

УДК 351:656

DOI [https://doi.org/10.32689/3083-774X-2026-2\(47\)-12](https://doi.org/10.32689/3083-774X-2026-2(47)-12)

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ЯК ОБ'ЄКТ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

Фалюш В. В.

DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN CONDITIONS OF MARTIAL STATE AS AN OBJECT OF PUBLIC ADMINISTRATION

Vladyslav Faliush

Анотація

У статті досліджено рівень просторових нерівностей розвитку транспортної інфраструктури регіонів України як об'єкта публічного управління в умовах воєнного стану. Показано, що довоєнна транспортна інфраструктура України характеризувалася суттєвою регіональною неоднорідністю, яка проявлялася у відмінностях між регіонами за обсягами вантажних і пасажирських перевезень, доступністю транспортних послуг, роллю автомобільного, залізничного, морського та міського транспорту, а також концентрацією виробничих, логістичних і сервісних функцій. Встановлено, що після початку повномасштабної війни з РФ ці нерівності не зникли, а набули нового функціонального змісту. Фактично, частина традиційно потужних промислово-транспортних регіонів втратила транспортну доступність через бойові дії, окупацію, руйнування доріг, мостів і залізничних вузлів, тоді як західні та центральні регіони посилили роль у забезпеченні зовнішньої торгівлі, евакуації населення, релокації бізнесу, гуманітарної логістики та внутрішнього перерозподілу потоків.

В сучасних умовах транспортна інфраструктура регіонів України має розглядатися не лише як технічна або господарська система, а як стратегічний об'єкт публічного управління, економічної стійкості та національної безпеки. Подолання просторової нерівності розвитку транспортної інфраструктури за регіонами України потребує диференційованого підходу з боку суб'єктів публічного управління: для прифронтових і деокупованих територій – пріоритетного відновлення базової доступності та безпеки; для західних прикордонних регіонів – розширення пропускної спроможності, розвитку мультимодальних терміналів і переходу до стандартів TEN-T; для центральних регіонів – посилення розподільчих, мостових і залізничних вузлів; для південних регіонів – відновлення портової, дунайської та морської логістики. Саме такий підхід дасть змогу поєднати аварійне відновлення, регіональну збалансованість, європейську інтеграцію та довгострокову модернізацію транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: публічне управління, транспортна інфраструктура, регіональний розвиток, воєнний стан, логістична стійкість, відновлення.

Abstract

The article examines the level of spatial inequalities in the development of transport infrastructure in the regions of Ukraine as an object of public administration under martial law. It is shown that the pre-war transport infrastructure of Ukraine was characterized by significant regional heterogeneity, which was manifested in differences between regions in the volume of freight and passenger transportation, the availability of transport services, the role of road, rail, sea and urban transport, as well as the concentration of production, logistics and service functions. It is established that after the start of the full-scale war with the Russian Federation, these inequalities did not disappear, but acquired a new functional meaning. In fact, some traditionally powerful industrial and transport regions lost transport accessibility due to hostilities, occupation, destruction of roads, bridges and railway junctions, while the western and central regions strengthened their role in ensuring foreign trade, population evacuation, business relocation, humanitarian logistics and internal redistribution of flows.

The dynamics of freight and passenger transportation in 2024-2025 were analyzed, which indicates a partial adaptation of the transport system to the conditions of martial law. It was determined that the spatial inequality of the development of the transport infrastructure of the regions of Ukraine in modern conditions is multilayered and is formed under the influence of the pre-war heterogeneity of the transport infrastructure, military destruction, changes in logistics routes, blocking of part of the maritime logistics, closing of airspace, overloading of western border crossings and the growth of the role of railway and road transport. Particular attention is paid to the sectoral asymmetry of the development of transport infrastructure by regions of Ukraine, which is manifested in the different dependence of regions on individual types of transport and in the unequal ability of territories to ensure economic activity, population mobility and the stability of logistics chains.

