має значний потенціал, але розвивається нерівномірно і спрямована на євроінтеграцію. Автори підкреслюють



важливість державно-приватного партнерства для реалізації великих інфраструктурних проєктів. Питання відновлення економіки та інфраструктури, зокрема транспортної, активно досліджували М. Бойченко, К. Озарко, О. Бородіна, В. Ляшенко, Л. Козак, О. Федорук та інші. Питанням екосистемного підходу до відродження авіабудівної галузі з орієнтацією на майбутнє присвячені роботи Д. Бугайко [2]. Аспектам розробки стратегії сталого розвитку транспортних систем у вимірі безпеки присвячені роботи Ю. Харазішвілі, Д. Бугайко, В. Ляшенко [3]. Однак зміни у зовнішньому середовищі, зокрема продовження воєнних дій в Україні, вимагають подальшого поглиблення цих досліджень та комплексного підходу до відновлення країни.

**Метою статті** є комплексний аналіз фінансування, інвестування та відновлення транспортного сектору України як у сучасних умовах, так і в післявоєнний період.

**Виклад основного матеріалу.** Збройний конфлікт в Україні суттєво вплинув на інфраструктуру та населення країни. Станом на грудень 2023 року близько 9,6 млн осіб були змушені залишити свої домівки, з них 5,9 млн виїхали до Європи, а 3,7 млн перемістилися в межах України. Прямі збитки, завдані війною будівлям та інфраструктурі за два роки, оцінюються у \$152 млрд (приблизно €137 млрд).

Найбільше постраждали житловий сектор і транспорт: зруйновано 10% житлового фонду, пошкоджено 8400 км автошляхів і понад 50 км залізничних колій. Значних втрат зазнала і міська інфраструктура: пошкоджено 207 об'єктів водопостачання, включно з очисними і насосними станціями, а також 234 об'єкти каналізаційної системи [4].

Загальні обсяги збитків, втрат і необхідних ресурсів для відновлення економічних секторів України вказані на рис. 1 [4].

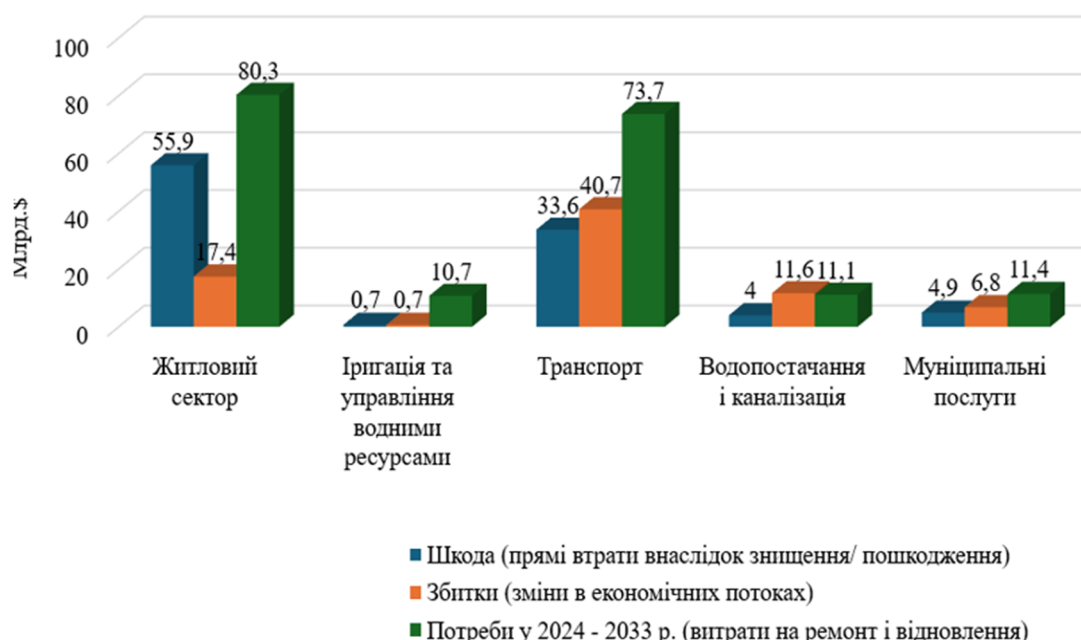


Рис. 1. Збитки, втрати та потреби у відновленні секторів економіки України, млрд \$

Джерело: Проєкт стратегії для сектору інфраструктури (v10.0) 2025-2029 р. (Ukrainian+translation+ISS\_2024\_MASTER\_v10.0\_PostFOPC.pdf).

