

УДК 338.47:656(477)

DOI: https://doi.org/10.31521/modecon.V56(2026)-19

Крилов Д. В., доктор економічних наук, доцент, Заслужений економіст України, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Запорізький національний університет, м. Запоріжжя, Україна

ORCID: 0000-0001-8522-5433

e-mail: krylov.denys2021@gmail.com

Характеристика транспортної інфраструктури як складової національної економіки України

Анотація. Зростаюче значення транспортної інфраструктури для забезпечення стабільного функціонування національної економіки в умовах сучасних викликів зумовлює підвищений науковий інтерес до її дослідження. У статті розглянуто транспортну інфраструктуру як важливу складову економічної системи України. Узагальнено теоретичні підходи до визначення її сутності як складової транспортної системи країни, а також ролі у забезпеченні економічного розвитку. Проаналізовано основні види транспорту, зокрема залізничний, автомобільний, водний (річковий та морський), повітряний і трубопровідний, та охарактеризовано їх інфраструктурні особливості. Значну увагу приділено змінам у функціонуванні транспортної інфраструктури під впливом воєнних дій, що спричинили руйнування або пошкодження її об'єктів і відповідно трансформацію логістичних потоків. Визначено пріоритетні напрями повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України із акцентом на модернізацію, інтеграцію до європейського простору та використання механізмів державно-приватного партнерства.

Ключові слова: види транспорту; воєнні дії; інфраструктура; національна економіка; транспортна інфраструктура; транспортна система.

Denys Krylov, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Finance, Banking and Insurance, Zaporizhzhia National University, Zaporizhzhia, Ukraine

Characteristics of Transport Infrastructure as a Component of the National Economy of Ukraine

Abstract. Introduction. In times of economic instability and military operations, the importance of transportation infrastructure increases. Its ability to ensure transportation continuity, resource mobility, and economic relations creates the prerequisites for maintaining the state's economic stability.

Purpose. This article aims to summarize theoretical approaches to understanding transport infrastructure as a component of the national economy and analyze how its components function in modern conditions.

Results. Transport infrastructure is considered a complex, multi-level system that encompasses various types of transportation, including railways, roads, waterways, airways, and pipelines. This article summarizes the infrastructure components and functional purpose of these elements in ensuring the transportation process. Each type of transport performs specific functions in the economy and forms an integral part of the transport system. In war conditions, significant changes occur in the functioning of the transport system, including the reorientation of logistical flows, the strengthening of certain types of transport, the restriction or complete cessation of the activities of others, and the significant destruction of infrastructure facilities.

Conclusions. An analysis of Ukraine's transport infrastructure revealed that its functioning has significantly transformed in the context of a full-scale war. Railway transport, in particular, has strengthened its role in transportation, while road transport has ensured the flexibility of internal logistics. Water and air transport have been significantly restricted or have ceased operations entirely. Pipeline transport operates under reduced transit potential and altered supply routes. Further development of the transport infrastructure is associated with restoring destroyed facilities, modernizing them, integrating them into the European transport space, and actively using public-private partnership mechanisms to increase stability and efficiency.

Keywords: types of transport; military operations; infrastructure; national economy; transport infrastructure; transport system.

JEL Classification: L91; O18; R40.

