

Публічне управління та адміністрування

УДК 338.242.2:656.5

**Бліщук Катерина Михайлівна**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри регіонального та місцевого розвитку  
Національний університет «Львівська політехніка»*

**Blishchuk Kateryna**

*Candidate of Economics, Associate Professor,  
Department of Regional and Local Development  
Lviv Polytechnic National University  
ORCID: 0000-0002-8154-6608*

**СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА  
УКРАЇНИ У ВОЄННИЙ ПЕРІОД  
CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF THE ROAD ECONOMY  
OF UKRAINE DURING THE WAR PERIOD**

**Анотація.** Вступ. У воєнний період система дорожньої інфраструктури України зазнала суттєвих руйнувань і викликів, пов'язаних із бойовими діями, окупацією територій, обмеженням фінансування та необхідністю переорієнтації транспортних потоків. Тому постає потреба у глибокому аналізі сучасного стану дорожнього господарства України в умовах воєнного стану, визначенні основних проблем, тенденцій і напрямів його відновлення та модернізації. Проблема дослідження полягає у необхідності комплексної оцінки стану дорожньої інфраструктури України під час війни, визначення її впливу на соціально-економічний розвиток регіонів та формування стратегічних підходів до післявоєнного відновлення галузі з урахуванням принципів сталого розвитку та національної безпеки.

*Мета статті* полягає у визначенні пріоритетних напрямів відновлення, модернізації та підвищення ефективності управління галуззю дорожнього господарства в умовах воєнних дій і післявоєнного відновлення на основі аналізу сучасного стану розвитку дорожнього господарства України у воєнний період, виявленні основних проблем його функціонування.

*Матеріали і методи.* У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, що забезпечили всебічний аналіз сучасного стану дорожнього господарства України у воєнний період. Теоретичною основою слугували наукові праці вітчизняних і зарубіжних авторів з питань розвитку транспортної інфраструктури, статистичні матеріали Міністерства інфраструктури України.

Методологічну основу написання статті складають методи аналізу та синтезу (узагальнення інформації про стан дорожньої мережі); системний підхід (розкриття взаємозв'язку між станом дорожньої інфраструктури та розвитком українського суспільства в умовах воєнного стану). Також застосовано графічний метод для унаочнення поданої інформації і метод експертних оцінок – для визначення пріоритетів післявоєнного відновлення дорожнього господарства.

*Результати.* У статті розглянуто сучасний стан розвитку дорожнього господарства України у воєнний період, який характеризується масштабними руйнуваннями транспортної інфраструктури, зміною пріоритетів фінансування та необхідністю оперативного відновлення стратегічно важливих об'єктів. Наведено статистичні дані щодо обсягів пошкоджених та відновлених доріг, фінансування з державного бюджету. Проаналізовано ключові проблеми галузі, зокрема дефіцит бюджетних ресурсів, порушення логістичних ланцюгів, нестачу будівельних матеріалів і зниження інвестиційної активності.

Обґрунтовано пріоритетні напрями підвищення ефективності управління галуззю в умовах воєнних дій і післявоєнного відновлення.

Особливу увагу приділено питанням стратегічного планування, підвищення ефективності управління дорожнім господарством та впровадження інноваційних технологій у сфері будівництва та ремонту доріг. У результаті дослідження визначено напрями післявоєнної модернізації галузі з урахуванням принципів сталого розвитку, безпеки руху та євроінтеграційних вимог.

*Перспективи.* В подальших наукових дослідженнях пропонується зосередити увагу на підвищенні ефективності діяльності публічних органів управління у сфері дорожнього господарства. Це дасть можливість напрацювати обґрунтовані пропозиції щодо розвитку галузі у поствоєнний період.

**Ключові слова:** дорожнє господарство, воєнний період, дорожня інфраструктура, транспортна галузь, держава, публічне управління.

**Summary.** *Introduction.* During the war, the road infrastructure system of Ukraine suffered significant destruction and challenges associated with hostilities, occupation of territories, funding restrictions and the need to reorient transport flows. Therefore, there is a need for a deep analysis of the current state of the road infrastructure of Ukraine under martial law, identifying the main problems, trends and directions of its restoration and modernization. The problem of the study is the need for a comprehensive assessment of the state of the road infrastructure of Ukraine during the war, determining its impact on the socio-economic development of regions and the formation of strategic approaches to the post-war restoration of the industry taking into account the principles of sustainable development and national security.