In modern conditions, the transport infrastructure of the regions of Ukraine should be considered not only as a technical or economic system, but as a strategic object of public administration, economic stability and national security. Overcoming the spatial inequality of transport infrastructure development by regions of Ukraine requires a differentiated approach from public administration entities: for frontline and deoccupied territories - priority restoration of basic accessibility and security; for western border regions - expansion of capacity, development of multimodal terminals and transition to TEN-T standards; for central regions - strengthening of distribution, bridge and railway nodes; for southern regions - restoration of port, Danube and maritime logistics. It is this approach that will make it possible to combine emergency recovery, regional balance, European integration and long-term modernization of the transport infrastructure of Ukraine.

Key words: public administration, transport infrastructure, regional development, martial law, logistics resilience, recovery.

1. Вступ. Транспортна інфраструктура є одним із ключових об'єктів державного управління, оскільки забезпечує просторову зв'язність держави, рух товарів, мобільність населення, доступ до соціальних послуг, функціонування внутрішнього ринку та інтеграцію країни до міжнародних ланцюгів доданої вартості. Для України це питання має особливе значення, оскільки територіальна протяжність держави, транзитне положення між Європейським Союзом і Чорноморським регіоном, наявність потужної залізничної мережі, портів, міжнародних автомобільних коридорів і прикордонних переходів історично формували багатокомпонентну транспортну систему.

Транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток регіонів, розміщення продуктивних сил, спеціалізацію територій, обсяги вантажних і пасажирських перевезень, доступність віддалених територій і ефективність регіонального відтворення. У цьому зразку наголошено, що асиметричний розвиток транспортної інфраструктури зумовлює наростання економічних диспропорцій і створює загрозу конкурентоспроможності та економічній безпеці держави. Цей висновок зберігає актуальність, але в умовах воєнного стану потребує суттєвого переосмислення.

До 2022 р. транспортно-просторові нерівності в Україні переважно пояснювалися різною щільністю доріг і залізниць, концентрацією промисловості, демографічним потенціалом, роллю Києва як національного управлінського і логіс-

тичного центру, портовою спеціалізацією південних областей та прикордонним положенням західних регіонів. Після початку повномасштабної війни РФ проти України ці чинники не зникли, але на них наклалися нові: безпековий ризик, фізичне руйнування об'єктів, окупація частини територій, мінування, закриття повітряного простору, обмеження морських перевезень, зростання ролі залізниці, автомобільного транспорту, дунайських портів і пунктів пропуску з країнами ЄС та Молдовою.

Проблема статті полягає в тому, що державне управління транспортною інфраструктурою регіонів України вже не може спиратися лише на довоєнні індикатори забезпеченості мережами. Необхідним стає аналіз того, які регіони втратили транспортну функціональність через бойові дії, які регіони отримали надмірне логістичне навантаження, які транспортні вузли стали критичними для економічної стійкості держави, а які території потребують особливих режимів відновлення, резервування маршрутів і захисту критичної інфраструктури.

2. Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукова література з проблематики транспортної інфраструктури, регіонального розвитку і публічного управління дає змогу виокремити кілька дослідницьких напрямів. Перший стосується ролі транспорту в регіональному розвитку та подоланні просторової нерівності. У публікаціях цього напрямку підкреслюється, що нова транспортна інфраструктура не завжди автоматично вирівнює регіональний розвиток: її ефект

залежить від якості публічного управління, просторової структури економіки, здатності територій включатися у міжрегіональні ланцюги постачання та рівня доступності для населення і бізнесу [8; 9].

Інший напрям пов'язаний з аналізом стійкості транспортно-логістичних систем в умовах криз, війни, руйнування інфраструктури та порушення ланцюгів постачання. Українські науковці Маматова Т., Красюк Н. розглядають забезпечення стійкості транспортної інфраструктури як завдання публічного управління, що вимагає нормативного, організаційного та регіонально-локального забезпечення [6]. Лебедева Л. та Шкуропадська Д. аналізують стійкість транспортної логістики ЄС та України й показують значення адаптивності логістичних систем у відповідь на геополітичні та безпекові виклики [5].