¹Стаття надійшла до редакції: 20.04.2026

Received: 20 April 2026

Постановка проблеми. Сьогодні транспортна інфраструктура є однією з важливих складових національної економіки України, значення якої постійно зростає. Навіть у складних умовах вона продовжує виконувати ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування економіки, покращенні інвестиційної привабливості, інтеграції у міжнародні відносини та економічні процеси. Крім того, транспорт дозволяє поєднати в єдине ціле різні галузі вітчизняного господарства, сприяє розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі, впливає на мобільність населення й територіальну цілісність економічного простору в цілому. Тому, транспортну інфраструктуру можна визначити як основу економічного розвитку. Вважаємо, що особливої уваги транспортна інфраструктура потребує в період розгортання повномасштабної війни, адже питання її відновлення та подальшого розвитку прямопропорційно позначається на функціонуванні економіки у довгостроковій перспективі та її адаптації до нових викликів. У поєднанні з іншими системними проблемами, що пов'язані із недостатнім рівнем фінансування, зношеністю основних фондів, нерівномірністю розвитку транспортної інфраструктури та нагальною потребою у модернізації відповідно до європейських стандартів, дана проблематика потребує додаткового наукового обґрунтування. Таким чином, дослідження транспортної інфраструктури України як однієї з основних складових її національної економіки є актуальним та важливим питанням як з теоретичної, так і практичної точки зору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Транспортна інфраструктура протягом тривалого часу перебуває в центрі наукових досліджень. Зокрема, у працях вітчизняних і зарубіжних науковців вона розглядається як базовий елемент національної економіки, що забезпечує вирішення цілого комплексу важливих задач. Окремі дослідження присвячені аналізу розвитку транспортної інфраструктури, її структурних складових та економічного значення, що розкрито у працях А. Устименка [12], М. Когут, Р. Содома, В. Демчини [6]. Інші науковці особливу увагу приділяють вивченню проблем модернізації транспортної інфраструктури, підвищення її ефективності та інтеграції у європейський транспортний простір, серед яких виділяємо О. Дмитрієву [3] та О. Никифорука [8]. Значна кількість сучасних досліджень спрямована на визначення впливу кризових явищ, зокрема воєнних дій, на функціонування транспортної інфраструктури. В цьому напрямі представлені розробки М. Бойченка [2], О. Москвічової [7] та інших. Проте, незважаючи на значний науковий доробок, потребує подальшого узагальнення та систематизації питання функціонування транспортної інфраструктури України в умовах сучасних викликів, що обумовлює доцільність проведення даного дослідження.

Формування цілей дослідження. Метою статті є узагальнення теоретичних підходів до розуміння транспортної інфраструктури як складової національної економіки та аналіз особливостей функціонування її складових в сучасних умовах. Основні завдання дослідження передбачають: розкриття сутності транспортної інфраструктури та її ролі в економічній системі країни; характеристику основних видів транспорту та їх інфраструктурного забезпечення; аналіз змін у функціонуванні транспортної інфраструктури України в умовах війни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Національну економіку формує сукупність взаємопов'язаних галузей, секторів та видів економічної діяльності, серед яких важливе місце займає транспортна інфраструктура. Загалом остання покликана формувати матеріальну основу функціонування економіки й забезпечувати, по-перше, взаємодію між окремими регіонами та галузями господарської системи; по-друге, безперервний рух товарів, послуг та ресурсів. Розвиток транспортної інфраструктури позначається на інтенсивності економічних процесів, їхньої збалансованості та територіальної узгодженості. У сучасному світі кожна країна здатна сформувати свою власну унікальну транспортну інфраструктуру, що дозволить з'ясувати як сильні сторони її економіки, так і структурні проблеми, що виявляються у диспропорціях щодо розвитку окремих територій чи регіонів, а також обмежені у використанні наявного потенціалу.

У загальному розумінні транспортну інфраструктуру визначають як сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів, споруд, компонентів, що забезпечують обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, а також функціонування та експлуатацію різних видів транспорту, що становить єдину транспортну систему держави. Такий підхід представлено у розробках А. Устименка [12, с. 137] та О. Дмитрієвої [3, с. 51], а також закріплено у Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» [9]. Тобто, транспортна інфраструктура виступає як комплекс взаємопов'язаних матеріальних об'єктів, інженерних споруд і організаційних елементів, що забезпечують функціонування транспортної системи та сприяють ефективному розвитку національної економіки.

Отже, транспортна інфраструктура є складовою частиною транспортної системи країни та спрямована на забезпечення умов її функціонування, а також складається з транспортних шляхів (автомобільні дороги, залізниці, водні та повітряні маршрути), транспортних вузлів (порти, аеропорти, вокзали), допоміжних споруд та служб. Тобто, транспортна система є більш загальним та ширшим поняттям, що синтезує в єдине ціле три основні елементи, до яких зараховують [5, с. 10]: рухомий склад, що виконує

безпосереднє переміщення; транспортну пересування, обслуговування рухомого складу; інфраструктуру, яка відповідає за підготовку, систему управління транспортною системою.

