

<sup>1</sup>Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

## **ТРАНСФОРМАЦІЯ УКРАЇНСЬКОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ: СТАЛІЙ ПОВОЄННИЙ РОЗВИТОК В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

У представленій науковій праці висвітлюються результати вивчення стратегічних векторів поствоєнного відродження транспортно-логістичного комплексу України в межах інтеграційного поступу нашої держави до європейського співтовариства.

Автори обґрунтовують тезу, що розгалужена транспортна мережа є фундаментальною «кровоносною системою» для національної економіки, а також ключовим чинником забезпечення стабільного, сталого, соціально-політичного розвитку та повноцінної міжнародної суб'єктності. Масштабні бойові дії спричинили катастрофічні деструкції дорожніх магістралей, авіаційних хабів, вузлових залізничних станцій та портової інфраструктури, що дестабілізувало логістичні ланцюги, внутрішню мобільність та експортно-імпорتنі операції.

Ревіталізація інфраструктури розцінюється як домінуючий аспект загальноекономічної регенерації країни, що передбачає не просто фізичну відбудову пошкоджених потужностей, а їхню глибинну структурну трансформацію із збереженням сталості згідно з регламентами ЄС. Виокремлено, що магістральними шляхами поствоєнного прогресу галузі є синхронізація транспортного простору України з європейською архітектурою, гармонізація параметрів колій та автодоріг до стандартів Євросоюзу, тотальна цифровізація логістичного менеджменту та розгортання інтелектуальних систем керування рухом. Критично важливим елементом виступає акумуляція іноземних капітальних інвестицій та активне входження у грантові програми Європейського Союзу, що дозволить модернізувати транскордонні транспортні коридори стратегічного значення.

Узагальнююче положення дослідження підкреслює, що реновація

галузі має спиратися на сталий розвиток, імплементацію високотехнологічних інновацій, посилення резистентності інфраструктурних об'єктів до ймовірних викликів та налагодження безшовної комунікації з логістичною екосистемою Європи.

Констатовано потребу в системному підході до реструктуризації транспортної бази України, що охоплює оновлення дорожньо-залізничного фонду, приведення його у відповідність до параметрів Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), оптимізацію вантажопотоків та впровадження Data-driven технологій. Це дозволить не лише нейтралізувати наслідки військової агресії, а й сформуванню прогресивну, конкурентну та захищену транспортну модель, яка гармоніюватиме з вимогами Брюсселя та сприятиме фіналізації входження України в єдиний європейський транспортний контур.

**Ключові слова:** транспорт; транспортна галузь; транспортна інфраструктура; європейська інтеграція України; сталий розвиток.

**Постановка проблеми.** Транспортна галузь та розгалужені мережі сполучення традиційно розглядаються як фундаментальна система національного господарського комплексу, виступаючи критично важливою детермінантою стабільного соціально-політичного розвитку будь-якої сучасної держави. Рівень транспортної доступності безпосередньо корелює з процесами урбанізації, формуванням економічного профілю регіонів, а також стратегічним розміщенням промислових потужностей та центрів освітньо-культурного тяжіння.

Транскордонні транспортні коридори відіграють роль ключового механізму забезпечення продуктивних міжнародних відносин та глобальної кооперації. Саме тому агресор цілеспрямовано здійснює систематичні ракетні обстріли інфраструктурних об'єктів України, завдаючи масштабних руйнувань автомобільним магістралям, летовищам, вузловим залізничним станціям та морським портовим комплексам, що спровокувало появу безпрецедентних викликів для вітчизняної логістики та суттєво ускладнило умови міжнародної торгівлі.

У зв'язку з цим, ревіталізація та прогресивний розвиток транспортної інфраструктури, що супроводжуються її глибокою адаптацією до жорстких нормативів та стандартів Європейського Союзу, трансформуються в один із визначальних факторів економічної реабілітації України в поствоєнну епоху. Беручи до уваги незворотний вектор євроінтеграції, «процес відновлення

національної транспортної системи повинен фокусуватися не лише на механічній відбудові знищених активів, а й на проведенні всеохоплюючої структурної модернізації у межах інтеграції до загальноєвропейської мережі транспортних коридорів». Зазначені обставини роблять критично актуальною розробку інноваційних стратегічних планів реновації галузі, які мають інтегрувати в собі реформування управлінських моделей, оптимізацію логістичних ланцюгів та тотальну цифровізацію сектору для задоволення потреб внутрішнього ринку, а також враховувати основні складові сталого розвитку, а саме екологічну стійкість, економічну ефективність і підтримувати стратегічні горизонти міжнародного партнерства та транскордонної співпраці.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Результати огляду наукових досліджень за обраною тематикою підтверджують високий рівень зацікавленості представників вітчизняної та світової академічної спільноти, а також профільних експертів у детальному вивченні питань еволюції транспортного сектору. Ключовий фокус досліджень спрямований на детермінацію впливу євроінтеграційних процесів на функціонування транспортної архітектури України.