Наступний напрям представлений дослідженнями розвитку транспортної інфраструктури України до повномасштабної війни та у перші роки російської агресії. Радченко О., Кучабський А., Бойчук А., Клімович С. у праці про транспорт і транспортну інфраструктуру України у 2010–2021 рр. наголошували на необхідності підвищення рівня публічного управління, активізації інвестиційних проєктів, розвитку державно-приватного партнерства та оптимізації транспортних сервісів [13]. Ці положення є важливими для розуміння довоєнної бази, на яку наклалися воєнні руйнування.

Ще один напрям пов'язаний з аналізом мобільності населення в умовах збройного конфлікту. Россолов О. досліджує трансформацію міської мобільності в Україні під час збройного конфлікту, зокрема зміну транспортних уподобань і поведінкових моделей користувачів громадського транспорту [15]. Воєнна транспортно-просторова нерівність проявляється не лише у вантажній логістиці, а й у зміні доступності громадського транспорту, евакуаційних перевезень, приміської мобільності та зв'язності громад.

Заключний напрям становлять дослідження критичної інфраструктури, інфраструктурної стійкості та управління відновленням у конфліктних або постконфліктних умовах. Європейські автори, зокрема Мітуліс С.-А. обґрунтовує необхідність переходу від реактивного ремонту інфраструктури до моделі інфраструктурної стійкості, яка охоплює превентивне планування, резервування, цифрову оцінку пошкоджень і координацію відновлення [11]. Саме такий підхід є релевантним для України, де транспортна інфраструктура одночасно виконує економічні, гуманітарні, оборонні та євроінтеграційні функції.

Разом із тим, залишається недостатньо розробленим питання уточнення просторових нерівностей розвитку транспортної інфраструктури за регіонами України саме в умовах воєнного стану, коли регіональна асиметрія визначається не лише традиційними економіко-географічними параметрами, а й ступенем руйнувань, доступністю безпечних маршрутів, прикордонним перевантаженням, воєнними ризиками, а також інституційною спроможністю органів влади забезпечувати швидке відновлення.

Метою статті є аналіз та уточнення рівня розвитку транспортної інфраструктури, як об'єкту публічного управління, за регіонами України в умовах воєнного стану.

3. Виклад основного матеріалу дослідження. Довоєнна транспортна інфраструктура України характеризувалася суттєвою регіональною неоднорідністю. Регіони відрізнялися за обсягами вантажообігу, пасажирських перевезень, роллю автомобільного і залізничного транспорту, доступністю громадського транспорту, протяжністю доріг та інтенсивністю зв'язків. Територіально-виробнича структура економічних районів демонструвала концентрацію ВРП, промислової продукції, інвестицій, експорту та імпорту в окремих регіональних групах. Транспортна інфраструктура при цьому відображає структуру національної економіки.

У довоєнний період центрально-столичний регіон концентрував адміністративні, фінансові, логістичні й сервісні функції. Придніпровський і Донецький економічні райони мали сильну промислово-вантажну спеціалізацію, що формувала високе навантаження на залізниці та автомобільні шляхи. Південний район мав портово-морську та аграрно-експортну спеціалізацію. Карпатський і Поліський райони були важливими з погляду прикордонної зв'язаності, транзиту до ЄС, туризму і трудової мобільності, але мали внутрішні відмінності за рівнем доступності та пропускної спроможності.

За кластерною інтерпретацією, до таксону зі значною галузевою асиметрією та просторовою нерівністю розвитку транспортної інфраструктури потрапили регіони Карпатського, Поліського та Центрального районів, включно із Київською областю та м. Київ. Такий результат пояснювався інтенсивною урбанізацією та автомобілізацією. Проте, довоєнна «висока нерівність» у центральних і західних регіонах після 2022 р. отримала нове значення: ці території перетворилися на опорні зони переміщення населення, бізнесу, гуманітарних вантажів, експорту та імпорту. Довоєнна асиметрія мала переважно

економіко-географічний характер. Вона була пов'язана з різною щільністю населення, різним рівнем виробництва, відмінностями у промисловій і аграрній спеціалізації, наявністю портів, прикордонних переходів, столичного центру та міст-мільйонників. В умовах воєнного стану ці нерівності не зникають, а змінюють функціональне значення. Тобто, регіони, які раніше розглядалися як периферійні або транзитні, стають критичними для виживання зовнішньої торгівлі та внутрішньої мобільності; натомість частина традиційно потужних промислово-транспортних регіонів втрачає доступність через бойові дії, окупацію або руйнування.

