

УДК 332

[https://doi.org/10.52058/3041-1254-2026-1\(23\)-1048-1059](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2026-1(23)-1048-1059)

**Семенчук Тетяна Борисівна** кандидат економічних наук, доцент, в.о. завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Національний транспортний університет, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

**Шуляренко Світлана Миколаївна** кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, Національний транспортний університет, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-5421-0175>

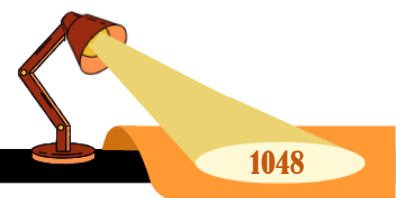
**Оверко Віталій Юрійович** здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти, Національний транспортний університет, м. Київ, <https://orcid.org/0009-0001-2691-2695>

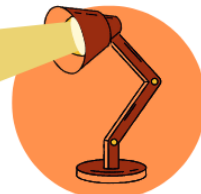
## **ВІЙНА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ТРАНСПОРТНУ СФЕРУ УКРАЇНИ: ПРІОРИТЕТИ ВІДНОВЛЕННЯ ТА ІНВЕСТИЦІЙНІ ПЕРСПЕКТИВИ**

**Анотація.** В статті проаналізовані вплив війни на транспортну сферу України, визначені основні пріоритети відновлення та модернізації інфраструктури, а також інвестиційні перспективи для забезпечення сталого розвитку цієї сфери в умовах післявоєнної відбудови. За даними Світового Банку визначено, що на кінець 2023 року збитки транспортної галузі України сягнули 33,6 мільярдів доларів, а для її відновлення необхідно 73,7 мільярдів доларів. Основна частина цих коштів спрямована на ремонт автомобільних доріг державного значення (29%), залізничної інфраструктури (24%) та місцевих автодоріг (17%).

Зазначено, що транспортна галузь є однією з ключових для економіки та привабливою для інвесторів: із 95 проєктів, представлених у Ukraine Investment Guide, 20 стосуються транспортно-логістичного сектора, на які передбачено 5,3 мільярда доларів інвестицій. Європейська комісія відібрала 134 транспортні проєкти для отримання понад €7 млрд грантів ЄС у межах інструменту Connecting Europe Facility (CEF). Серед них - чотири українські проєкти, що спрямовані на інтеграцію та модернізацію транспортної інфраструктури: на підтримку кліматичних цілей ЄС, покращення залізничної, водної та морської інфраструктури вздовж TEN-T.

Зазначені важливі досягнення в забезпеченні стабільної роботи Українського морського коридору, через який уже пройшло понад 2800 суден. Це дозволило здійснити експорт понад 75 мільйонів тон вантажів для понад 40 країн





світу, з яких понад 50 мільйонів тон складають агропродукти. Також зазначена важливість продовження так званого «транспортного безвізу» з ЄС, що стало важливою складовою підтримки економіки України.

Литва, Швеція, Канада та Україна започаткували Групу підтримки України у рамках Міжнародного транспортного форуму (SIG4U). Ця платформа створена для співпраці та підтримки України під егідою МТФ, надаючи можливість країнам обмінюватися актуальною інформацією щодо потреб транспортної системи України та робити внески у довгострокові проекти відновлення.

ЄБРР - найбільший інвестиційний інвестор в Україні, виділив для української економіки €1,7 млрд у 2022 році та €2,1 млрд у 2023 році. Фінансування для транспортного та муніципального секторів становило 11,4% від загального обсягу інвестицій за цей період, що пояснюється значними пошкодженнями в цих сферах. Гранти також продовжують відігравати важливу роль в інфраструктурних проектах, здійснюваних ЄБРР: у 2019-2023 роках було надано €1,5 млрд через різні грантові інструменти. Зазначено, що Україна активно працює над модернізацією торгових шляхів: морських та сухопутних для забезпечення надійного зв'язку зі світом.

**Ключові слова:** війна, транспортна сфера України, відновлення, пріоритети, інвестиції, проекти, підтримка.

**Semenchuk Tetiana Borisovna** PhD in Economics, Associate Professor, Acting Head of the Department of Management, Public Administration and Management, National Transport University, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-7834-1655>

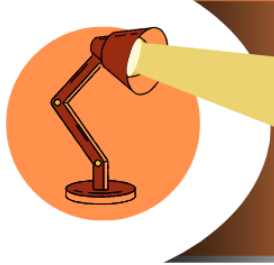
**Shuliarenko Svetlana Nikolaevna** PhD in Economics, Associate Professor, Acting Head of the Department of Management, Public Administration and Management, National Transport University, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-5421-0175>

**Overko Vitalii Yuriiovich** applicant for the third (educational and scientific) level of higher education, National Transport University, Kyiv, <https://orcid.org/0009-0001-2691-2695>

## THE WAR AND ITS IMPACT ON THE TRANSPORTATION SECTOR OF UKRAINE: RECOVERY PRIORITIES AND INVESTMENT PROSPECTS

**Abstract.** The article analyzes the impact of the war on the transport sector of Ukraine, identifies the main priorities for restoring and modernizing infrastructure, as well as investment prospects for ensuring the sustainable development of this sector in the context of post-war reconstruction. According to the World Bank, it was





determined that by the end of 2023, the losses of Ukraine's transport industry reached \$33.6 billion, and \$73.7 billion is needed to restore it. The bulk of these funds are aimed at repairing national highways (29%), railway infrastructure (24%), and local roads (17%).