Згідно зі спільною оцінкою уряду України, Групи Світового банку, Європейської Комісії та ООН (RDNA3), загальні витрати на відновлення країни протягом наступного десятиліття становлять \$486 млрд. Це у 2,8 рази перевищує номінальний ВВП України за 2023 рік і на 18% більше за попередню оцінку RDNA2 (\$411 млрд станом на лютий 2023 року).

Як зазначає Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури, оновлена оцінка збитків і потреб дає змогу точніше визначити пріоритети відновлення та необхідні ресурси на 2024 рік. Співпраця з міжнародними партнерами сприяє формуванню комплексного бачення процесу відбудови країни [5]. Згідно з оцінкою RDNA4, яка охоплює період з 24 лютого 2022 року до 31 грудня 2024 року, прямі збитки в Україні наразі досягають 176 мільярдів доларів. Для порівняння, у звіті RDNA3 за лютий 2024 року ця сума становила 152 мільярди доларів [6]. Основні потреби

України у 2024 році зосереджені на відновленні ключових секторів економіки та інфраструктури. Розподіл загального обсягу необхідного фінансування наведений на рис. 2. Ці напрямки визначаються пріоритетними для стабілізації економіки, покращення умов життя населення та забезпечення стійкого відновлення країни [5]. Оновлена оцінка потреб України на 2024 рік визначає критично необхідне фінансування у розмірі \$15,3 млрд, спрямоване на: підтримку приватного сектору, відновлення соціальної інфраструктури та комунальних послуг, ремонт та модернізацію енергетики, транспорту та житла.

На сьогодні \$5,5 млрд уже забезпечено завдяки міжнародним партнерам та власним ресурсам України. Однак \$10,5 млрд залишається непрофінансованими, що створює значний дефіцит у реалізації проєктів.

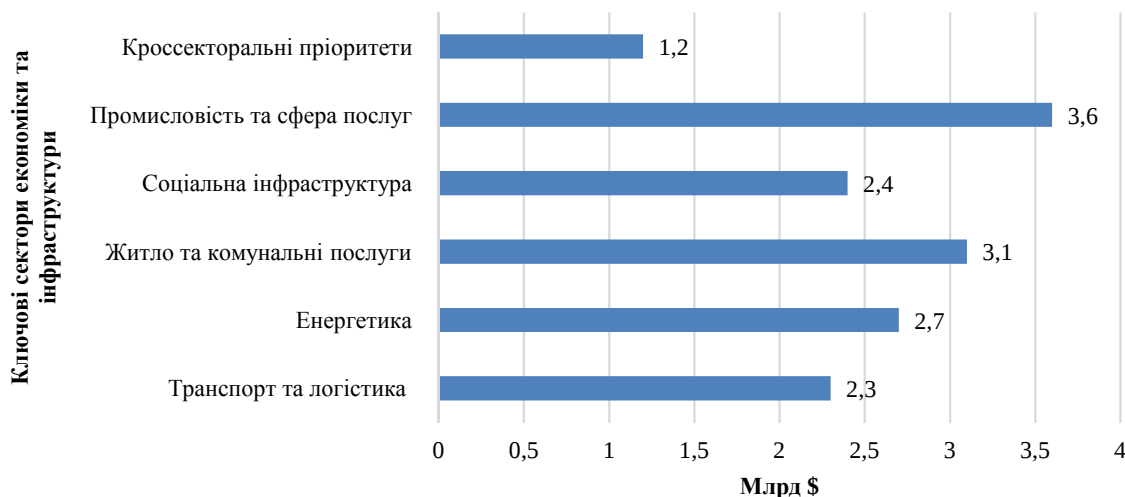


Рис. 2. Розподіл загального обсягу необхідного фінансування ключових секторів України

Джерело: Потреби України на відновлення сфери транспорту та логістики у 2024 році становлять 2,3 млрд доларів, – MIU. URL: [https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi\\_ukrani\\_z\\_vidnovlennya\\_sferi\\_transportu\\_ta\\_logistiki\\_u\\_2024\\_rotsi\\_stanovlyat\\_23\\_mlrld\\_dolariv\\_miu\\_78207](https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi_ukrani_z_vidnovlennya_sferi_transportu_ta_logistiki_u_2024_rotsi_stanovlyat_23_mlrld_dolariv_miu_78207).

Кроки ефективного виконання заходів, що дозволять забезпечити стійке та стратегічне відновлення країни [5], наведені на рис. 3.

Оновлена оцінка збитків і потреб для України (RDNA4) визначає, що станом на 31 грудня 2024 року загальна вартість реконструкції та відновлення країни протягом наступного десятиліття становитиме \$524 млрд.

Транспортний сектор зазнав збитків на \$36,7 млрд, а потреби на відновлення оцінюються у \$78 млрд. Це ще раз підкреслює критичну важливість фінансування транспортної інфраструктури, оскільки її відновлення є основою для економічної стійкості та інтеграції України до європейського ринку [7]. У звіті RDNA4 зазначається, що контекст завданої шкоди транспортному сектору залишився відносно незмінним порівняно зі звітом за 2023 рік.