Після початку повномасштабної війни офіційна транспортна статистика в Україні публікується з урахуванням обмежень воєнного стану, а частина регіональних даних є неповною або потребує обережної інтерпретації [1].

У 2024 р. транспортом України було перевезено 356,6 млн т вантажів, що на 5,0% більше, ніж у 2023 р. Водночас цей показник залишався суттєво нижчим за довоєнний рівень, що свідчить про неповне відновлення вантажної логістики після втрати частини морських маршрутів, руйнування транспортної інфраструктури, зміни експортних напрямів та посилення залежності від залізничних, автомобільних і прикордонних коридорів. Найбільші обсяги вантажних перевезень у 2024 р. припали на залізничний транспорт – 174,9 млн т, автомобільний транспорт – 131,1 млн т та водний транспорт – 2,4 млн т [3]. У 2025 р., за остаточними даними Державної служби статистики України, обсяг вантажних перевезень становив 322,0 млн т, тобто скоротився на 9,7% порівняно з 2024 р. Основне навантаження знову припало на залізничний транспорт – 161,3 млн т та автомобільний транспорт – 124,9 млн т. Водним транспортом у 2025 р. було перевезено близько 1,0 млн т, що є суттєво менше за показник попереднього року. Така динаміка свідчить, що після часткового відновлення логістичної активності у 2024 р. транспортна система України у 2025 р. залишалася вразливою до воєнних ризиків, пошкодження інфраструктури, нестабільності експортних потоків, обмежень на кордонах та змін у структурі зовнішньої торгівлі [4].

Пасажирські перевезення також демонструють лише часткове відновлення. У 2024 р. транспортом України було перевезено 2176,6 млн пасажирів, що на 6,2% більше, ніж у 2023 р. Найбільша частка пасажирських перевезень припадала на міський електротранспорт – 1194,4 млн пасажирів та автомобільний транспорт –

915,8 млн пасажирів. Залізничним транспортом у 2024 р. було перевезено 65,7 млн пасажирів. Це свідчить про поступове відновлення внутрішньої мобільності населення, однак її структура залишається залежною від безпекової ситуації в містах, роботи громадського транспорту, доступності евакуаційних і міжрегіональних маршрутів, а також від змін у розміщенні населення внаслідок внутрішньої міграції. У 2025 р. загальна кількість пасажирських перевезень становила 2182,0 млн пасажирів, тобто зросла лише на 0,2% порівняно з 2024 р. Найбільші обсяги збереглися за міським електротранспортом – 1186,1 млн пасажирів та автомобільним транспортом – 932,3 млн пасажирів. Залізничним транспортом було перевезено 63,0 млн пасажирів, що менше, ніж у 2024 р. Таким чином, на відміну від окремих вантажних потоків, пасажирська мобільність населення відновлюється повільніше й має переважно міський та регіональний характер. Це зумовлено тривалими безпековими обмеженнями, руйнуванням інфраструктури, скороченням авіаційного сполучення, зміною демографічної структури регіонів, а також концентрацією частини транспортного попиту у великих містах і відносно безпечніших областях [2].

Дані про руйнування інфраструктури демонструють іншу сторону транспортно-просторової нерівності. За оцінкою експертів, станом на кінець 2024 р. прямі збитки транспортній інфраструктурі України становили 38,5 млрд дол. США; зруйновано та пошкоджено понад 26 тис. км автошляхів та понад 300 мостів [9]. Оновлені міжнародні оцінки 2026 року вказують, що транспорт є одним із найбільш постраждалих секторів після житла: прямі пошкодження транспортної інфраструктури оцінюються приблизно у 40 млрд дол. США, а потреби відновлення та реконструкції – у 96 млрд дол. США [12].