It is noted that the transport industry is one of the key sectors for the economy and attractive to investors: out of 95 projects presented in the Ukraine Investment Guide, 20 relate to the transport and logistics sector, which provides for \$5.3 billion in investment. The European Commission has selected 134 transport projects to receive more than €7 billion in EU grants under the Connecting Europe Facility (CEF). Among them are four Ukrainian projects aimed at integrating and modernizing transport infrastructure: supporting the EU's climate goals, improving rail, water, and maritime infrastructure along the TEN-T.

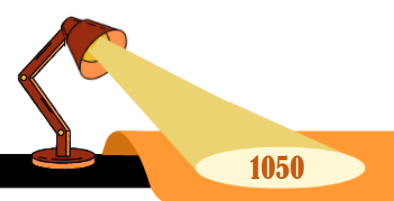
These are important achievements in ensuring the stable operation of the Ukrainian sea corridor, through which more than 2,800 ships have already passed. This has enabled the export of more than 75 million tons of cargo to more than 40 countries, of which more than 50 million tons are agricultural products. The importance of extending the so-called "transport visa-free regime" with the EU was also noted, which has become an important component of supporting Ukraine's economy.

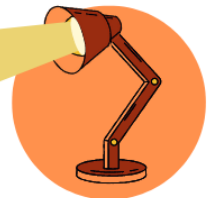
Lithuania, Sweden, Canada, and Ukraine have launched a Support Group for Ukraine within the framework of the International Transport Forum (CIG4U). This platform was created to cooperate and support Ukraine under the auspices of the ITF, enabling countries to exchange relevant information on the needs of Ukraine's transport system and contribute to long-term rehabilitation projects.

The EBRD is the largest investment investor in Ukraine, allocating €1.7 billion to the Ukrainian economy in 2022 and €2.1 billion in 2023. Financing for the transport and municipal sectors accounted for 11.4% of total investments during this period, due to the significant damage in these areas. Grants also continue to play an important role in the EBRD's infrastructure projects, with €1.5 billion provided through various grant instruments in 2019-2023. It is noted that Ukraine is actively working to modernize trade routes: sea and land to ensure reliable communication with the world.

**Keywords:** war, Ukrainian transport sector, recovery, priorities, investments, projects, support.

**Постановка проблеми.** Повномасштабна війна в Україні спричинила значні руйнування транспортної інфраструктури, що серйозно позначилося на економічній стабільності, логістичних процесах і мобільності населення. Знищення та пошкодження аеропортів, цивільних аеродромів, портів, залізничних об'єктів, мостів і автомобільних шляхів державного та місцевого значення ускладнили перевезення вантажів, пересування громадян і стабільне функціонування економіки. Військові дії порушили логістичні та інфраструктурні зв'язки, обмежуючи транспортні можливості для людей і товарів [1].





**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання управління інвестиційною діяльністю були предметом значної уваги як зарубіжних, так і вітчизняних економістів. Важливий внесок у розробку проблем інвестиційної політики та управління інвестиціями зробили такі науковці, як Бланк І.А., Борщ Л.М., Бушовська Л., Васильєв С.В., Грідасов В.М., Гайдай Г., Глухова С., Гораль Л., Голубєв Д., Гринько П., Дунайчук С., Замятіна Н., Загородній А., Дробенко Ю., Когут О., Крейдич І., Майорова Т., Лепейко Т., Новикова І., Пересада А., Савчук В., Ситник Л., Сімкова Т., Скотнікова Л., Угрімова І., Федоренко В., Череп А., Чорна М., Ясир А. та інші. Теоретичні аспекти інвестиційного процесу в умовах ринкової економіки були ґрунтовно досліджені в роботах зарубіжних науковців, таких як Александер Г., Бейлі Дж., Гітман Л., Друкер П., Джонк М. та інших.

Однак, під впливом війни транспортна сфера України зазнала значних змін і потребує відновлення, модернізації та інвестицій, що вимагає подальших досліджень.

**Метою статті** є аналіз впливу війни на транспортну сферу України, визначення основних пріоритетів відновлення та модернізації інфраструктури, а також дослідження інвестиційних перспектив для забезпечення сталого розвитку цієї сфери в умовах післявоєнної відбудови.