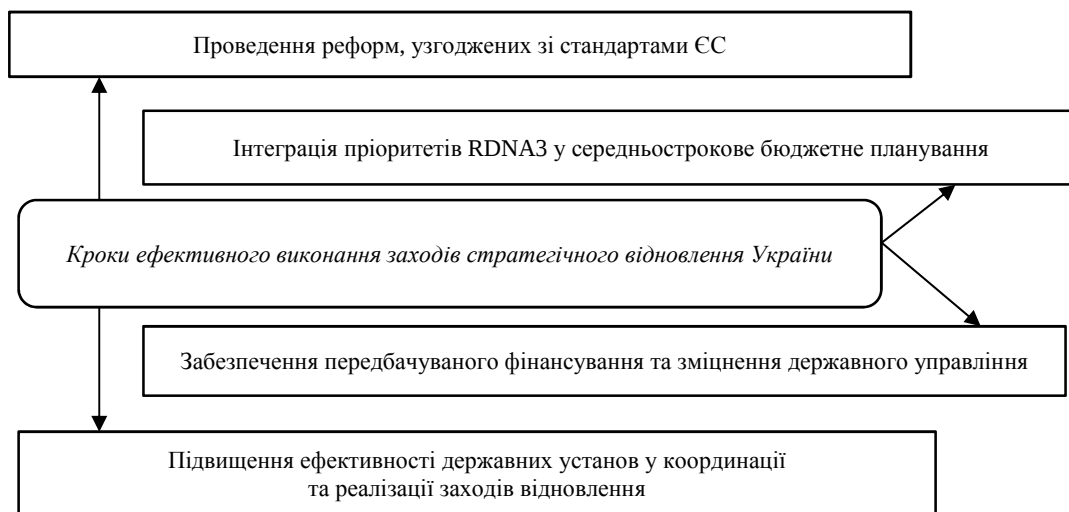


Рис. 3. Кроки ефективного виконання заходів стратегічного відновлення України

Джерело: Потреби України на відновлення сфери транспорту та логістики у 2024 році становлять 2,3 млрд доларів, – MIU. URL: [https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi\\_ukrani\\_z\\_vidnovlennya\\_sferi\\_transportu\\_ta\\_logistiki\\_u\\_2024\\_rotsi\\_stanovlyat\\_23\\_mlrld\\_dolariv\\_miu\\_78207/](https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi_ukrani_z_vidnovlennya_sferi_transportu_ta_logistiki_u_2024_rotsi_stanovlyat_23_mlrld_dolariv_miu_78207/)

Основні нові пошкодження зосереджені вздовж лінії фронту на сході та півдні, однак залізничні та автомобільні мережі по всій країні працюють під значним навантаженням. Також зазначається, що втрата

доступу до морських портів і закриття повітряного простору серйозно порушили логістику вантажних і пасажирських перевезень. Проте після повернення деяких територій під контроль України в 2022 році

було здійснено швидкий ремонт для відновлення основних автомобільних і залізничних маршрутів. Однак, попри прогрес, темпи реформи управління транспортними державними підприємствами залишаються повільними, що є викликом для ефективного впровадження змін. У звіті RDNA3 наведено, що у 2024 році найбільші додаткові збитки були завдані залізничній та портовій інфраструктурі України (було зафіксовано близько 190 атак на залізничні об'єкти та близько 20 атак на порти). Атаки на залізничну інфраструктуру були зосереджені здебільшого на енергетичних системах та тягових підстанціях [6]. Окрім залізничної інфраструктури, були пошкоджені також портові об'єкти та близько 30 суден. Після оновленої оцінки RDNA3 збитки морських портів зросли на 8% і склали 29 млрд доларів. Найбільше пошкоджень зафіксовано на місцевих, обласних, сільських та комунальних дорогах (26%), тоді як пошкодження залізничної інфраструктури, рухомого складу та обладнання становлять 26%.

Автомобістралі та національні дороги зазнали 21% збитків. Чотири області — Донецька, Харківська, Запорізька та Херсонська — разом складають більше 60% усіх пошкоджень. Всі зареєстровані збитки, окрім пошкоджень приватних транспортних засобів, стосуються активів державного сектору. Загальна сума збитків у секторі оцінюється в 46,7 млрд доларів, що є збільшенням порівняно з 40,7 млрд доларів за попередньою оцінкою RDNA3. За даними документа, станом на січень 2025 року було відновлено або частково відремонтовано такі активи: 51 автомобільний міст, що на 76% більше порівняно з попереднім звітом; 60 штучних залізничних споруд, зокрема мости, що на 30% більше порівняно з RDNA3; близько 328 км залізничних колій, що на 48% більше порівняно з RDNA3; 57 відремонтованих локомотивів та 154 залізничних вагони. Однак зазначено, що темпи відновлення дещо сповільнилися у 2024 році, оскільки більшість аварійних ремонтних робіт були завершені на територіях, які повернулися під контроль України [6].