*Purpose.* The purpose of the article is to analyze the current state of development of the road sector of Ukraine during the war period, identify the main problems of its functioning, and determine priority areas for restoration, modernization, and increasing the efficiency of industry management in the conditions of military operations and post-war recovery.

*Materials and methods.* In the process of research, a complex of general scientific and special methods was used, which provided a comprehensive analysis of the current state of the road infrastructure of Ukraine during the war period. The theoretical basis was the scientific works of domestic and foreign authors on the development of transport infrastructure, statistical materials of the Ministry of Infrastructure of Ukraine.

*The methodological basis of writing the article is the methods of analysis and synthesis (generalization of information about the state of the road network in Ukraine); a systemic approach (to reveal the relationship between the state of road infrastructure and the development of Ukrainian society under martial law). A graphical method was also used to visualize the information provided, and the method of expert assessments was used to determine the priorities of the post-war restoration of the road infrastructure.*

*Results.* The article examines the current state of development of the road sector in Ukraine during the war, which is characterized by large-scale destruction of transport infrastructure, changes in funding priorities and the need for prompt restoration of strategically important facilities. Statistical data on the volume of damaged and restored roads, funding from the state budget are presented. Key problems of the industry are analyzed, in particular, the shortage of budgetary resources, disruption of logistics chains, shortage of building materials and a decrease in investment activity.

*Priority areas for improving the efficiency of industry management in the conditions of military operations and post-war restoration are substantiated. Particular attention is paid to issues of strategic planning, improving the efficiency of road management and the introduction of innovative technologies in road construction and repair. As a result of the study, directions for post-war modernization of the industry are identified, taking into account the principles of sustainable development, traffic safety and European integration requirements.*

*Discussion.* In further scientific research, it is proposed to focus on increasing the efficiency of public administration in the field of road

*management. This will make it possible to develop substantiated proposals for the development of the industry in the post-war period.*

**Key words:** *road management, wartime, road infrastructure, transport industry, state, public administration.*

**Постановка проблеми.** Дорожнє господарство відіграє критично важливу роль у забезпеченні військової мобільності, гуманітарних перевезень, відновлення критичної інфраструктури та підтримці економічної стійкості держави. Проте у воєнний період система дорожньої інфраструктури України зазнала суттєвих руйнувань і викликів, пов'язаних із бойовими діями, окупацією територій, обмеженням фінансування та потребою переорієнтації транспортних потоків. Значна частина автомобільних доріг, мостів і транспортних вузлів зруйнована або пошкоджена, що призвело до ускладнення логістичних маршрутів, зниження безпеки руху та погіршення умов господарської діяльності.

Тому постає потреба у глибокому аналізі сучасного стану дорожнього господарства України в умовах воєнного стану, визначенні основних проблем, тенденцій і напрямів його відновлення та модернізації. Недостатня узгодженість державної політики, обмежені фінансові ресурси, проблеми координації між центральними та місцевими органами влади, а також потреба у впровадженні сучасних технологій будівництва і ремонту доріг вимагають наукового осмислення та вироблення ефективних управлінських рішень. Необхідна комплексна оцінка стану дорожньої інфраструктури України під час війни, визначення її впливу на соціально-економічний розвиток регіонів та формування стратегічних підходів до післявоєнного відновлення галузі з урахуванням принципів сталого розвитку та національної безпеки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливості розвитку дорожнього господарства є предметом зацікавлення багатьох науковців. Наприклад, потрібно згадати таких українських дослідників як Загірняк Д.

[1], Залуніна О. [1], Купалова Г. [2], Непомнящий О. [3], Пархета В. [4], Середа Ю. [5], Чумакова А. [1] та багато інших. Також цій проблематиці присвятили свої праці такі зарубіжні вчені як Е. Стілана [6], І. Кацаменіз [7], Есперілла Ніно де Гузман [8], Баеза-Муноз [8], Галвез-Санчес [8], Моліна-Морено [8] та інші.

У своїх працях дослідники аналізують конкурентоспроможність підприємств дорожньої галузі в період реформ та економічної нестабільності, вивчають особливості забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг, досліджують зарубіжний та вітчизняний досвід управління безпекою автомобільних доріг, а також зарубіжний досвід публічного адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури та шляхи його впровадження в Україні, здійснюють оцінку особливостей державного управління дорожнім будівництвом.