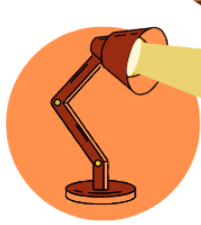
**Виклад основного матеріалу.** За даними світового банку, станом на кінець 2023 року збитки транспортної галузі України сягнули 33,6 мільярдів доларів, а для її відновлення необхідно 73,7 мільярдів доларів. Основна частина цих коштів спрямована на ремонт автомобільних доріг державного значення (29%), залізничної інфраструктури (24%) та місцевих автодоріг (17%). Найбільших руйнувань зазнали Донецька, Херсонська, Запорізька, Харківська та Луганська області, які потребують 73% від загального обсягу інвестицій у відновлення транспортної інфраструктури через активні бойові дії [2]

Транспортна галузь є однією з ключових для економіки та привабливою для інвесторів. Із 95 проєктів, представлених у UKRAINE INVESTMENT GUIDE, 20 стосуються транспортно-логістичного сектора, на які передбачено 5,3 мільярда доларів інвестицій. Автори UKRAINE INVESTMENT GUIDE, презентованого Міністерством Економіки України на UKRAINE RECOVERY CONFERENCE 2024 у Берліні, наголошують, що транспортний сектор є фундаментом економіки країни [3].

Розвиток транспортного сектора сприяє економічному зростанню, проте галузь потребує інтеграції з транспортною мережею ЄС (TEN-T) та приведення залізничної й портової інфраструктури у відповідність до європейських стандартів. Серед пріоритетних цілей, визначених Міністерством Економіки України:

- відновлення та модернізація транспортної інфраструктури;
- розвиток експортних маршрутів до ЄС для посилення експортного потенціалу країни;





- лібералізація залізничних вантажних перевезень, що сприятиме інтеграції з європейською мережею;
- забезпечення безпеки судноплавства.

Експерти відзначають, що нова транспортна стратегія стане основою для створення ефективної, безпечної та стійкої транспортної системи, яка сприятиме швидкій реконструкції та післявоєнному відновленню економіки.

Через радянське походження значної частини транспортної інфраструктури вона не завжди відповідає сучасним викликам. Наразі Україна має розвинену державну мережу автошляхів і залізниць, а також порти та аеропорти, які проходять процес приватизації, передаються в оренду або розвиваються через державно-приватне партнерство. Водночас, як зазначено в Ukraine Investment Guide, багаторічна нестача інвестицій та відсутність стратегічного планування гальмували розвиток галузі та ускладнили її здатність ефективно обслуговувати бізнес.

В Україні протяжність доріг державного значення становить 52 тис. км, а місцевого - 117,2 тис. км. Управління та утримання дорожньої мережі здійснюють центральні та місцеві органи влади, а за національні автошляхи відповідає державне агентство з відновлення та інфраструктури України.

До початку повномасштабної війни, у межах програми 2019 року, було збудовано або відремонтовано понад 14 тис. км доріг. За планом передбачалося зведення понад 40 нових автошляхів, ремонт більше 200 доріг загального користування та капітальне оновлення ще 130. Однак після початку війни фінансування довелося переорієнтувати на військові потреби, зазначають у Міністерстві Економіки України [3].

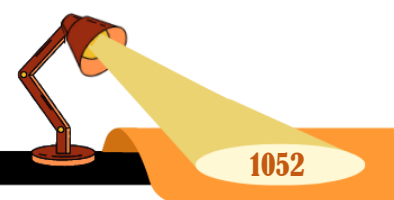
Без урахування пошкоджених об'єктів на тимчасово окупованих територіях, зруйновано близько 8 400 км автомагістралей державного значення, національних, регіональних та сільських доріг, понад 150 мостів, більше 50 км залізничних шляхів та 83 залізничні мости (Ukraine Investment Guide).

Найбільших збитків зазнали:

- місцеві дороги - 8,7 млрд дол., а для їхнього відновлення потрібно 13,7 млрд дол.;
- залізнична інфраструктура - 8,1 млрд дол. із необхідними 18 млрд дол. для реконструкції;
- дороги державного значення - 7,7 млрд дол., причому їхнє відновлення та модернізація потребують найбільших інвестицій - 29,4 млрд дол. [3].

Одним із основних вузьких місць залишається пропускна спроможність прикордонних переходів, що потребує невідкладного вирішення. Після початку широкомасштабної війни та зміни логістичних маршрутів значно зросла залежність від наземних експортних перевезень.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні зв'язку з віддаленими регіонами та виконує функцію доставки «останньої милі». У 2022 році автотранспорт перевіз 12 млн тон вантажів, що становило 12% від загального експорту, вивівши цей вид перевезень на третє місце за обсягами [3].





Українська залізнична мережа – одна з найбільших у Європі (ТОП-3) і інтегрована з транспортними системами Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та Молдови.