Таблиця 1 Характеристика основних компонентів транспортної інфраструктури

Вид транспорту	Транспортна інфраструктура	
	Шляхи сполучення	Термінали
Залізничний	Залізничні та під'їдні колії, мости, тунелі	Залізнична станція, депо
Автомобільний	Автомобільні дороги, магістралі, естакади, мости, тунелі	Будівлі автотранспортної служби (вантажні та пасажирські автостанції, контрольно-диспетчерські служби, станції технічного обслуговування рухомого складу) та будівлі дорожньої служби (будівлі управління доріг, дорожніх дільниць), автопорт (вантажний термінал)
Водний	Морські судноплавні маршрути та внутрішні водні шляхи, канали, шлюзи	Морський термінал та річний термінал, порти й причали
Повітряний	Місця зльоту та посадки, повітряні коридори	Аеропорт, аеродром
Трубопровідний	Трубопровід (нафтопроводи, газопроводи)	Резервуарні парки, компресорні та газорозподільні станції, станції підземного зберігання газу

Джерело: систематизовано автором на основі [6; 8]

До фізичних компонентів транспортної інфраструктури зараховують шляхи сполучення та транспортні термінали (табл. 1). Перші з них формують просторову основу транспортної системи та забезпечують переміщення пасажирів і вантажів. До основних шляхів сполучення відносять автомобільні дороги, залізничні колії, повітряні коридори, судноплавні шляхи та інші елементи транспортної мережі, які підтримують безперервність і доступність перевезень. Транспортні термінали виконують функцію вузлових елементів системи, де здійснюється взаємодія різних видів транспорту та відбувається перевантаження, накопичення і розподіл вантажів або пасажиропотоків. До них відносять вокзали, аеропорти, морські та річкові порти, вантажні термінали, логістичні центри тощо.

Залізничний транспорт за вантажообігом та пасажирообігом є провідним серед усіх видів транспорту, що обумовлено низькою собівартістю та високою провізною спроможністю. Серед інших переваг даного виду транспорту виділяють можливість функціонування в незалежності від погодних умов. Враховуючи значну протяжність вітчизняної території, українську залізничну мережу визнають як одну з найбільш розгалужених у Європі. Її загальна довжина складає близько 20 тис. км, з яких приблизно 50% електрифіковано, що забезпечує ефективне транспортне сполучення [4]. Загалом залізнична інфраструктура поєднує всі регіони країни, сполучаючи промислові центри, порти та головні торговельні вузли.

Серед сучасних викликів щодо подальшого функціонування залізничної інфраструктури необхідно виділити її високу капіталомісткість та значний знос рухомого складу, що потребує оновлення та модернізації. Наприклад, за підрахунками аналітиків наразі в Україні «середній рівень зносу вагонів

становить близько 90%» [4]. Іншою вагомою проблемою, що загострюється з огляду на євроінтеграційний вектор розвитку нашої країни, - є різниця у ширині колій. Відповідно потяги, що використовуються в Україні, потребують адаптації для забезпечення руху європейськими залізничними шляхами. Проте, сьогодні найбільшою загрозою для стабільної роботи залізничної інфраструктури є розгортання повномасштабної війни, в результаті якої приблизно 130 тис. об'єктів даної інфраструктури повністю зруйновано або зазнали пошкодження, що породжує порушення логістичних ланцюгів.

Іншою невід'ємною складовою транспортної інфраструктури України є автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення вантажів і пасажирів на короткі і середні відстані. Необхідною умовою розвитку автотранспорту є сучасні автошляхи. Автомобільний шлях складається з інженерних споруд, що забезпечують незалежно від пори року, доби і погодних умов можливість безперервного, безпечного та економічного руху автомобілів з розрахунковими навантаженнями і швидкостями, з урахуванням обмежень, що пред'являються до автомобілів. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення» загальна протяжність автомобільних доріг державного значення складає 47421,8 тис. км. [10], серед яких: міжнародні – 9348,3 км; національні – 7205,1 км; регіональні – 9503 км; територіальні – 21362 км.