Окремий акцент в зарубіжних публікаціях ставиться на державно-приватному партнерстві в контексті оцінки тенденцій розвитку цього партнерства у транспортній інфраструктурі, еволюції цього явища в дорожньому господарстві, його можливостей та перспектив в цілому. Також науковці вивчають перспективи використання роботів у розвитку дорожньої інфраструктури.

Проте на даний час існує потреба ґрунтовних наукових досліджень щодо сучасного стану розвитку дорожнього господарства України у воєнний період, зважаючи на активні бойові дії на значній території держави.

**Мета статті** полягає у визначенні пріоритетних напрямів відновлення, модернізації та підвищення ефективності управління галуззю дорожнього господарства в умовах воєнних дій і післявоєнного відновлення на основі аналізу сучасного стану розвитку дорожнього господарства України у воєнний період, виявленні основних проблем його функціонування.

**Матеріали і методи.** У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, що забезпечили всебічний аналіз сучасного стану дорожнього господарства України у воєнний період. Теоретичною основою слугували наукові праці вітчизняних і зарубіжних авторів з питань розвитку транспортної інфраструктури, статистичні матеріали Міністерства інфраструктури України.

Методологічну основу написання статті складають методи аналізу та синтезу (узагальнення інформації про стан дорожньої мережі в Україні); системний підхід (для розкриття взаємозв'язку між станом дорожньої інфраструктури та розвитком українського суспільства в умовах воєнного стану). Також застосовано графічний метод для унаочнення поданої інформації, а метод експертних оцінок – для визначення пріоритетів післявоєнного відновлення дорожнього господарства.

**Виклад основного матеріалу.** Дорожнє господарство є однією з ключових складових економічного розвитку держави, що забезпечує мобільність населення, логістику товарів, обороноздатність та інтеграцію територій. Однак воєнні дії, розпочаті у 2022 році, істотно вплинули на функціонування та розвиток дорожнього господарства України. Значна частина транспортної інфраструктури зазнала руйнувань унаслідок бойових дій, авіаційних та артилерійських обстрілів.

На сьогодні в Україні налічується приблизно 28,5 тисяч мостів, проте на початок 2025 року близько 25% усіх обстежених мостів перебувають в аварійному або близькому до аварійного стані. При цьому інформація про стан 35% усіх мостів взагалі відсутня [9]. Загалом, з початку повномасштабної війни ворогом зруйновано 346 мостів (у тому числі 157 на державних дорогах) [10].

Щодо стану доріг та потреби ремонтних робіт, то експерти оцінюють, що близько 90 % доріг в Україні потребують реставрації [11]. За даними Міністерства інфраструктури, внаслідок воєнних дій пошкоджено або знищено тисячі кілометрів автомобільних доріг державного та

місцевого значення, сотні мостів і транспортних споруд. Це спричинило порушення логістичних ланцюгів, ускладнило перевезення гуманітарних вантажів і військової техніки, а також знизило рівень транспортної доступності багатьох регіонів [12].

Незважаючи на те, що на Дорожній фонд України в бюджеті на 2025 рік передбачено 43,2 млрд грн [13], більше ніж половину цих коштів (приблизно 24,35 млрд грн) заплановано спрямувати на обслуговування боргів, пов'язаних із попередніми великими програмами ("Велике будівництво") та іншими зобов'язаннями [14]. Іншими словами, фінансування дорожньої галузі є недостатнім, що особливо гостро відчувається в умовах активних бойових дій.

В умовах воєнного стану дорожнє господарство України виконує не лише економічну, а й стратегічну функцію, забезпечуючи оперативне переміщення військових підрозділів, евакуацію населення та доставку критично важливих ресурсів. Тому у 2022-2025рр. держава переорієнтувала інфраструктурну політику на відновлення найбільш важливих транспортних коридорів, будівництво тимчасових мостів і ремонт пошкоджених ділянок доріг. Значну роль у цьому процесі відіграють міжнародні партнери – Європейський інвестиційний банк, Світовий банк, ЄБРР, які надають фінансову та технічну підтримку проектам відбудови. Поряд із цим, галузь стикається з низкою системних проблем: нестачею фінансування, дефіцитом будівельних матеріалів, логістичними труднощами, кадровими викликами та небезпекою виконання робіт у зонах, наближених до бойових дій. Деталізуємо ці проблеми і представимо інформацію в табл. 1.