Залізничний транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні експорту, особливо після початку повномасштабної війни, оскільки став основним засобом транспортування вантажів до сухопутних портів та забезпечив безперервність торгівлі з ЄС.

Основними викликами залізничного сектору залишаються:

- відмінність ширини колії від європейських стандартів;
- недостатня кількість інтермодальних терміналів і складів.

Україна продовжує працювати над розвитком експортної логістики, інтеграцією в TEN-T та приведенням залізничного транспорту до стандартів ЄС. Попри військові дії, процес відбудови триває, а сектор має значний потенціал для іноземних інвестицій [3].

Європейська комісія відібрала 134 транспортні проекти для отримання понад €7 млрд грантів ЄС у межах інструменту Connecting Europe Facility (CEF). Серед них - чотири українські проекти, спрямовані на інтеграцію та модернізацію транспортної інфраструктури [4].

Основний акцент фінансування CEF – на підтримці кліматичних цілей ЄС, покращенні залізничної, водної та морської інфраструктури вздовж TEN-T.

Проекти в Україні, які отримали підтримку, допоможуть інтегрувати країну в європейську транспортну мережу та поліпшити її логістичні можливості (рис. 1):

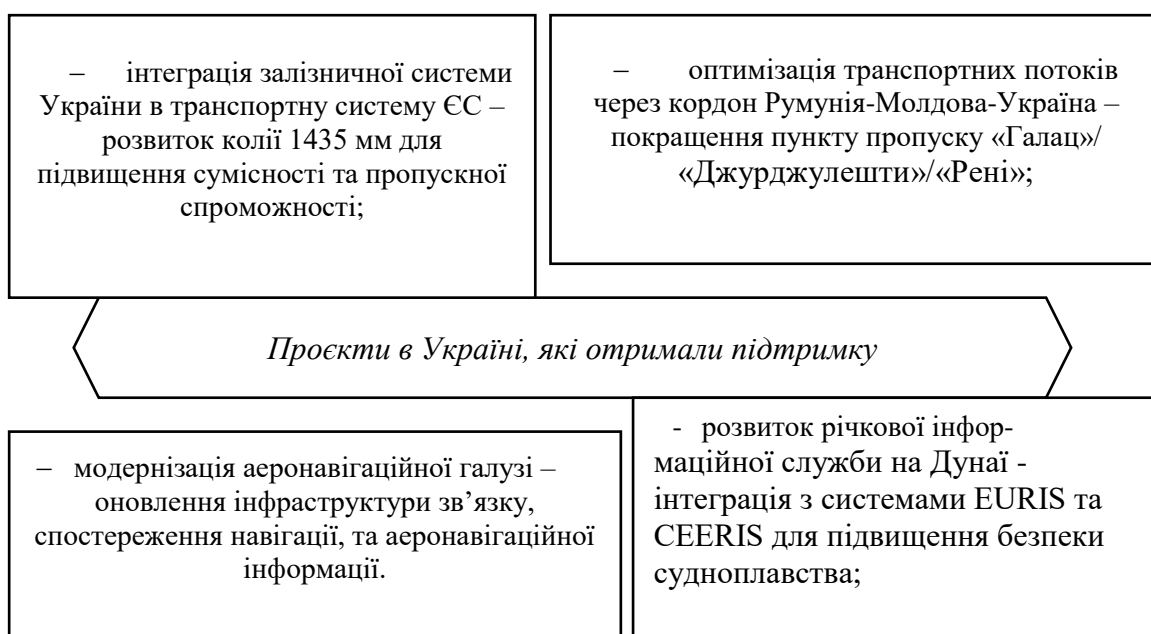
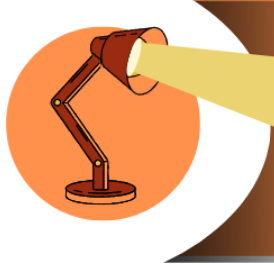


Рис.1. Проекти в Україні, які отримали підтримку



- інтеграція залізничної системи України в транспортну систему ЄС – розвиток колії 1435 мм для підвищення сумісності та пропускної спроможності;
- оптимізація транспортних потоків через кордон Румунія-Молдова-Україна – покращення пункту пропуску «Галац»/«Джурджулешти»/«Рені»;
- розвиток річкової інформаційної служби на Дунаї – інтеграція з системами EURIS та CEERIS для підвищення безпеки судноплавства;
- модернізація аеронавігаційної галузі – оновлення інфраструктури зв'язку, навігації, спостереження та аеронавігаційної інформації.