Проте, порівняно з європейськими країнами, в Україні мережа автомобільних доріг загального користування розвинута недостатньо: рівень забезпеченості дорогами в 3 рази нижчий, щільність доріг – у 4,6 рази менша. Також ми погоджуємося з вітчизняними дослідниками, що стан доріг

залишається незадовільним, оскільки «97% усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту, 39% автомобільних доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 51% – за рівністю» [1, с. 14]. Проте, вирішення такої проблеми значно ускладнюється з огляду на воєнні події, в результаті яких автомобільна інфраструктура стала ще більш виснаженою. Наочними виявляються не тільки прямі втрати (руйнування та пошкодження дорожнього покриття, мостів, шляхопроводів та інших інфраструктурних об'єктів), але й зміни у функціонуванні автомобільного транспорту. Адже обмеження роботи морських портів, тимчасове призупинення роботи повітряного транспорту та ускладнення функціонування інших видів транспорту обумовило переорієнтацію на автомобільні дороги. Такі вимушені зміни призвели до зростання інтенсивності руху та прискореного зносу дорожнього покриття. Отже, окреслені виклики у поєднанні з обмеженістю фінансових ресурсів ускладнюють своєчасне відновлення автомобільних доріг та ще більше загострюють наявну проблему. Тому, можна констатувати, що кількість об'єктів автомобільної транспортної інфраструктури, технічний стан яких потребує ремонту, зростає, а обсяги відкладених робіт лише накопичуються.

Важливою складовою транспортної інфраструктури є водні артерії, що представляють собою судноплавні ділянки річок, озер, водосховищ та штучних каналів із гідротехнічними спорудами. Україна має значний потенціал для організації та розвитку внутрішнього транспорту та постійних устроїв, що визначається наявністю:

- потужних внутрішніх водних шляхів сполучення, що формують три судноплавні річки (Дніпро, Дунай та Південний Буг), які мають вихід до Чорного моря. Загальна протяжність внутрішніх водних шляхів України складає 2241 км;
- великої кількості річкових портів та терміналів.

Проте, незважаючи на потужний потенціал останнім часом спостерігається значне скорочення обсягів внутрішніх перевезень річковим транспортом України, що значно загострилося з 2022 року. Так, значення Дніпра як однієї з основних річкових артерій суттєво скоротилося внаслідок воєнних дій. Зокрема, тимчасова окупація Херсона та руйнування Каховського водосховища фактично зупинили судноплавство в даному регіоні. В результаті було порушено логістичні зв'язки та знижено ефективність використання річкового транспорту для перевезення вантажів.

Морський шлях – це простір морів і океанів, що включає в себе протоки і канали, а також сукупність засобів, що забезпечують безпеку плавання. Морські шляхи горизонтальні і прямолінійні, завдяки чому судна при русі не долають підйомів і прямують між

портами найкоротшим шляхом. Важливою характеристикою для морських портів є наявність глибоководних підходів, необхідних для обслуговування великотоннажних морських суден.

В Україні морський транспорт, як і в більшості країн світу, відіграє важливу роль у забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків та функціонуванні національної економіки. Основні морські порти були розташовані в акваторії Чорного та Азовського морів і забезпечували перевалку значних обсягів експортно-імпортних вантажів (продукції АПК, металургії та енергетики). Але сьогодні, внаслідок тимчасової окупації або блокування частини морських портів, загрози безпеці судноплавства та пошкодження портової інфраструктури, функціонування морської транспортної інфраструктури зазнало суттєвих обмежень, що позначилося на скороченні обсягів перевезень і трансформації логістичних маршрутів.

Повітряний простір являє собою шляхи сполучення, які не потребують жодної додаткової підготовки та витрат на утримання. Він більш універсальний, оскільки усі частини світу є однаково доступними. Окрім місць для зльоту і приземлення, повітряний транспорт незалежний від місцевості. На відміну від інших шляхів сполучення, повітряний транспорт вимагає менших питомих капітальних вкладень на освоєння нових трас. Основні видатки пов'язані з будівництвом нових аеропортів, причому споруда одного аеропорту дозволяє відкрити не одну, а декілька нових авіаліній для зв'язку з іншими аеропортами.

В Україні функціонувала розгалужена мережа аеропортів, зокрема аеропорти міжнародного та національного значення. Проте наразі, з огляду на безпекову ситуацію, їх діяльність тимчасово призупинена. Крім того, значна частина об'єктів зазнала суттєвих руйнувань або опинилася на тимчасово окупованих територіях, що фактично унеможливило їх експлуатацію. Відновлення таких аеропортів потребуватиме значних фінансових ресурсів, часу та комплексного підходу з урахуванням сучасних вимог безпеки.