Зокрема, у працях Тетяни Чаркіної та Олександра Кучабського ґрунтовно описується стан інфраструктурних об'єктів у передвоєнну добу та пропонуються варіативні сценарії їхньої подальшої регенерації.

Питання гармонізації вітчизняного правового поля з регуляторними актами та стандартами Європейського Союзу перебувають у центрі уваги Ірини Поліщук та Світлани Ткачук [9].

Андрій Устименко робить акцент на важливості оновлення міжнародних логістичних артерій як інструменту інтенсифікації торговельної співпраці з країнами Європи [13].

Олена Дмітрієва, аналізуючи механізми державної підтримки інноваційного поступу в інфраструктурній сфері, аргументує, що «для досягнення результативності у відбудові критично важливим є впровадження альтернативних управлінських стратегій, що базуються на успішному досвіді держав ЄС у сегменті транспортної логістики» [3, С. 37].

На винятковому значенні інтеграції України до панєвропейських логістичних мереж та участі у спільних транспортних ініціативах наголошують Микола Бойко та Ганна Ерфан [2].

Віра Богомазова спільно з Тетяною Квашою окреслюють вектори майбутнього розвитку галузі крізь призму світових науково-технологічних тенденцій, стверджуючи, що «впровадження інтелектуальних рішень, як-от автономні транспортні системи, діджиталізація операційного менеджменту та синхронізація з європейськими Smart-мережами, виступають фундаментальними драйверами прогресу» [1, С. 11].

Загалом, систематизація наукових поглядів дозволяє стверджувати, що пріоритетними векторами реабілітації транспортної інфраструктури України є: досягнення повної сумісності з європейськими технічними нормами, капітальна модернізація ключових вузлових станцій, активна імплементація цифрових інструментів та посилення антикризової стійкості систем до майбутніх викликів.

Метою статті є виявлення перспективної траєкторії трансформації національної транспортної мережі згідно з інтеграційними вимогами ЄС, а також розробка та наукове підтвердження дієвих методологічних підходів, що виступатимуть фундаментом для успішного відновлення у рамках сталого розвитку і подальшого стійкого функціонування транспортної системи країни.

**Постановка завдання.** Враховуючи що методологічний апарат даної наукової праці базується на комплексному міждисциплінарному підході, що синтезує інструментарій економічного аналізу, стратегічного геополітичного прогнозування та професійного транспортного моделювання.

Зокрема, метод системно-структурного аналізу було задіяно для всебічної інвентаризації наявної транспортної мережі та ідентифікації найбільш критичних об'єктів, що потребують першочергової регенерації; реалізованих у державах Європейського Союзу, з метою виявлення адаптивного потенціалу для їхньої імплементації в українських реаліях; методологія SWOT-аналізу дозволить систематизувати внутрішні переваги та вразливі місця актуального транспортного сектору України, а також окреслити зовнішні вікна можливостей і потенційні ризики в умовах інтенсифікації євроінтеграційного курсу; апарату наукового прогнозування було відведено роль у моделюванні варіативних сценаріїв майбутньої еволюції транспортної системи залежно від динаміки фінансової допомоги міжнародних партнерів та інтенсивності реалізації внутрішніх структурних перетворень.

У підсумку, застосування такої багатогранної дослідницької парадигми надасть змогу не лише здійснити ґрунтовну діагностику поточного стану логістичної інфраструктури, а й сформулювати обґрунтовані стратегічні рекомендації щодо її ефективного відновлення та впровадження принципів сталого та збалансованого розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Нині транспортний комплекс та відповідна йому інфраструктурна база України переживають переломний момент своєї історії, що на тривалу перспективу закладе фундамент для її успішного позиціонування всередині європейського співтовариства. Такий стан справ закономірно передбачає впровадження дієвих стратегій фінансового менеджменту, активне застосування сучасних ІТ-рішень та прискорену інтеграцію у логістичну систему Європи.