Ключовими моментами щодо фінансування та транспортної інтеграції України з ЄС є:

- фінансування проєктів CEF. За словами заступника Міністра програма CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) передбачає співфінансування на рівні 50%. ЄС надасть грант у розмірі €53 млн. Таку ж суму Україна має забезпечити самостійно через доступні джерела фінансування [4];

- продовження “транспортного безвізу”. 20 червня 2024 року Україна та ЄС продовжили угоду про транспортний безвіз ще на рік із можливістю автоматичної пролонгації до кінця 2025 року. Уперше підписана в червні 2022 року, угода скасувала квоти та дозволи на перевезення до ЄС. Це суттєво допомогло українському експорту, особливо після блокади морських портів на початку вторгнення РФ [4].

Діалог високого рівня, що відбувся в Києві, зібрав понад 20 держав, представників європейської комісії та міжнародних фінансових організацій. Мета заходу - розробка практичних рішень для допомоги Україні у відновленні та розвитку транспортної інфраструктури.

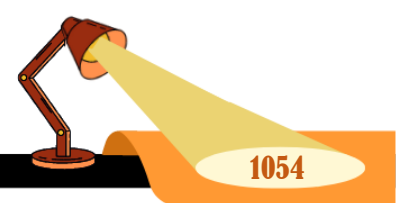
Основні моменти з Діалогу високого рівня для України в рамках міжнародного транспортного форуму (МТФ). Прем'єр-міністр України наголосив, що транспортна інфраструктура є однією з найбільш постраждалих через військову агресію. За оцінками світового банку, для відбудови потрібно майже 500 мільярдів доларів США.

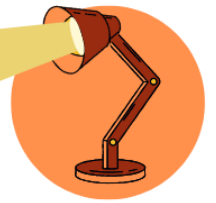
Завданнями для України є необхідність:

- відновити пошкоджену інфраструктуру;
- розширити логістичні можливості;
- покращити умови перевезень для підтримки економічного відновлення.

Цей Діалог підкреслює важливість міжнародної підтримки та співпраці для відновлення критично важливої інфраструктури в Україні.

Прем'єр-міністр України підкреслив, що навіть у умовах повномасштабного вторгнення країна продовжує активно розвивати свою логістичну інфраструктуру. Нещодавно було відкрито два нові пункти пропуску на кордоні з Румунією, а завдяки підтримці міжнародних партнерів розпочалась реконструкція пунктів





пропуску з Польщею, Словаччиною та Угорщиною. Ці кроки є частиною стратегії щодо покращення зовнішньоекономічних зв'язків і сприяють стабільності на міжнародних транспортних маршрутах.

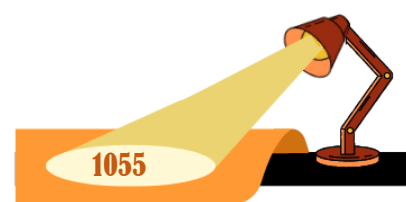
Особливо важливим досягненням стало забезпечення стабільної роботи Українського морського коридору, через який уже пройшло понад 2800 суден. Це дозволило здійснити експорт понад 75 мільйонів тон вантажів для понад 40 країн світу, з яких понад 50 мільйонів тон складають агропродукти. Прем'єр-міністр також зазначив важливість продовження так званого «транспортного безвізу» з Європейським Союзом, що стало важливою складовою підтримки економіки України.

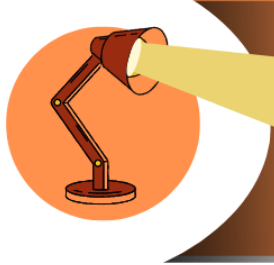
Проте, попри всі досягнення, уряд розуміє, що попереду ще велика робота. У найближчі роки перед Україною стоятимуть такі важливі завдання, як швидке відновлення пошкодженої інфраструктури, розширення і вдосконалення логістичних можливостей, а також поліпшення умов перевезення пасажирів. Прем'єр-міністр підкреслив, що особливо важливо зосередитися на підтримці України з боку міжнародної спільноти, адже у війні ворог намагається послабити підтримку, сподіваючись на зміну фокусу уваги світу.

Віцепрем'єр-міністр з відновлення України зазначив, що країна зараз стикається з двома великими викликами в транспортній сфері. З одного боку, необхідно оперативно реагувати на руйнування, завдані агресором, а з іншого - прискорювати інтеграцію в європейську транспортну систему, дотримуючись усіх стандартів і вимог ЄС. Водночас Україна активно працює над модернізацією торгових шляхів, як морських, так і сухопутних, намагаючись забезпечити надійний зв'язок зі світом. Незважаючи на постійні руйнування, залізничний та портовий сектори функціонують з величезними зусиллями, щоб забезпечити евакуацію людей з прифронтових територій, перевезення важливих вантажів та безперервний доступ українських товарів на світові ринки, що є важливим кроком для уникнення продовольчої кризи [5].

Генеральний секретар Міжнародного транспортного форуму Янг Тей Кім, звертаючись до учасників, наголосив, що саме зараз настає найбільш сприятливий час для демонстрації єдності та перетворення планів допомоги Україні в реальні дії. Учасники Діалогу домовилися посилити підтримку відновлення та висловили спільне прагнення розвивати нові логістичні маршрути та стратегічні зв'язки з Україною.