Таким чином, статистика фіксує три взаємопов'язані процеси. По-перше, різке зниження загальних обсягів перевезень порівняно з довоєнним 2021 р. По-друге, часткове відновлення окремих транспортних потоків у 2024 р. завдяки адаптації логістики, українському морському коридору, залізниці, автомобільним перевезенням і роботі прикордонних переходів. По-третє, збереження високого рівня пошкоджень, який створює довгострокову регіональну асиметрію між територіями, де інфраструктура може бути модернізована, і територіями, де першочерговим залишається базове відновлення проїзності та безпеки.

В умовах воєнного стану просторова нерівність розвитку транспортної інфраструктуриза регіонами України набуває багатшарового характеру. Перший шар становить довоєнна нерівність забезпеченості мережами, яка визначалася історичною концентрацією доріг, залізниць, портів, промислових вузлів і міського транспорту. Другий шар утворює воєнне руйнування інфраструктури. Третій шар пов'язаний із переорієнтацією потоків: унаслідок блокування частини морської логістики, закриття повітряного простору і обмеження доступу до промислових регіонів зросло навантаження на західні кордони, залізничні переходи, автомобільні маршрути, порти Дунаю та порти Великої Одеси, що працюють у межах українського морського коридору.

Найбільші негативні зміни транспортної доступності зазнали східні, південні та північно-східні регіони, зокрема Донецька, Луганська, Херсонська, Запорізька, Харківська, Миколаївська, Сумська та Чернігівська області. Для них характерні пошкодження доріг, мостів, залізничних вузлів, обмеження доступу до територій, мінування, періодичні обстріли, а також високі витрати на забезпечення навіть базового транспортного сполучення. У таких регіонах завдання державного управління полягає не лише у модернізації, а насамперед у відновленні мінімальної проїзності, безпеки і логістичної життєздатності.

Західні регіони – Львівська, Волинська, Закарпатська, Чернівецька, Івано-Франківська та Тернопільська області – отримали інший тип нерівності. Їхня транспортна роль зросла через евакуацію населення, релокацію бізнесу, збільшення зовнішньоторговельних потоків через кордон з ЄС, активізацію міжнародних автобусних перевезень і перевантаження автомобільних пунктів пропуску. Це означає, що відносно неушкоджена інфраструктура не обов'язково є достатньою: вона може стати «вузьким місцем» через надмірний попит, черги, нестачу терміналів, обмежену пропускну спроможність залізничних стиків і необхідність переходу на європейську колію.

Центральні регіони, насамперед Київська, Черкаська, Вінницька, Полтавська та Кіровоградська області, виконують функцію внутрішнього перерозподілу потоків. Вони поєднують столичні, аграрні, промислові, військово-логістичні та гуманітарні зв'язки. У цих регіонах нерівність проявляється не стільки у відсутності мережі, скільки у високій концентрації потоків, залежності від мостів через Дніпро, залізничних вузлів, об'їзних доріг, паливної інфраструктури та безперервності енергопостачання.

Південні регіони мають неоднозначну конфігурацію. З одного боку, Одеська область і дунайські порти стали критичними для експорту та імпорту, особливо після обмеження традиційних чорноморських маршрутів. З іншого боку, Миколаївська, Херсонська та Запорізька області зазнали значних пошкоджень і мають високий рівень воєнних ризиків. Така ситуація створює галузеву асиметрію розвитку транспортної інфраструктури за регіонами, коли окремі транспортні вузли мають надзвичайно високу національну цінність, але функціонують у зоні підвищеної вразливості.

В сучасних умовах просторова нерівність розвитку транспортної інфраструктури за регіонами України вже не може бути описана лише через обсяг перевезень або щільність мереж. Вона має оцінюватися через сукупність чотирьох критеріїв: фізична наявність і стан мережі; безпекова доступність; функціональна роль у національній логістиці; здатність регіону швидко відновлювати та цифрово адмініструвати інфраструктурні проекти.

Галузева асиметрія розвитку транспортної інфраструктури за регіонами проявляються у тому, що різні регіони України мають неоднакову залежність від конкретних видів транспорту. У довоєнній моделі залізничний транспорт був особливо важливим для промислових регіонів, портова інфраструктура – для південних областей, автомобільний транспорт – для внутрішніх і прикордонних перевезень, авіаційний транспорт – для міжнародної пасажирської мобільності та бізнес-зв'язків. У воєнний період ці функції суттєво змінилися.