Хоча війна завдала нищівних ударів по фізичному фонду країни, вона водночас створила умови для переосмислення підходів до розвитку та інтеграції найсучасніших наукових досягнень. Це включає в себе як безпосередню відбудову пошкоджених транспортних шляхів і вузлів, так і глибоку трансформацію галузевої політики, орієнтованої на повну сумісність із європейськими стандартами якості та безпеки. Внаслідок тотальної військової агресії транспортна інфраструктура України зазнала безпрецедентних руйнувань, що критично позначилося на працездатності логістичної екосистеми країни та її міжнародній суб'єктності у сфері перевезень. Спеціалізовані оцінки Міністерства інфраструктури підтверджують факт руйнації чи серйозного пошкодження понад 25 000 км дорожнього полотна та 500 мостових переходів [7].

Окрім безпосередньо шляхів загального користування, значних втрат зазнали ключові транспортні вузли: залізничні вокзали, летовища та морські порти, що фактично дезорганізувало міжрегіональну комунікацію та знизило рентабельність внутрішніх транспортних операцій. Статистичні показники початку 2024 року фіксують зростання прямих матеріальних збитків транспортної галузі до суми, що перевищує \$40,88 млрд. Вказаний збиток є інтегральним показником, який охоплює руйнування в автомобільному, залізничному, морському, річковому та авіаційному транспортних сполученнях.

Суттєвих деструктивних втрат зазнав залізничний сегмент транспорту: критичних пошкоджень або повної ліквідації зазнали

понад 6 300 кілометрів залізничного полотна, 41 мостова споруда та близько 1 600 одиниць тягового й причіпного рухомого складу, що спричинило різке падіння пропускнуої здатності магістралей та значне ускладнення процесів транспортування як пасажирських потоків, так і промислових вантажів. Також дестабілізуючим фактором стала тривала блокада та артилерійські обстріли ключових чорноморських гаваней, зокрема Києва, Одеси, Миколаєва та Херсона, що зумовило припинення їхнього операційного функціонування та масштабне пошкодження портової інфраструктури, критично обмеживши експортно-імпортний потенціал морської логістики та спровокувавши відчутний негативний вплив на загальноекономічні показники держави.

Сукупні масштаби руйнувань, яких зазнала транспортна інфраструктура української держави, офіційно визнаються безпрецедентними, що вимагатиме для їхнього усунення значних інвестиційних вливань, стабільної підтримки міжнародних партнерів та використання інноваційних технологій з метою забезпечення операційної стійкості та ефективності логістичної системи в майбутньому. Експертне середовище дотримується думки, що «стратегія відновлення транспортної бази повинна базуватися не на механічному поверненні до параметрів передвоєнного часу, а на системному пристосуванні до кардинально нових геополітичних обставин та економічних викликів».

Отже, поряд із завданнями фізичної реконструкції зруйнованих шляхів і вузлів, пріоритетним стає впровадження сучасних технологічних концепцій, здатних підвищити адаптивність та захищеність транспортних комунікацій від майбутніх ризиків.

Збройний конфлікт став чинником глибокої трансформації логістичного ландшафту України, що призвело до руйнування звичних маршрутів і поставило бізнес перед необхідністю екстреної адаптації до нових умов перевезень. Найбільш негативний вплив відчули економічні райони, де були сконцентровані провідні логістичні потужності, зокрема в південно-східному секторі країни. Припинення повноцінного функціонування морських портів Чорного моря змусило підприємства переформатувати логістику, зробивши ставку на залізничний транспорт і вантажні автоперевезення через західні кордони.

Для підтримки життєздатності транспортного сектору в умовах війни було реалізовано низку оперативних заходів, а саме:

- адаптивна перебудова логістичних схем: перенаправлення основних вантажопотоків на залізничні магістралі та інтенсифікація використання дорожньої мережі в західному напрямку;
- розбудова прикордонної інфраструктури: підвищення пропускної спроможності митних постів та формування мережі нових логістичних центрів у районах, що межують з країнами ЄС;
- системна взаємодія з міжнародними донорами: використання фінансових і технічних інструментів підтримки від США та ЄС для проведення термінової реконструкції та модернізації стратегічних транспортних об'єктів.