До спільної заяви, яку ухвалили Данія, Сполучені Штати Америки, Австрія, Бельгія, Канада, Хорватія, Чехія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Японія, Литва, Нідерланди, Норвегія, Польща, Швеція, Швейцарія, Велика Британія та Україна, було включено мету забезпечити більш ефективне спрямування підтримки від держав-членів на потреби України, а також заохотити





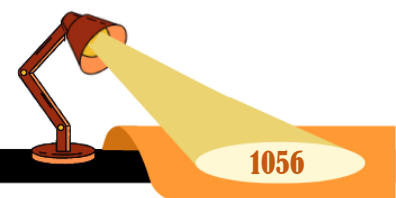
міжнародні фінансові установи, уряди та приватний сектор збільшити обсяги інвестицій у реконструкцію транспортного сектору України [5].

Міністр транспорту та житлового господарства Швеції запропонував створити Фонд для підтримки нагальних потреб України в транспортному секторі. За його словами, Фонд функціонуватиме на основі добровільних внесків країн-учасниць Міжнародного транспортного форуму (МТФ). Швеція зробить перший внесок у розмірі 8 мільйонів шведських крон. Після результатів Діалогу міністри транспорту та представники держав-членів доручили МТФ вивчити умови для більш ефективного спрямування підтримки на негайні потреби України.

На Форумі відбулося два «круглих столи». Перший був присвячений формуванню нової транспортної інфраструктури України, другий — обговоренню ключових потреб та пріоритетних проєктів підтримки та розвитку української транспортної інфраструктури. Усі учасники заходу, які попередньо відвідали Гостомель та Ірпінь, підкреслили, що Україна робить неможливе для відновлення транспортної логістики, незважаючи на величезні руйнування, спричинені війною [5].

У грудні 2023 року в Києві Литва, Швеція, Канада та Україна започаткували Групу підтримки України у рамках Міжнародного транспортного форуму (SIG4U). Ця платформа створена для співпраці та підтримки України під егідою МТФ, надаючи можливість країнам обмінюватися актуальною інформацією щодо потреб транспортної системи України та робити внески у довгострокові проєкти відновлення. На даний момент, за сприяння Литви, Канади та Швеції, вже імплементуються перші проєкти МТФ у різних галузях, зокрема автомобільному та залізничному секторах [5].

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), найбільший інвестиційний інвестор в Україні, виділив для української економіки €1,7 млрд у 2022 році та €2,1 млрд у 2023 році. Фінансування для транспортного та муніципального секторів становило 11,4% від загального обсягу інвестицій за цей період, що пояснюється значними пошкодженнями в цих сферах. Детальніше про кількість проєктів та обсяг інвестицій за секторами можна побачити на рис.2 [6].



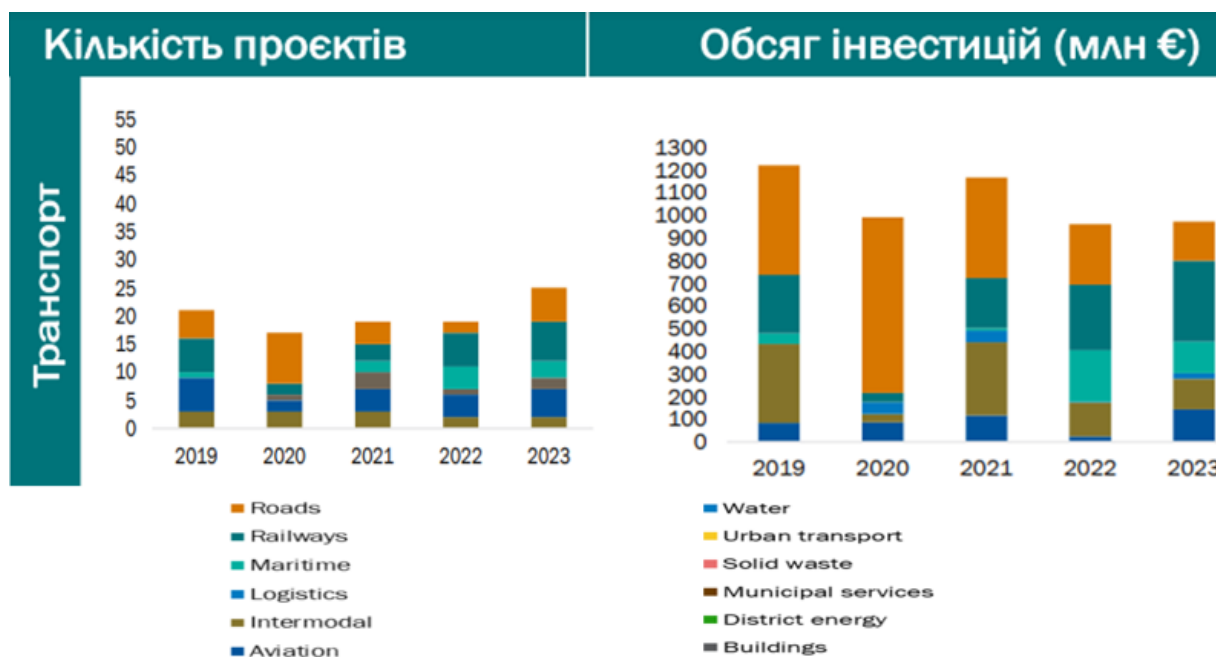
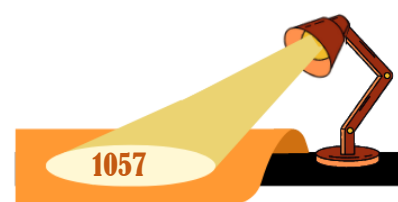