Ще однією важливою складовою транспортної інфраструктури України є трубопровідний транспорт. Він покликаний забезпечувати транспортування нафти, природного газу та інших енергоносіїв на значні відстані. Україна має розгалужену мережу магістральних трубопроводів і традиційно виконує роль транзитної держави, зокрема для постачання енергоресурсів до країн Європи. Проте, у сучасних умовах функціонування трубопровідного транспорту зазнає впливу геополітичних чинників та воєнних дій, що призводить до зниження обсягів транзиту, зміни маршрутів постачання та підвищення ризиків для стабільної роботи інфраструктури.

Одним із пріоритетних завдань державної політики має стати повоєнна відбудова транспортної інфраструктури, що повинна передбачати комплексну

реалізацію заходів, спрямованих на, по-перше, відновлення зруйнованих об'єктів, по-друге, інтеграцію до європейського транспортного простору [7, с. 31], по-третє, впровадження цифрових рішень у сфері перевезень, логістики та ланцюгів постачання [2, с. 136]. Важливою умовою досягнення ефективності вирішення поставлених задач є забезпечення прозорості інфраструктурних інвестицій та використання механізму державно-приватного партнерства, який «дозволяє залучити додаткові матеріально-фінансові ресурси з подальшим їх інвестуванням для інноваційного піднесення країни» [11, с. 234]. Вважаємо, що такі дії дозволять прискорити модернізацію транспортної інфраструктури.

Таким чином, забезпечення комплексності та гнучкості транспортної інфраструктури досягається за рахунок взаємодії та взаємодоповнення різних видів транспорту. Сукупність шляхів сполучення та транспортних терміналів утворює цілісну просторову структуру транспортної інфраструктури, забезпечуючи її функціональність, зв'язність і ефективність у межах національної економіки.

Висновки. Отже, транспортна інфраструктура є однією з основних складових сучасної національної економіки. В результаті її функціонування досягається вирішення цілого комплексу задач, серед яких найбільш важливе значення займають забезпечення

територіальної цілісності, підтримання внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків, інтеграція держави у світовий економічний простір. Аналіз основних складових транспортної інфраструктури України засвідчив, що в умовах розгортання повномасштабної війни відбулася суттєва трансформація її функціонування. Зокрема, залізничний транспорт посилив свою роль у перевезеннях, автомобільний – забезпечив гнучкість внутрішньої логістики. Водний і повітряний транспорт зазнали значних обмежень або фактично припинили діяльність. Трубопровідний транспорт функціонує в умовах зниження транзитного потенціалу та зміни напрямів постачання.

Таким чином, значним викликом для української транспортної інфраструктури стали воєнні дії, що зумовили фізичні руйнування або тимчасову окупацію її об'єктів, а також структурні зміни у функціонуванні окремих видів транспорту. Вважаємо, що в таких умовах особливого значення набувають питання відновлення досліджуваної інфраструктури, підвищення її стійкості до зовнішніх загроз та адаптації до нових логістичних реалій. Крім того, важливим напрямом подальших наукових розвідок в межах даної проблематики має стати дослідження інтеграції транспортної системи України до європейського транспортного простору та впровадження інноваційних підходів до управління інфраструктурою

Література:

1. Безуглий А.О., Ілляш С.І., Зеленівський В.А., Печончик Т.І., Стасюк Б.О. Вдосконалення системи експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування в Україні. *Дороги і мости*. 2017. Вип. 17. С. 14-26. URL: https://dorogimosti.org.ua/files/upload/vipusk_17.pdf.
2. 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).
3. Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 / ХНАДУ. Харків, 2020. 525 с.
4. Залізничні шляхи. *UkraineInvest* : веб-сайт. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/industries/infrastructure/railways/>
5. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія / Заблудська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Северодонецьк: Вид-во ЧНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с. URL: <https://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf>.
6. Когут М., Содома Р., Демчина В. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор підвищення глобальної конкурентоспроможності. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-108>
7. Москвічова О. Транспортна інфраструктура України в умовах війни: виклики, трансформації та перспективи. *Review of transport economics and management*. 2025. Issue 13(29). С. 25-35. DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem2025/328523>.
8. Никифорок О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2012_3_7.
9. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.11.2000 р. № 1684. *zakon.rada.gov.ua* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text>.
10. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення : Постанова Кабінету Міністрів України від 15.12.2023 року № 1318. *zakon.rada.gov.ua* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-%D0%BF#Text>.
11. Точиліна Ю.Ю., Сакевич Л.С. Організаційно-економічний механізм інвестування інноваційної діяльності на засадах державно-приватного партнерства. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 51. С. 233-238. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.51-37>.
12. Устищенко А. Транспортна інфраструктура: поняття та змістове наповнення. *Актуальні проблеми правознавства*, 2024. № 1 (37). С. 131-141. DOI: [10.35774/app2024.01.131](https://doi.org/10.35774/app2024.01.131).