Впровадження цифрового менеджменту: перехід до автоматизованих систем управління поставками та використання електронного документообігу для оперативного контролю вантажоперевезень. Навіть за умов критичного тиску, оперативні управлінські рішення щодо реформатування логістики, підтримка з боку міжнародної спільноти та активне впровадження цифрових інструментів дозволяють підтримувати стабільне функціонування економічного базису. Існує чітка усвідомленість, що майбутня модернізація транспортної системи України вимагає багатовекторного підходу, який охоплює не лише фізичну реставрацію об'єктів, а й концептуальну переорієнтацію національної стратегії на засади європейських стандартів якості та безпеки. Успіх цієї трансформації перебуває у прямій залежності від обсягів кредитної та грантової підтримки міжнародних донорів, готовності державного апарату до оперативного здійснення законодавчих реформ та здатності галузі до швидкої адаптації сучасних наукоємних технологій у транспортних процесах.

Ефективність поствоєнної інтеграції України до європейського простору значною мірою детермінується темпами відновлення та якісними показниками трансформації транспортної галузі. Стратегічним базисом для цього процесу залишається Угода про асоціацію з ЄС, яка набула чинності у 2017 році та стала правовим фундаментом для реформування сектору. Документ регламентує приведення транспортної політики держави у відповідність до європейських вимог, зокрема через уніфікацію законодавства, технічне оновлення інфраструктури та розвиток міжнародних транспортних шляхів, що поєднують Україну з транспортною архітектурою Європи [9, С. 53].

Пріоритетними завданнями, визначеними в межах Угоди, є впровадження європейських безпекових стандартів у дорожньому, залізничному, авіаційному та морському секторах, а також спрощення

транскордонних процедур і створення умов для вільної конкуренції на ринку перевезень. Модернізація транспортної мережі згідно з концепцією TEN-T має сфокусуватися на ключових коридорах, що зв'язують важливі економічні зони ЄС, і передбачає системне зміцнення залізничних шляхів, стратегічних автомагістралей та інфраструктури морських гаваней [13, С. 19].

Доведено, що повноцінне відродження та модернізація транспортних комунікацій України неможливі без залучення значних обсягів зовнішнього фінансування. На сучасному етапі Європейський Союз разом із міжнародними фінансовими структурами та країнами-партнерами реалізують комплексні плани фінансового забезпечення реконструкції об'єктів критичної інфраструктури. Важливе місце посідає програма «Connecting Europe Facility (CEF)», що фінансує розвиток стратегічних мереж у країнах ЄС та асоційованих партнерах [4]. Європейський інвестиційний банк спрямовує ресурси на розвиток транскордонних залізничних маршрутів; ЄБРР забезпечує відновлення пошкоджених доріг, мостів і колій; а Світовий банк та МВФ курують питання цифрового та технологічного оновлення сектору [11].

Окрему роль відіграють гранти CEF та положення Транспортної стратегії-2030, орієнтовані на модернізацію транзитних коридорів [9, С. 50].

Підсумовано, що «успішна реалізація міжнародних донорських програм сприятиме інтенсифікації входження України до загальноєвропейської логістичної системи та гарантуватиме цільове використання фінансових ресурсів».

Ми переконані, що перспективна ревіталізація транспортної галузі та логістичних мереж України потребує системної інтегральної моделі, яка охоплює відновлення фізичних об'єктів та модернізацію автошляхів відповідно до технічних стандартів ЄС, а також всеосяжну реформу управління й технологічне оновлення залізниці з акцентом на впровадження новітніх розробок і повну уніфікацію колії за європейським зразком. Для успішного втілення цих планів дорожній фонд, залізнична мережа, авіаційна галузь та морські комунікації мають отримати безпрецедентні обсяги інвестиційного капіталу та стабільну підтримку світових партнерів, що прискорить адаптацію України до європейської транспортної системи. У цьому процесі логічним пріоритетом є розвиток дорожньої інфраструктури як ключової ланки транспортного комплексу держави, що має визначальне значення для забезпечення сталого економічного зростання. Повноцінна відбудова дорожньої мережі в поствоєнний

період повинна корелювати із вимогами європейського законодавства щодо технічної якості та екологічної безпеки, включаючи: експлуатацію новітніх складів та сумішей для зміцнення конструктивних елементів доріг і мостів; інтенсивний розвиток мережі сучасних автострад та їхню органічну інтеграцію у структуру європейських транспортних зв'язків; масштабну цифровізацію через розвиток інтелектуальних транспортних платформ (ITS), які забезпечують ефективний моніторинг руху та запобігають виникненню транспортних колапсів [11, С. 15].