Залізничний транспорт став базовою опорою економічної і гуманітарної стійкості. Через закриття повітряного простору та обмеження морської логістики залізниця забезпечує внутрішню мобільність, евакуаційні перевезення, міжнародні пасажирські маршрути, експорт аграрної і промислової продукції, а також критичні перевезення для оборони та відновлення. Водночас посилення ролі залізниці створює вразливість: удари по вузлах, мостах, енергетичних об'єктах, депо й сортувальних станціях мають не локальний, а міжрегіональний ефект.

Автомобільний транспорт виконує роль гнучкого компенсатора. Його значення зросло для доставки гуманітарних вантажів, регіонального постачання, евакуації, міжнародних автомобільних перевезень, роботи малого і середнього бізнесу. Однак саме автомобільний транспорт створює додаткове навантаження на дороги, мости, пункти пропуску, логістичні стоянки та дорожню

безпеку. Зростання ваги автомобільних перевезень особливо помітне у західних і прикордонних регіонах, де фізична мережа не завжди відповідає новим обсягам транзиту.

Морський і річковий транспорт мають найвиразнішу галузево-регіональну асиметрію. Після блокування частини чорноморських портів і ризиків у Чорному морі надзвичайно зросла роль дунайських портів та портів Великої Одеси. За повідомленнями щодо критичної портової інфраструктури, лише три порти Одеського регіону залишалися ключовими для морського експорту, а відновлення портової інфраструктури потребує значних ресурсів [14]. Це означає, що портова функція України просторово звузилася, але її національна значущість зросла.

Авіаційний транспорт у цивільному сегменті фактично вибув із нормальної транспортної моделі через закриття повітряного простору. Це посилило навантаження на міжнародні залізничні, автобусні й автомобільні маршрути до сусідніх країн. Втрата авіаційної мобільності найбільше впливає на столичний регіон, великі міста, міжнародний бізнес, гуманітарні організації, туризм і освітню мобільність, однак її регіональний ефект поширюється на всю країну.

Міський електротранспорт і автобусні перевезення стали індикатором соціальної стійкості громад. З одного боку, міський електротранспорт у 2025 р. залишався найбільшим за кількістю перевезених пасажирів сегментом. З іншого боку, його функціонування залежить від енергетичної інфраструктури, місцевих бюджетів, стану контактних мереж, безпеки міст і здатності громад підтримувати перевезення для соціально вразливих груп.

Особливим проявом нерівності розвитку транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану стала прикордонна та євроінтеграційна асиметрія. Якщо до 2022 р. західні області часто розглядалися як транзитні, трудові міграційні та туристичні, то після початку повномасштабної війни вони перетворилися на один із головних логістичних фронтів держави. Через ці регіони проходять вантажні та пасажирські потоки до Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та Молдови, а також маршрути гуманітарної допомоги, релокованого бізнесу, міжнародних автобусних перевезень і частини експорту.

Цифрова система єЧерга демонструє кількісний вимір цього процесу. За офіційними даними, система досягла 3 млн перетинів кордону за онлайн-записом; найбільше перетинів припало на пункти пропуску з Польщею – близько 1,6 млн, Румунією – понад 527 тис., Молдовою –

понад 351 тис., Угорщиною – майже 267 тис., Словаччиною – 162 тис. [7]. Ці дані показують, що транспортно-просторова нерівність у західних регіонах має не дефіцитний, а навантажувальний характер: проблема полягає не у відсутності зв'язків, а в їх перевантаженні та недостатній пропускній спроможності.

Євроінтеграційний вимір посилюється включенням української транспортної інфраструктури до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) і можливістю залучення коштів Connecting Europe Facility (фінсовий механізм сполучення Європи). У практичному сенсі це означає, що західні та південно-західні області мають потенціал отримати непропорційно велику частку інвестицій у прикордонні переходи, мультимодальні термінали, залізничну інфраструктуру, європейську колію, дорожні під'їзди та цифрові сервіси перетину кордону. Тому держава має уникнути ситуації, коли модернізація західного кордону посилює відставання прифронтових і деокупованих регіонів.