References:

1. Bezuhlyi, A., Illiash, S., Zelenovskiy, V., Pechonchuk, T. & Stasiuk, B. (2017). Vdoskonalennia systemy ekspluatatsiinoho utrymanna merezhi avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannya v Ukraini [Improving the system of operational maintenance of the network of public roads in Ukraine]. *Roads and Bridges*, Vol. 17, 14-26. URL: https://dorogimosti.org.ua/files/upload/vipusk_17.pdf.
2. Boichenko, M. (2023). Vidnovlennia ta rozvytok transportnoi infrastruktury u povoiennyi period [Restoration and development of transport infrastructure in the post-war period]. *Economic Bulletin of Donbass*. Vol. 3(73), 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).
3. Dmytriieva, O.I. (2020). Derzhavne rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury [State regulation of innovative development of transport infrastructure]. *Doctor's thesis*. Kharkiv.
4. Zaliznychni shliakhy [Railways]. *UkraineInvest* : veb-sait - UkraineInvest: website. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/industries/infrastructure/railways/>
5. Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rehionu: kolektyvna monohrafiia [Infrastructure support for the development of the transport system of the region: collective monograph] / Zablodska, I., Buzko, I., Zelenko, O. & Khoroshylova, I. Sievierodonetsk: Vyd-vo SNU im. V. Dalia, 2016. URL: <https://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2014/03/maket.pdf>.
6. Kohut, M., Sodoma, R. & Demchyna, V. (2024). Rozvytok transportnoi infrastruktury yak faktor pidvyshchennia hlobalnoi konkurentospromozhnosti [Development of transport infrastructure as a factor in increasing global competitiveness]. *Economy and society*. Vol. 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-108>.
7. Moskvichova, O. (2025). Transportna infrastruktura Ukrainy v umovakh viiny: vyklyky, transformatsii ta perspektyvy [Transport infrastructure of Ukraine in wartime: challenges, transformations and prospects]. *Review of transport economics and management*. Issue 13(29), 25-35. DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem2025/328523>.
8. Nykyforuk, O.I. (2012). Instrumenty ta mekhanizmy modernizatsii transportnoi infrastruktury: zarubizhnyi dosvid i ukraïnski realii [Tools and mechanisms for modernization of transport infrastructure: foreign experience and Ukrainian realities]. *Economics and forecasting*, Vol. 3, 64-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econprog_2012_3_7.
9. Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannya transportnoho sektoru ekonomiky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 09.11.2000 № 1684. [On approval of the Concept of reforming the transport sector of the economy: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 09.11.2000 № 1684] *zakon.rada.gov.ua* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text>.
10. Pro zatverdzhennia pereliku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannya derzhavnoho znachennia : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 15.12.2023 № 1318. [On approval of the list of public roads of state importance: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 15.12.2023 № 1318.] *zakon.rada.gov.ua* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-%D0%BF#Text>.
11. Tochylyna, Yu. & Sakevych, L. (2020). Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm investuvannya innovatsiinoi diialnosti na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva. [Organizational and economic mechanism of investing in innovation on the basis of public-private partnership]. *Black Sea Economic Studies*, 51, 233-238. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.51-37>.
12. Ustymenko, A. (2024). Transportna infrastruktura: poniattia ta zmistovne napovnenia [Transport infrastructure: concept and content]. *Current problems of law*, Vol. 1 (37), 131-141. DOI:10.35774/app2024.01.131.