*Таблиця 1*

**Основні проблеми, які існують у сфері дорожнього господарства  
України у воєнний період**

| <b>Проблеми</b>      | <b>Їх характеристика</b>                                                                                                      |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Масштабні руйнування | Знищення тисяч кілометрів автошляхів, мостів, шляхопроводів і транспортних розв'язок, особливо у прифронтових та деокупованих |

|                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| інфраструктури                                      | регіонах. Пошкоджена дорожня мережа призводить до порушення логістичних зв'язків, ускладнює евакуацію населення та доставку гуманітарних вантажів. Додатково значна частина об'єктів потребує розмінування, що сповільнює темпи відновлення.                                                                                                                        |
| Дефіцит фінансових ресурсів                         | В умовах воєнного стану державні видатки переважно спрямовуються на оборону, тому фінансування дорожніх робіт зменшено. Місцеві бюджети не мають достатнього потенціалу для самостійного відновлення інфраструктури, а механізми залучення міжнародних інвестицій залишаються складними та тривалими. Це зумовлює нерівномірність темпів відновлення між регіонами. |
| Нестача будівельних матеріалів і технічних ресурсів | Частина підприємств з виробництва асфальтобетону, цементу та металоконструкцій зруйнована або розташована на окупованих територіях. Логістичні труднощі підвищують вартість доставки матеріалів і збільшують собівартість робіт.                                                                                                                                    |
| Кадрові проблеми                                    | Значна кількість фахівців дорожньої галузі мобілізована або вимушено переміщена, що призвело до дефіциту кваліфікованих працівників, інженерів і проєктантів. Це впливає на якість і швидкість виконання ремонтно-будівельних робіт.                                                                                                                                |
| Управлінські та організаційні труднощі              | Недосконалість нормативно-правової бази, складність процедур погодження проєктів, обмежена координація між державними, місцевими та міжнародними структурами. Відсутність єдиної довгострокової стратегії розвитку дорожньої інфраструктури у воєнних умовах знижує ефективність використання ресурсів.                                                             |

*Джерело:* власні узагальнення

У сукупності ці проблеми формують складне середовище для відновлення дорожнього господарства України, вимагаючи комплексних управлінських рішень, мобілізації внутрішніх і зовнішніх ресурсів, а також впровадження сучасних технологій та моделей управління, орієнтованих на стійкість і безпеку дорожнього господарства.

Зважаючи на ситуацію, яка склалася в сучасних умовах в досліджуваній галузі, обґрунтуємо пріоритетні напрями відновлення, модернізації та підвищення ефективності управління дорожнім господарством в умовах воєнних дій і післявоєнного відновлення (рис. 1).



**Рис. 1. Пріоритетні напрями розвитку дорожнього господарства в умовах воєнних дій і післявоєнного відновлення України**

*Джерело: власні узагальнення*

Отже, пропозиції щодо вдосконалення розвитку дорожнього господарства України у воєнний та післявоєнний періоди, передбачають, в

першу чергу, потребу створення єдиної Національної програми відновлення та розвитку доріг, що визначатиме пріоритетний розвиток об'єктів за їх стратегічною важливістю для держави (транспортні коридори, шляхи постачання гуманітарної допомоги, логістичні маршрути для військових потреб). Така стратегія має включати поетапний план реконструкції об'єктів дорожнього господарства, систему контролю якості робіт та механізми громадського моніторингу.

Також відповідно до потреби зміцнення фінансово-економічного потенціалу галузі необхідно удосконалити механізми формування та використання коштів Державного дорожнього фонду, передбачивши більшу гнучкість фінансування проєктів у кризових умовах. Доцільно активніше залучати грантові та кредитні ресурси міжнародних партнерів – ЄБРР, Світового банку, ЄІБ, – а також створити сприятливі умови для участі приватного бізнесу через державно-приватне партнерство.

Щодо впровадження інноваційних технологій і матеріалів, то сучасні технології швидкого будівництва та ремонту доріг, використання холодного асфальту, перероблених матеріалів, геосинтетиків та енергоощадних технологій дозволять суттєво скоротити витрати та підвищити стійкість доріг. Доцільно розширювати цифровізацію досліджуваної галузі шляхом впровадження систем геоінформаційного моніторингу, онлайн-контролю якості та електронних тендерних платформ.