Проблема полягає в тому, що прикордонна інфраструктура одночасно є інструментом економічного виживання, євроінтеграції та регіональної нерівності. Її розвиток є необхідним, але він має поєднуватися із програмами підтримки східних, південних і північно-східних територій, де першочерговою залишається фізична доступність, безпека руху, відновлення мостів і мінімальна транспортна зв'язаність громад.

Просторова нерівність розвитку транспортної інфраструктури безпосередньо впливає на економічну активність регіонів. На територіях із високою доступністю та наявністю альтернативних маршрутів бізнес має більші можливості для постачання сировини, збуту продукції, релокації виробництва, доступу до трудових ресурсів і зовнішніх ринків. У регіонах із пошкодженою або небезпечною транспортною мережею зростають витрати на логістику, подовжується час доставки, зменшується інвестиційна привабливість, послаблюється ринок праці та зростає ризик соціальної ізоляції громад.

В умовах воєнного стану транспортна інфраструктура стала не лише економічним активом, а й елементом національної безпеки. Руйнування мостів, доріг, залізничних вузлів і портів має мультиплікативний ефект, збільшуючи собівартість продукції, погіршуючи доступ до експорту, обмежуючи гуманітарні перевезення, ускладнюючи евакуацію та знижуючи здатність держави швидко реагувати на потреби громад. Саме тому оцінка регіональних транспортних нерівностей має стати частиною не лише публічного управ-

ління транспортною інфраструктурою, але й регіональної, економічної, безпекової та соціальної політики.

Найбільші економічні ризики виникають там, де поєднуються три чинники: висока роль регіону у виробництві або експорті, значна пошкодженість інфраструктури та відсутність повноцінних альтернативних маршрутів. Це стосується частини промислових регіонів сходу і південного сходу, портових територій півдня, а також прифронтових громад, де транспортна доступність визначає можливість повернення населення, відновлення бізнесу і функціонування базових послуг.

Разом з тим транспортна переорієнтація створила нові можливості для окремих регіонів. Так, західні області отримали імпульс для розвитку логістичних терміналів, складів, сервісів міжнародних перевезень, прикордонної торгівлі та мультимодальних хабів. Одеська область і дунайські громади посилили роль у забезпеченні експорту. Центральні області України зміцнили розподільчі функції. Проте ці можливості можуть перетворитися на нові диспропорції, якщо публічне управління не забезпечить збалансо-

ваного розподілу інвестицій між відновленням зруйнованих територій і розвитком нових логістичних центрів.

4. Висновки. В сучасних умовах транспортна інфраструктура регіонів України має розглядатися не лише як технічна або господарська система, а як стратегічний об'єкт публічного управління, економічної стійкості та національної безпеки. Подолання просторової нерівності розвитку транспортної інфраструктури за регіонами України потребує диференційованого підходу з боку суб'єктів публічного управління: для прифронтових і деокупованих територій – пріоритетного відновлення базової доступності та безпеки; для західних прикордонних регіонів – розширення пропускну здатності, розвитку мультимодальних терміналів і переходу до стандартів TEN-T; для центральних регіонів – посилення розподільчих, мостових і залізничних вузлів; для південних регіонів – відновлення портової, дунайської та морської логістики. Саме такий підхід дасть змогу поєднати аварійне відновлення, регіональну збалансованість, європейську інтеграцію та довгострокову модернізацію транспортної інфраструктури України.