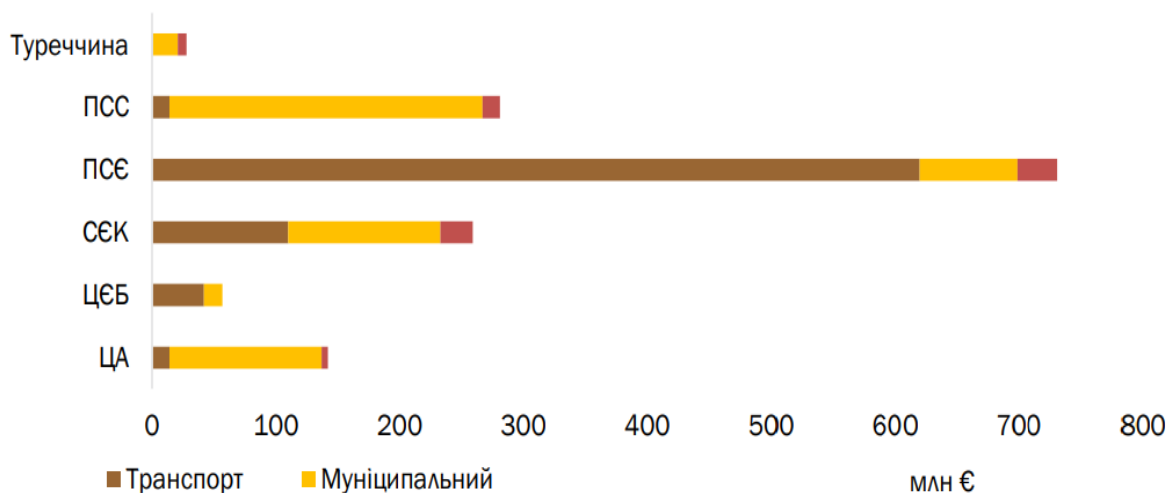
Рис. 2. Кількість проєктів та обсяг інвестицій (млн. €) за секторами (2019-2023 р.)

Транспортні проєкти, як правило, мають великий обсяг, і їхній розподіл по підсекторах є більш різноманітним. Це включає автодороги, залізниці, морські перевезення, міжмодальні переходи, логістику та авіацію. Різноманітність рівнів активності у цих підсекторах відображає сталий характер великих інвестицій у транспортний сектор, що тривають роками.

Після затвердження збільшення капіталу в кінці 2023 року, ЄБРР планує продовжити активну підтримку України в найближчому майбутньому. Враховуючи нагальні потреби відновлення, у короткостроковій перспективі може знадобитися більша частка фінансування публічного сектору з використанням пільгових ресурсів. Водночас у довгостроковій перспективі Україна повинна орієнтуватися на розвиток «зеленої», стійкої, інклюзивної та цифрової економіки.

Гранти продовжують відігравати важливу роль в інфраструктурних проєктах, здійснюваних ЄБРР: у 2019-2023 роках було надано €1,5 млрд через різні грантові інструменти. Більше €1 млрд було спрямовано на співінвестиційні гранти (68% від загальної суми). Взагалі, грантове фінансування підтримало понад 60% інвестицій ЄБРР у проєкти транспортної та муніципальної інфраструктури у 2019-2023 роках (рис. 3) [6].





Набільший внесок у транспортному секторі ПСЄ забезпечили інвестиції у публічну інфраструктуру, співфінансовані інвестиційними грантами у рамках Інвестиційної програми для Західних Балкан.

ПСС - Південне та Східне Середземномор'я, ПСЄ - Південно-Східна Європа, СЕК - Східна Європа та Кавказ,

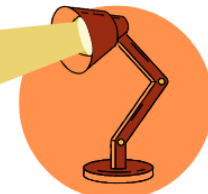
ЦЄБ - Центральна Європа і країни Балтії, ЦА - Центральна Азія.