Наступним важливим пріоритетом є посилення інституційної спроможності місцевих органів влади. Саме територіальні громади виступають ініціаторами локальних інфраструктурних проєктів, що сприяє відновленню мобільності населення та розвитку місцевої економіки, тому вони повинні отримати більше повноважень у плануванні, фінансуванні та контролі дорожніх робіт на своїх територіях. Важливо забезпечити їх кадрове та технічне підкріплення, навчання фахівців із проєктного управління, фінансового планування та залучення інвестицій.

Удосконалення нормативно-правової бази передбачає спрощення дозвільних та тендерних процедур для об'єктів, що мають стратегічне значення, а також оновлення державних стандартів дорожнього будівництва відповідно до європейських вимог. Поряд із цим, сталий розвиток галузі дозволить забезпечити впровадження екологічних норм і стандартів енергоефективності, які застосовуються в розвинених країнах.

В умовах воєнних ризиків зміцнення системи безпеки дорожнього руху та захисту інфраструктури є надзвичайно важливим, відповідно до чого необхідно удосконалити інженерні рішення щодо захисту мостів, шляхопроводів і транспортних вузлів, створювати резервні маршрути для евакуації та військових перевезень. Також розвиток систем відеомоніторингу, інтелектуального освітлення та навігаційних технологій дасть можливість підвищити рівень безпеки руху транспорту на дорогах.

Насамкінець, в рамках міжнародної співпраці та інтеграції у європейські транспортні мережі Україна має активніше долучатися до проєктів TEN-T та ініціатив ЄС у сфері транспорту й логістики. Це дозволить модернізувати ключові транспортні коридори, залучити додаткові інвестиції та зміцнити економічну інтеграцію з європейським простором.

У перспективі важливим завданням є формування нової моделі управління дорожнім господарством, яка ґрунтуватиметься на інноваційних технологіях, енергоефективних рішеннях та екологічних стандартах. Такий підхід дозволить не лише відновити втрачену інфраструктуру, але й підвищити її якість, безпеку та стійкість до можливих кризових ситуацій у майбутньому. Загалом, створення прозорих механізмів фінансування, партнерство держави, бізнесу й міжнародних донорів, а також інтеграція принципів сталого розвитку у післявоєнну стратегію відновлення є ключовими передумовами відродження дорожнього господарства України.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** У ході дослідження встановлено, що дорожнє господарство України у воєнний період зазнало значних втрат, які негативно вплинули на економічну, соціальну та оборонну сфери держави. Масштабні руйнування автомобільних доріг, мостів і транспортних вузлів призвели до порушення логістичних ланцюгів, зниження мобільності населення та ускладнення постачання товарів і гуманітарної допомоги.

Аналіз показав, що ключовими напрямками розвитку дорожнього господарства у воєнний та післявоєнний періоди є: забезпечення ефективного управління інфраструктурними проєктами, посилення фінансової підтримки з боку держави та міжнародних партнерів, упровадження інноваційних технологій будівництва і ремонту доріг, а також зміцнення координації між центральними та місцевими органами влади. Важливою умовою сталого розвитку галузі є прозорість використання бюджетних коштів, громадський контроль і врахування екологічних стандартів.

Отже, відновлення дорожнього господарства України має стати одним із пріоритетних завдань державної політики, оскільки воно безпосередньо впливає на обороноздатність, економічне зростання та інтеграцію регіонів. Формування стратегічної програми відбудови, що базуватиметься на принципах ефективності, безпеки та стійкості, забезпечить поступовий перехід від відновлення до модернізації дорожньої інфраструктури у контексті повоєнного розвитку країни.

В подальших наукових дослідженнях пропонується зосередити увагу на підвищенні ефективності діяльності публічних органів управління у сфері дорожнього господарства.