З 2022 по 2024 рік на автомобільних дорогах національного значення було проведено аварійно-відновлювальні роботи на понад 2 тис. км. Крім того, за допомогою тимчасових споруд відновлено 115 автомобільних мостів, зокрема 29 модульних мостів, наданих міжнародними партнерами. Однак видатки на дорожню галузь у 2024 році знизилися на 57% порівняно з 2023 роком.

Також зазначено, що хоча частково відновлено транспортування через чорноморські коридори в межах українського морського експорту, майбутнє цього експорту залишається невизначеним [6]. Згідно з пущеннями звіту, майбутні місячні обсяги для чорноморських портів, ймовірно, залишатимуться на рівні 2024 року до липня 2026 року. Також прогнозується, що повітряний простір України залишатиметься повністю закритим протягом цього періоду.

За оцінкою аналітичної команди Київської школи економіки (KSE), спільно з Міністерством розвитку громад та територій України і Міністерством економіки України, та за участю інших профільних міністерств і Національного банку України, транспортна інфраструктура зазнала втрат на суму 38,5 млрд доларів [4]. Згідно з оцінкою RDNA4, у грудні 2024 року транспортна сфера має потреби близько 78 млрд доларів [7].

Станом на листопад 2024 року загальні втрати української економіки через війну перевищили 1,1 трильйона доларів США. Окрім житлового фонду, серйозних втрат зазнала транспортна інфраструктура України: понад 26 тис. км доріг було пошкоджено або знищено, що оцінюється в \$28,3 млрд. Залізничний транспорт поніс втрати на суму \$4,3 млрд, порти — \$0,85 млрд, а авіаційна галузь — \$2 млрд. Внаслідок бойових дій також було пошкоджено понад 260 тис. одиниць легкового транспорту, що призвело до втрат у розмірі \$2,2 млрд. [1]. До ключових успіхів у відновленні транспортних маршрутів можна віднести заходи, що дозволяють зміцнити економічну стабільність та забезпечити транзитний потенціал України навіть в умовах війни [6]. Це: шляхи солідарності ЄС та з вересня 2023 року український морський експортний коридор, що відіграють критичну роль у забезпеченні експорту; розвиток дунайських портів, що дозволив розширити альтернативні маршрути; модернізація прикордонної інфраструктури з ЄС та Молдовою, що покращила логістичні можливості для торгівлі та перевезень.

Ключовими заходами відновлення транспортного сектору є: оновлення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, прийняття Стратегії розвитку прикордонної інфраструктури з ЄС та Молдовою та внесення законопроекту щодо реформування залізничного транспорту до Верховної Ради в жовтні 2024 року.

Український уряд розробив стратегічний план відновлення країни, який включає майже 400 конкретних кроків, спрямованих на відбудову інфраструктури, зміцнення економіки, підтримку бізнесу та забезпечення соціального добробуту. Основні кошти будуть спрямовані на відновлення транспортної та енергетичної інфраструктури, а також житлового фонду. Відновлення цих сфер стане головним пріоритетом держави. План передбачає відновлення доріг, мостів, лікарень, шкіл та енергетичних об'єктів, що є основою економічної стабільності країни [1].

Держава, спільно з міжнародними партнерами, розробляє програми надання житла, соціальних виплат та сприяння працевлаштуванню для постраждалих від війни. Важливими донорами відновлення є Міжнародний валютний фонд (МВФ), Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) і приватні інвестори. Європейський Союз залишається головним стратегічним партнером України в процесі її відбудови [1]. Виконання вимог Європейської комісії та адаптація українського законодавства до стандартів ЄС є необхідною умовою для отримання фінансової допомоги та подальшого членства в Європейському Союзі. Реформи у сферах правосуддя, боротьби з корупцією та модернізації державного управління є ключовими для зміцнення довіри міжнародних партнерів до України. Програма Ukraine Facility, фінансована ЄС, передбачає виділення Україні значних ресурсів у вигляді грантів та кредитів. За даними Bloomberg, на конференції в Лугано обговорювалася сума понад 500 млрд євро, що може бути спрямована на відновлення країни [1].

Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) надає технічну допомогу для розробки економічних стратегій та реформ, що допоможе ефективніше використовувати міжнародну допомогу та залучати приватний капітал. Особливу увагу при-

ділено співпраці з OECD у сфері цифровізації державного управління та створення сприятливого бізнес-клімату, що сприятиме розвитку економіки.