REFERENCES

1. State Statistics Service of Ukraine (2026). Integrated indicators of transport statistics, Retrieved from: <https://stat.gov.ua/en/datasets/integrated-indicators-transport-statistics>.
2. State Statistics Service of Ukraine (2026). Kil'kist perevezenykh pasazhyriv za vydamy transportu (ostatochni) za 2024–2025 roky [Number of passengers transported by type of transport, 2024–2025], Retrieved from: https://stat.gov.ua/sites/default/files/2026-02/kilkist_perevezenykh_pasazhyriv_zh_vydamy_transportu_zh_2024.xlsx.
3. State Statistics Service of Ukraine (2026). Obsyahy perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu (ostatochni) za 2024 rik [Volume of freight transportation by type of transport, 2024], Retrieved from: https://stat.gov.ua/sites/default/files/2026-02/obsyahy_perevezenykh_vantazhiv_zh_vydamy_transportu_zh_2024.xlsx.
4. State Statistics Service of Ukraine (2026). Obsyahy perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu (ostatochni) za 2025 rik [Volume of freight transportation by type of transport 2025], Retrieved from: https://stat.gov.ua/sites/default/files/2026-02/opv_vt_2025.xlsx.
5. Lebedeva, L. and Shkuropadska, D. (2024). "Stijkist' transportnoi lohistyky YeS ta Ukrainy", *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, vol. 4 (135), pp. 108–127. DOI: [https://doi.org/10.31617/3.2024\(135\)07](https://doi.org/10.31617/3.2024(135)07).
6. Mamatova, T. V. and Krasiuk, N. S. (2024). "Zabezpechennia stijkosti transportno-lohistychnoi infrastruktury v Ukraini: normatyvne pidgruntia, vyklyky ta perspektyvy", *Dniprov's'kyi naukovyi chasopys publichnoho upravlinnia, psykholohii, prava*, vol. 3, pp. 59–63. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.3.9>.
7. Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine (2026), YeCherha: 3 miliony peretyniv kordonu za onlain-zapysom, Retrieved from: <https://mindev.gov.ua/news/yecherha-3-miliony-peretyniv-kordonu-za-onlain-zapysom>.
8. Komornicki, T. et al. (2023). "New transport infrastructure and regional development of Central and Eastern Europe", *Sustainability*, vol. 15 (6), Article 5263. DOI: <https://doi.org/10.3390/su15065263>.
9. KSE Institute (2025). "Report on damages to infrastructure from the destruction caused by Russia's military aggression against Ukraine as of November 2024", Retrieved from: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024---ENG.pdf.
10. Kyriacou, A. P., Muinel-Gallo, L. and Roca-Sagalés, O. (2019). "The efficiency of transport infrastructure investment and the role of government quality: An empirical analysis", *Transport Policy*, vol. 74, pp. 93–102. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.017>.
11. Mitoulis, S. A., Argyroudou, S. A., Panteli, M. et al. (2023). "Conflict-resilience framework for critical infrastructure peace-building", *Sustainable Cities and Society*, vol. 91, Article 104405. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104405>.

12. OECD (2026). Infrastructure Policy Review of Ukraine: transport sector considerations, a Retrieved from: https://www.oecd.org/en/publications/2026/06/infrastructure-policy-review-of-ukraine_15286cb8/full-report/transport-sector-considerations_913ded74.html.
13. Radchenko, O., Kuczabski, A., Boychuk, A. and Klimovych, S. (2022). "Transport and transport infrastructure of Ukraine in the pre-war period (2010–2021)", *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, vol. 25 (2), pp. 7–17. DOI: <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.22.009.16267>.
14. Reuters (2025). "Ukraine needs 500 million euros to rebuild critical port facilities damaged by Russia", Retrieved from: <https://www.reuters.com/world/ukraine-needs-500-million-euros-rebuild-critical-port-facilities-damaged-by-2025-05-30/>.
15. Rossolov, O., Potaman, N., Levchenko, O. and Susilo, Y. O. (2025). "Urban mobility under armed conflict: shifts in mode preferences and public transport fare behaviors", *European Transport Research Review*, vol. 17, Article 17. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12544-025-00714-z>.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

Фалюш Владислав Валерійович

аспірант кафедри публічного управління та адміністрування
Хмельницький університет управління та права
імені Леоніда Юзькова
ORCID: 0009-0001-9738-4201

Vladyslav Faliush

Postgraduate Student at the Department of Public
Manegment and Administration Leonid Yuzkov
Khmelnytskyi University of Management and Law

Дата надходження статті: 19.05.2026

Дата надходження виправленої версії статті: 30.06.2026

Дата прийняття статті: 23.07.2026

Дата публікації статті: 16.09.2026