## Література

1. Загірняк Д.М., Залуніна О.М., Чумакова А.Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*. 2021. Вип. 1 (126). С. 17-21.
2. Купалова Г. Конкурентоспроможність підприємств дорожньої галузі в період реформ та економічної нестабільності. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2022. № 5, Том 1. С. 316-321. DOI: [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5\(1\)-52](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5(1)-52)
3. Непомнящий О. М. Управління безпекою автомобільних доріг: міжнародний досвід та вітчизняна практика. *Вчені записки ТНУ ім. В. І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2021. Т. 32(71), № 5. С. 7–12. DOI: <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-6468/2021.5/02>
4. Пархета В. І. Зарубіжний досвід публічного адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури та шляхи його впровадження в Україні. *The scientific heritage*. 2021. № 80. С. 50-56. DOI: <http://doi.org/10.24412/9215-0365-2021-80-4-50-56>
5. Серeda Ю.В. Особливості державного управління дорожнім будівництвом. *Право та державне управління*. 2022. №1. С. 197-202. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29>
6. Steelyana E. Public Private Partnership in Transportation Infrastructure. *E3S Web of Conferences*. 2023. Vol. 388. 01017. P.8. DOI: 10.1051/e3sconf/20232501017
7. Katsamenis I. Robotic Maintenance of Road Infrastructures: The HERON Project. 2022. arXiv. DOI: 10.48550/arXiv.2205.04164
8. Esperilla-Niño-de-Guzmán Y., Baeza-Muñoz M. d. l. Á., Gálvez-Sánchez F. J., Molina-Moreno V. Public–Private Partnership in Road Infrastructure Projects: A Review of Evolution, Approaches, and Prospects. Sustainability. 2024. 16(4). 1430. DOI: <https://doi.org/10.3390/su16041430>
9. Мости в Україні майже на 50% дорожчі, ніж у Польщі, й занадто великі: аналіз. *Хмарочос*. 13.08.2025. URL:

[https://hmarochos.kiev.ua/2025/08/13/mosty-v-ukrayini-majzhe-na-50-dorozhchi-nizh-u-polshhi-j-zanadto-velyki/?utm\\_](https://hmarochos.kiev.ua/2025/08/13/mosty-v-ukrayini-majzhe-na-50-dorozhchi-nizh-u-polshhi-j-zanadto-velyki/?utm_) (дата звернення: 03.10.2025).

10. У Держагентстві відновлення розповіли, скільки зі зруйнованих мостів вже відбудували. *Економічна правда*. 30 травня 2023. URL: [https://epravda.com.ua/news/2023/05/30/700647/?utm\\_](https://epravda.com.ua/news/2023/05/30/700647/?utm_) (дата звернення: 03.10.2025).

11. Експерти опублікували ганебну статистику ремонту українських доріг. *Мапа. ТСН*. URL: [https://tsn.ua/auto/news/ukrayina/eksperti-opublikovali-ganebnu-statistiku-remontu-ukrayinskih-dorig-mapa-1461834.html?utm\\_](https://tsn.ua/auto/news/ukrayina/eksperti-opublikovali-ganebnu-statistiku-remontu-ukrayinskih-dorig-mapa-1461834.html?utm_) (дата звернення: 04.10.2025).

12. *Міністерство інфраструктури України: офіційний сайт*. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 05.10.2025).

13. На Дорожній фонд планують виділити 43 млрд грн. *BuildPortal*. 23.09.2023. URL: [https://budport.com.ua/buildnews/29601-na-dorozhniy-fond-planuyut-vidiliti-43-mlrd-grn?utm\\_](https://budport.com.ua/buildnews/29601-na-dorozhniy-fond-planuyut-vidiliti-43-mlrd-grn?utm_) (дата звернення: 05.10.2025).

14. Де Україна братиме і на що витрачатиме гроші у 2025-му. Аналіз проєкту держбюджету. *Економічна правда*. 14.09.2024. URL: [https://epravda.com.ua/publications/2024/09/14/719340/?utm\\_](https://epravda.com.ua/publications/2024/09/14/719340/?utm_) (дата звернення: 05.10.2025).

## References

1. Zahirniak, D.M., Zalunina, O.M., Chumakova, A.H. (2021). Zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnykh posluh [Ensuring the competitiveness of transport services]. *Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho – Bulletin of Mykhailo Ostrohradskyi KrNU*. 1 (126). 17-21 [in Ukrainian].
2. Kupalova, H. (2022). Konkurentospromozhnist' pidpryyemstv dorozhn'oyi haluzi v period reform ta ekonomichnoyi nestabil'nosti [Competitiveness of road industry enterprises during the period of reforms and

economic instability]. *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu – Bulletin of Khmelnytsky National University*. 5, 1. 316-321. DOI: [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5\(1\)-52](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-310-5(1)-52) [in Ukrainian].