Одним із можливих джерел фінансування відбудови є заморожені російські активи на суму 300 млрд доларів. За інформацією Reuters, тривають дискусії на рівні Європейського Союзу, Сполучених Штатів і країн G7 щодо їх конфіскації для використання на відновлення України [1].

Передача заморожених російських активів Україні через спеціальний компенсаційний фонд або використання цих коштів як гарантії для залучення додаткових фінансових ресурсів є важливими варіантами для підтримки відновлення країни. Попри складнощі юридичного характеру, Європейський Союз уже ухвалив рішення про спрямування прибутків від заморожених активів на підтримку України, що може стати значним джерелом фінансування для відбудови.

США також грають одну з ключових ролей у воєнному відновленні України. Американські компанії та інвестори мають намір активно долучитися до цього процесу. Зокрема, корпорації, такі як Bechtel, Caterpillar і General Electric, планують взяти участь у відновленні транспортної та енергетичної інфраструктури. Крім того, США сприятимуть розвитку ІТ-сектора та цифровізації державного управління в Україні, що є важливими складовими модернізації економіки та державних інституцій після війни [1].

Міністр фінансів США Скот Бессент підкреслив важливу роль США як каталізатора економічного зростання України, акцентуючи увагу на залученні інвестицій та інновацій. Особливу увагу він приділив потенціалу України в секторі стратегічних корисних копалин та зазначив, що більшість з цих ресурсів наразі переробляються в Китаї, і ця ситуація потребує змін. США готові сприяти розвитку відповідної промисловості в Україні, впроваджуючи кращі практики приватизації та модернізації підприємств, що дозволить ефективніше використовувати ці природні ресурси та сприяти розвитку внутрішньої промисловості [1].

Довгострокова перспектива економічного розвитку України після війни вимагає комплексного підходу та стратегічного планування, яке охоплює не лише відновлення інфраструктури, а й трансформацію економічних секторів. Згідно з оцінками Bloomberg, витрати на зміцнення обороноздатності та відбудову критичних об'єктів протягом наступного десятиліття можуть сягнути 205 млрд доларів. Окрім військової сфери, особливу увагу планується приділити розвитку альтернативної енергетики, екологічній безпеці, модернізації промисловості та цифровізації економіки. Пріоритетними напрямками стануть зелені технології, енергоефективність та інтеграція відновлюваних джерел енергії.

Приєднання до Європейського Союзу та Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD) відкриє нові можливості для економічного зростання України, сприяючи вдосконаленню державного управління, антикорупційним реформам та залученню інвестицій. Ці процеси також дозволять Україні підвищити конкурентоспроможність на міжнародній арені та створити стабільну основу для майбутнього розвитку.

Відбудова країни після війни може потребувати до 500 млрд євро, що буде включати значні інвестиції

у відновлення інфраструктури, відбудову житла, а також модернізацію виробничих і енергетичних потужностей. Таким чином, для забезпечення стійкого та конкурентоспроможного економічного розвитку України повинна зосередити зусилля на інноваціях, реформах та тісній співпраці з міжнародними партнерами [1].

Міністри транспорту держав "Великої сімки" (США, Канада, Велика Британія, Франція, Німеччина, Італія та Японія) ухвалили декларацію, яка засуджує знищення Росією ланцюгів постачання, зокрема через спроби підризу навігації цивільних суден в Чорному морі та пошкодження української транспортної інфраструктури. Ця декларація також підтверджує підтримку післявоєнного відновлення інфраструктури України. Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України заявив, що зустріч в Японії, де було ухвалено це рішення, є важливим кроком у міжнародній підтримці України, адже міжнародні партнери підтвердили готовність допомогти у відновленні та розвитку української транспортної інфраструктури після завершення бойових дій [8].

Також було підкреслено, що країни G7 разом з Координаційною платформою донорів надаватимуть підтримку відновленню української транспортної інфраструктури та сприятимуть розвитку альтернативних логістичних маршрутів для експорту української продукції. Це важливо, оскільки повномасштабне вторгнення Росії порушило глобальні ланцюги постачання, заблокувало навігацію в Чорному морі та спричинило труднощі з агроекспортом, що, в свою чергу, посилює гуманітарні проблеми та збільшило ціни на продовольство.

Міністр також наголосив на тому, що Україна разом зі своїми міжнародними партнерами ставить перед собою два ключових завдання: протистояти російській агресії та сприяти розвитку світової логістики, зокрема для відновлення сталих торгових шляхів і постачання продукції на міжнародні ринки [8].

Оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030 року має на меті адаптацію транспортного сектору до нових умов, зокрема врахування наслідків війни та викликів, які постають у процесі відновлення після збройної агресії. Затверджений операційний план для 2025-2027 років передбачає конкретні кроки та заходи для відновлення та модернізації інфраструктури, покращення логістичних ланцюгів, а також інтеграції з міжнародними транспортними мережами. Основною метою є забезпечення сталого розвитку транспорту в Україні, підвищення ефективності, безпеки та надійності транспортних систем, що має стати ключовим фактором для відновлення економіки та інтеграції з європейськими транспортними мережами [9].

Крім того, Національна транспортна стратегія є ключовим елементом Плану України в рамках ініціативи Європейського Союзу «Ukraine Facility». Це дасть можливість здійснити низку заходів, спрямованих на відновлення та модернізацію зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури, що, в свою чергу, сприятиме подальшому розвитку і євроінтеграційним процесам [9].

Згідно з даними звіту Світового банку, станом на 31 грудня 2023 року загальна сума збитків, завданих транспортному сектору України, досягла 30,5 млрд євро. При цьому потреби в реконструкції та негайному

відновленні були оцінені в 66,8 млрд євро. Основними напрямками відновлення є автомобільні дороги державного значення, залізнична інфраструктура, рухомий склад і обладнання, а також автомобільні дороги місцевого значення. Однією з серйозних проблем, яка ускладнює процес відновлення, є велика площа території та акваторії морів, забруднена вибухонебезпечними матеріалами, що створює додаткові ризики для відновлення транспортної інфраструктури та потребує значних зусиль для розмінування та забезпечення безпеки на цих територіях [9].

Розроблені пріоритети інвестиційної та політичної діяльності в Україні на найближчі п'ять років. На початковому етапі відновлення ключовою метою в

житловому секторі стане оперативний ремонт та реконструкція пошкоджених будівель, з подальшою модернізацією застарілого житла та підвищенням його енергоефективності. У сфері транспорту першочергова увага буде приділена відновленню та реконструкції внутрішньої та міжнародної інфраструктури у всіх підсекторах, включно з громадським транспортом. Важливим завданням стане також якісна підготовка проєктів відновлення.

План відновлення та реконструкції України охоплює як термінові заходи реагування, так і підготовку до реалізації довгострокових стратегічних цілей (рис. 4) [1; 7].

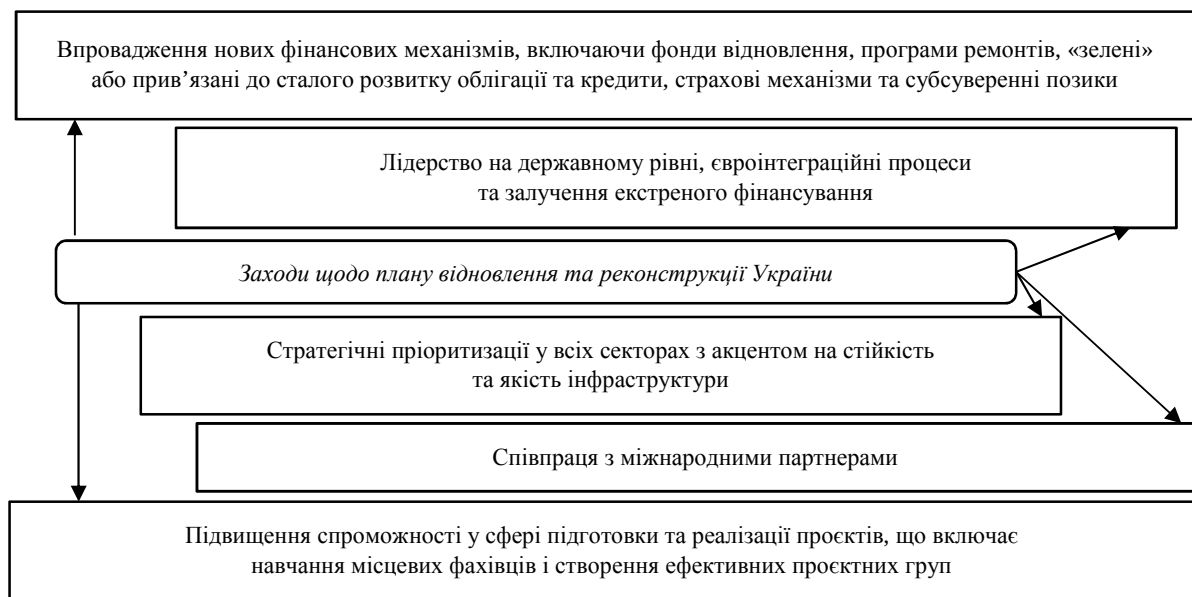


Рис. 4. Заходи щодо плану відновлення та реконструкції України

Джерело: Стало відомо, скільки коштів потрібно Україні на післявоєнне відновлення. URL: <https://forex.ua/ua/stalo-vidomo-skilky-koshtiv-potribno-ukrayini-na-pislyavoyenne-vidnovlennya.html>.