Рис. 3. Грантове фінансування за секторами і регіонами (2019-2023 р., €1,5 млрд)

Загальна сума грантів склала €1,5 млрд, з яких більша частина була спрямована на транспортний та муніципальний сектори, оскільки ці сфери зазнали найбільших руйнувань. На рис.2 детально показано, яку частку кожен сектор та регіон отримав у вигляді грантів для фінансування відновлювальних робіт, модернізації інфраструктури та підтримки довгострокових інвестицій.

**Висновки.** Отже, повномасштабна війна значно пошкодила транспортну інфраструктуру України, що призвело до серйозних економічних і соціальних наслідків, включаючи обмеження у перевезенні вантажів і пересуванні населення. Вартість відновлення інфраструктури за оцінками Світового банку досягла 73,7 мільярдів доларів, причому більшість коштів потрібні для ремонту автодоріг та залізничної інфраструктури.

Транспортний сектор є важливим елементом економіки України та потребує інтеграції з європейськими стандартами, зокрема у рамках програми TEN-T. Важливими напрямками є відновлення і модернізація інфраструктури, розвиток експортних маршрутів та лібералізація залізничних перевезень для інтеграції з ЄС. Програми міжнародної допомоги, зокрема від ЄС, сприяють відновленню транспортної інфраструктури України та покращенню її інтеграції в європейську транспортну мережу. Незважаючи на труднощі, українська транспортна система



має значний потенціал для залучення інвестицій, а нові ініціативи, такі як "транспортний безвіз", сприяють розвитку економічних можливостей країни.

**Література:**

1. Устименко А.В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення цілей сталого розвитку України. Науковий вісник ужгородського національного університету, 2024. Вип. 85 частина 3 с. 156-161, doi <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.24>
2. Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ президента України від 30.09.2019 № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#text>.
3. Інвестиції у транспортну галузь: проблеми та пріоритети URL: <https://trans.info/ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-priorityty-389952>
4. ЄС інвестує рекордні €7 млрд у транспортну інфраструктуру, відібрані й українські проекти URL: <https://forbes.ua/news/es-investue-rekordni-7-mlrd-u-transportnu-infrastrukturu-vidibrani-y-ukrainski-proekti-17072024-22446>
5. Відбудова транспортної мережі та сталої сучасної інфраструктури: у межах міжнародного транспортного форуму відбувся Діалог високого рівня для України URL: <https://mtu.gov.ua/news/36164.html>
6. Проєкт стратегії для сектору інфраструктури 2025-2029pp. File:///c:/users/admin/downloads/ukrainian+translation+iss\_2024\_master\_v10.0\_postfopc.pdf

**References:**

1. Ustymenko A.V. (2024). Stiykyy rozvytok transportnoyi infrastruktury v konteksti zabezpechennya dosyahnennya tsiley staloho rozvytku Ukrayiny. [Sustainable development of transport infrastructure in the context of ensuring the achievement of the goals of sustainable development of Ukraine] *Naukovyy visnyk uzhhorods'koho natsional'noho universytetu - Scientific Bulletin of Uzhhorod National University*, Vol. 85part 3 pp. 156-161 DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.24> [in Ukrainian].
2. Pro tsili staloho rozvytku Ukrayiny na period do 2030 roku: Ukaz prezydenta Ukrayiny vid 30.09.2019 № 722/2019. [On the Sustainable Development Goals of Ukraine for the period until 2030: Decree of the President of Ukraine dated September 30, 2019 No. 722/2019] Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#text>. [in Ukrainian].
3. Investytsiyi u transportnu haluz': problemy ta priorityty [Investments in the transport sector: problems and priorities] Retrieved from <https://trans.info/ua/investytsiyi-u-transportnu-galuz-problemy-ta-priorityty-389952> [in Ukrainian].
4. YES investuye rekordni €7 mlrd u transportnu infrastrukturu, vidibrani y ukrayins'ki proyekty [EU invests record €7 billion in transport infrastructure, Ukrainian projects also selected] Retrieved from <https://forbes.ua/news/es-investue-rekordni-7-mlrd-u-transportnu-infrastrukturu-vidibrani-y-ukrainski-proekti-17072024-22446> [in Ukrainian].
5. Vidbudova transportnoyi merezhi ta staloyi suchasnoyi infrastruktury: u mezhakh mizhnarodnoho transportnoho forumu vidbuvsya Dialoh vysokoho rivnya dlya Ukrayiny [Rebuilding the transport network and sustainable modern infrastructure: High-level Dialogue for Ukraine held within the framework of the international transport forum] Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/36164.html> [in Ukrainian].
6. Proyekt stratehiyi dlya sektoru infrastruktury 2025-2029rr. [Draft strategy for the infrastructure sector 2025-2029] File:///c:/users/admin/downloads/ukrainian+translation+iss\_2024\_master\_v10.0\_postfopc.pdf [in Ukrainian].