3. Nepomnyaschyy, O.M. (2021). Upravlinnya bezprkoyu avtomobilnyh dorig: miznarodnyy dosvid ta vitchyznyana praktyka [Road safety management: international experience and domestic practice]. *Vcheni zapysky TNU im. V.I.Vernadskogo. Seriya: Derzavne upravlinnya – Scientific notes of TNU named after V. I. Vernadskyi. Series: Public administration*. 32(71). 5. 7–12. DOI: <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-6468/2021.5/02> [in Ukrainian]

4. Parkheta, V.I. (2021). Zarubizhnyy dosvid publichnoho administruvannya v sferi dorozhn'oyi infrastruktury ta shlyakhy yoho vprovadzhennya v Ukrayini [Foreign experience of public administration in the field of road infrastructure and ways of its implementation in Ukraine]. *The scientific heritage – The scientific heritage*, 80, 50-56. DOI: <http://doi.org/10.24412/9215-0365-2021-80-4-50-56> [in Ukrainian]

5. Sereda, Yu. (2022). Osoblyvosti derzavnogo upravlinnya doroznim budivnytstvom [The peculiarities of the state management of road construction]. *Pravo ta derzavne upravlinnya – Law and public administration*. 1. 197-202. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29> [in Ukrainian]

6. Mazher, K. M. (2025). Review of studies on risk allocation and sharing in public-private partnerships. *Frontiers in Built Environment. Sec. Construction Management*. 19 February. Vol. 11. DOI: <https://doi.org/10.3389/fbuil.2025.1505891>

7. Cepparulo, Alessandra and Eusepi, Giuseppe and Giuriato, Luisa (2020). Public finances and Public Private Partnerships in the European Union. MPRA Paper. №103918, posted 04 Nov 2020. URL: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/103918/>

8. Steelyana, E. (2023). Public Private Partnership in Transportation Infrastructure. *E3S Web of Conferences*. Vol. 388. 01017. P.8. DOI: [10.1051/e3sconf/20232501017](https://doi.org/10.1051/e3sconf/20232501017)

9. Mosty v Ukraini mayzhe na 50% dorozhchi, nizh u Pol'shchi, y zhanadto velyki: analiz [Bridges in Ukraine are almost 50% more expensive than in Poland and too big: analysis]. *Khmarochos*. 13.08.2025. URL: [https://hmarochos.kiev.ua/2025/08/13/mosty-v-ukrayini-majzhe-na-50-dorozhchi-nizh-u-polshhi-j-zanadto-velyki/?utm\\_](https://hmarochos.kiev.ua/2025/08/13/mosty-v-ukrayini-majzhe-na-50-dorozhchi-nizh-u-polshhi-j-zanadto-velyki/?utm_) [in Ukrainian].

10. U Derzhahentstvi vidnovlennya rozpovily, skil'ky zi zruynovanykh mostiv vzhe vidbuduvaly [The State Agency for Reconstruction told how many of the destroyed bridges have already been rebuilt]. *Ekonomichna pravda*. 30.05.2023. URL: [https://epravda.com.ua/news/2023/05/30/700647/?utm\\_](https://epravda.com.ua/news/2023/05/30/700647/?utm_) [in Ukrainian].

11. Eksperty opublikuvaly hanebnu statystyku remontu ukrayins'kykh dorih. Mapa [Experts have published shameful statistics on the repair of Ukrainian roads. Map]. *TSN*. URL: [https://tsn.ua/auto/news/ukrayina/eksperti-opublikuvali-ganebnu-statistiku-remontu-ukrayinskih-dorig-mapa-1461834.html?utm\\_](https://tsn.ua/auto/news/ukrayina/eksperti-opublikuvali-ganebnu-statistiku-remontu-ukrayinskih-dorig-mapa-1461834.html?utm_) [in Ukrainian].

12. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine.]. Ofitsiynyy sayt. URL: <https://mtu.gov.ua/> [in Ukrainian].

13. Na Dorozhniy fond planuyut' vydilyty 43 mlrd hrn [UAH 43 billion is planned to be allocated for the Road Fund]. *BuildPortal*. 23.09.2023. URL: [https://budport.com.ua/buildnews/29601-na-dorozhniy-fond-planuyut-vidiliti-43-mlrd-grn?utm\\_](https://budport.com.ua/buildnews/29601-na-dorozhniy-fond-planuyut-vidiliti-43-mlrd-grn?utm_) [in Ukrainian].

14. De Ukrainy bratyme i na shcho vytrachatyme hroshi u 2025-mu. Analiz proyektu derzhbyudzhetu [Where will Ukraine get and spend money on in 2025. Analysis of the draft state budget.]. *Ekonomichna pravda*. 14.09.2024. URL: [https://epravda.com.ua/publications/2024/09/14/719340/?utm\\_](https://epravda.com.ua/publications/2024/09/14/719340/?utm_) [in Ukrainian].