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), як найбільший інституційний інвестор в Україні, надав €1,7 млрд у 2022 році та €2,1 млрд у 2023 році для підтримки української економіки. Враховуючи значні руйнування, 11,4% цих коштів було спрямовано на транспортний та муніципальний сектори.

Після ухвалення рішення про збільшення капіталу наприкінці 2023 року ЄБРР планує продовжувати активну підтримку України. У короткостроковій перспективі відновлення та реконструкція вимагатимуть більшого фінансування публічного сектору із залученням пільгових ресурсів. Водночас, у довгостроковій перспективі країна має зосередитися на створенні «зеленої», стійкої, інклюзивної та цифрової економіки [7].

**Висновки.** Отже, відбудова транспортного сектору України є ключовим завданням для забезпечення економічного відновлення та інтеграції країни у глобальні логістичні мережі. Аналіз збитків, завданих транспортній інфраструктурі, демонструє масштабні потреби у фінансуванні та технологічній модернізації. Комплексний підхід до фінансування, інвестування та

відновлення включає державне регулювання, використання механізмів державно-приватного партнерства, міжнародні кредити та грантову підтримку. Важливим залишається стратегічне планування, яке дозволить не лише відновити транспортні мережі, а й зробити їх стійкими до майбутніх викликів. Реалізація ефективної політики відбудови сприятиме розвитку логістики, інтеграції з європейською транспортною системою та зміцненню економічного потенціалу України.

#### Список використаних джерел

1. План післявоєнного відновлення: на що опиратиметься Україна та хто будуть основні донори. URL: <https://finance.comments.ua/ua/article/2025/plan-pislyavoenogo-vidnovlennya-na-scho-opiratimetsya-ukraina-ta-hto-budut-osnovni-donori-761464.html>.
2. Бугайко Д. О. Екосистемний підхід до відродження авіабудівної галузі України з орієнтацією на майбутнє. *Вісник економічної науки України*. 2023. № 1 (44). С. 24-34. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1\(44\).24-34](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1(44).24-34).

3. Kharazishvili Yu., Bugayko D., Lyashenko V., Sokolovskiy V., Baranov V. Strategizing for sustainable development of transport systems in the safety dimension. *In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2021. Vol. 915, No. 1. P. 012025).

4. Проект стратегії для сектору інфраструктури (v10.0) 2025-2029 р. *Європейський банк реконструкції та розвитку*. 2024. 56 с.

5. Потреби України на відновлення сфери транспорту та логістики у 2024 році становлять 2,3 млрд доларів, – МІУ. URL: [https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi\\_ukrani\\_z\\_vidnovlennya\\_sferi\\_transportu\\_ta\\_logistiki\\_u\\_2024\\_rotsi\\_stanovlyat\\_23\\_mlrld\\_dolariv\\_miu\\_78207](https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi_ukrani_z_vidnovlennya_sferi_transportu_ta_logistiki_u_2024_rotsi_stanovlyat_23_mlrld_dolariv_miu_78207).

6. Потреби на відбудову транспортного сектора України становлять 78 млрд доларів, – звіт Світового банку. URL: [https://cfts.org.ua/news/2025/02/26/potrebi\\_na\\_vidbudovu\\_transportnogo\\_sektora\\_ukrani\\_stanovlyat\\_78\\_mlrld\\_dolariv\\_oon\\_82085](https://cfts.org.ua/news/2025/02/26/potrebi_na_vidbudovu_transportnogo_sektora_ukrani_stanovlyat_78_mlrld_dolariv_oon_82085).

7. Стало відомо, скільки коштів потрібно Україні на післявоєнне відновлення. URL: <https://forex.ua/ua/stalo-vidomo-skilky-koshtiv-potribno-ukrayini-na-pislyavoyenne-vidnovlennya.html>.

8. G7 підтримає відновлення транспортної інфраструктури України – Кубраков. URL: <https://suspilne.media/510013-g7-pidtrimaє-vidnovlennya-transportnoi-infrastrukturi-ukraini-kubakov/>.

9. Ухвалено оновлену Національну транспортну стратегію України до 2030 року та затверджено операційний план заходів з її реалізації у 2025-2027 роках. URL: <https://budget.uteka.ua/ua/publication/budget-news-45-buxgalterskij-obzor-budget-220-prinyata-obnovlennaya-nacionalnaya-transportnaya-strategiya-ukrainy-do-2030-goda-i-utverzhdjen-operacionnyj-plan-meropriyatij-po-ee-realizacii-v-2025-2027-godax>.

## References

1. Plan pisliavoiennoho vidnovlennia: na shcho opyratymetsia Ukraina ta khto budut osnovni donory [Post-war recovery plan: what will Ukraine rely on and who will be the main donors]. Retrieved from <https://finance.comments.ua/ua/article/2025/plan-pislyavoenno-go-vidnovlennya-na-scho-opirativmetsya-ukraina-ta-hto-budut-osnovni-donori-761464.html> [in Ukrainian].

2. Bugayko, D. O. (2023). Ekosystemnyi pidkhid do vidrodzhennia aviabudivnoi haluzi Ukrainy z oriiantatsiieiu na maibutnie [An Ecosystem Approach to the Revival of the Aviation Industry of Ukraine with an Orientation to the Future]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1 (44),

pp. 24-34. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1\(44\).24-34](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.1(44).24-34) [in Ukrainian].

3. Kharazishvili, Yu., Bugayko, D., Lyashenko, V., Sokolovskiy, V., & Baranov, V. (2021, November). Strategizing for sustainable development of transport systems in the safety dimension. *In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 915, No. 1, p. 012025). IOP Publishing.

4. Proiekt stratehii dla sektoru infrastruktury (v10.0) 2025-2029 r. [Draft Strategy for the Infrastructure Sector (v10.0) 2025-2029]. (2024). *European Bank for Reconstruction and Development*. 56 p. [in Ukrainian].

5. Potreby Ukrainy na vidnovlennia sfery transportu ta lohistyky u 2024 rotsi stanovliat 2,3 mlrd dolariv, – MIU [Ukraine's needs for the restoration of the transport and logistics sector in 2024 amount to \$2.3 billion, - MIU]. Retrieved from [https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi\\_ukrani\\_z\\_vidnovlennya\\_sferi\\_transportu\\_ta\\_logistiki\\_u\\_2024\\_rotsi\\_stanovlyat\\_23\\_mlrld\\_dolariv\\_miu\\_78207](https://cfts.org.ua/news/2024/02/16/potrebi_ukrani_z_vidnovlennya_sferi_transportu_ta_logistiki_u_2024_rotsi_stanovlyat_23_mlrld_dolariv_miu_78207) [in Ukrainian].

6. Potreby na vidbudovu transportnogo sektora Ukrainy stanovliat 78 mlrd dolariv, – zvit Svitovoho banku [The needs for rebuilding Ukraine's transport sector amount to \$78 billion, according to a World Bank report] Retrieved from [https://cfts.org.ua/news/2025/02/26/potrebi\\_na\\_vidbudovu\\_transportnogo\\_sektora\\_ukrani\\_stanovlyat\\_78\\_mlrld\\_dolariv\\_oon\\_82085](https://cfts.org.ua/news/2025/02/26/potrebi_na_vidbudovu_transportnogo_sektora_ukrani_stanovlyat_78_mlrld_dolariv_oon_82085) [in Ukrainian].

7. Stalo vidomo, skilky koshtiv potribno Ukraini na pisliavoienne vidnovlennia [It became known how much money Ukraine needs for post-war reconstruction]. Retrieved from <https://forex.ua/ua/stalo-vidomo-skilky-koshtiv-potribno-ukrayini-na-pislyavoyenne-vidnovlennya.html> [in Ukrainian].

8. G7 pidtrymaie vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy – Kubrakov [G7 will support the restoration of Ukraine's transport infrastructure - Kubrakov]. Retrieved from <https://suspilne.media/510013-g7-pidtrimaє-vidnovlennya-transportnoi-infrastrukturi-ukraini-kubakov/> [in Ukrainian].

9. Ukhvaleno onovlenu Natsionalnu transportnu stratehiiu Ukrainy do 2030 roku ta zatverdzheno operatsiinyi plan zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh [The updated National Transport Strategy of Ukraine until 2030 was adopted and an operational plan of measures for its implementation in 2025-2027 was approved]. Retrieved from <https://budget.uteka.ua/ua/publication/budget-news-45-buxgalterskij-obzor-budget-220-prinyata-obnovlennaya-nacionalnaya-transportnaya-strategiya-ukrainy-do-2030-goda-i-utverzhdjen-operacionnyj-plan-meropriyatij-po-ee-realizacii-v-2025-2027-godax> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 24.02.2025

Рецензовано: 17.03.2025

## Формат цитування:

Бугайко Д. О., Боняр С. М. Відбудова транспортного сектору України: комплексний підхід до фінансування, інвестування та відновлення. *Вісник економічної науки України*. 2025. № 1 (48). С. 42-48. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48)

Bugayko, D. O., Boniar, S. M. (2025). Rebuilding the Transportation Sector of Ukraine: a Comprehensive Approach to Financing, Investment and Recovery. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1 (48), pp. 42-48. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48)