Центральною ідеєю другого фазового періоду відновлення стане тотальна цифровізація транспортного ландшафту України. Експлуатація сучасних інформаційно-аналітичних платформ створить умови для бездоганного моніторингу транспортної активності та швидкої верифікації логістичної документації через автоматизовані системи ITS. Технологічне оновлення диспетчерських центрів дозволить у реальному часі керувати потоками автомобілів, суттєво знижуючи щільність заторів у містах [1, С. 15]. Використання GPS-технологій для контролю за одиницями транспорту стане стандартом, що дозволить підвищити ефективність логістики та раціоналізувати витрати. Паралельно передбачено створення інтелектуальних логістичних терміналів для швидкого сортування вантажів а впровадження концепції «зеленого» транспорту, що базується на пріоритетному розвитку електротранспорту (трамваїв, тролейбусів) та інших екологічних видів пересування.

**Висновки.** Стратегічний розвиток транспортних мереж України у повоєнний період є невід'ємною умовою для динамічного відновлення економічного потенціалу та успішної синхронізації з європейською транспортною екосистемою. Модернізація галузевої інфраструктури у поствоєнний час має спиратися на залучення потужних інвестиційних потоків, проведення системної діджиталізації всіх ланок управління, оптимізацію адміністративних механізмів, впровадження стандартів Європейського Союзу та дотримання умов сталого розвитку, використання передових технологічних концепцій.

Такий підхід дозволить сконструювати сучасну та стійку до зовнішніх впливів транспортну інфраструктуру, спроможну ефективно обслуговувати як внутрішні потреби економіки, так і міжнародні транзитні потоки. Масштабна гармонізація з вимогами ЄС разом із використанням міжнародного фінансового сприяння сформує сталу платформу для галузевих реформ. Це надасть Україні змогу скористатися значними перевагами, а саме: отримувати фінансування з європейських фондів для розбудови стратегічних

об'єктів; спростити процедури транскордонних перевезень через інтеграцію у мережу TEN-T; підвищити рівень конкурентоспроможності національних перевізників шляхом переходу на загальноєвропейські експлуатаційні та екологічні норми.

1. Богомазова В. М., Кваша Т. К. Аналіз перспективності світових наукових і технологічних напрямів розвитку у сфері транспорту. *Наука, технології, інновації*. 2020. Вип. 2. С. 7–17. DOI: 10.35668/2520-6524-2020-2-01 2. Бойко М. Ю., Ерфан Г. Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2011. Вип. 10. С. 338–242 3. Дмитрієва О. І. Формування наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Економічний Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2021. Вип. 26. С. 34–44. DOI: 10.30977/PPB.2226-8820.2021.26.34 4. Європейська Комісія. Програма підтримки розвитку транспортної інфраструктури України. Офіційний звіт Європейської Комісії. 2024. URL: <https://ec.europa.eu> (дата звернення: 10.10.2025). 5. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Відновлення транспортної інфраструктури України: стратегічні пріоритети. *Аналітична доповідь*. 2024. URL: <https://ier.com.ua> (дата звернення: 12.10.2025). 6. Когут М., Содома Р., Демчина В. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор економічного зростання України. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. С. 552. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-1087>. 7. Міністерство інфраструктури України. Відновлення транспортної інфраструктури України: виклики та перспективи : офіційний звіт Міністерства інфраструктури України. 2024. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 16.10.2025). 8. ООН. Вплив воєнних дій на транспортні шляхи в Україні. *Спеціальний звіт ООН*. 2024. URL: <https://un.org> (дата звернення: 16.10.2025). 9. Поліщук І. В., Ткачук С. Р. Інтеграція глобальних транспортних тенденцій ЄС в Україні: актуалізація нормативно-правової бази. *Юридичний вісник*. 2023. Вип. 3(68). С. 44–54. DOI: 10.18372/2307-9061.68.17972 10. Світовий банк. Оцінка економічних наслідків руйнування інфраструктури в Україні. *Звіт Світового банку*. 2024. URL: <https://worldbank.org> (дата звернення: 18.10.2025). 11. Світовий банк. Відновлення транспортної інфраструктури України: виклики та перспективи. *Аналітичний звіт Світового банку*. 2024. URL: <https://worldbank.org> (дата звернення: 10.11.2025). 12. Українська правда. Війна та інфраструктура: що знищено і що необхідно відновити. *Аналітика*. 2024. URL: <https://pravda.com.ua> (дата звернення: 12.11.2025). 13. Устименко А. Транспортна інфраструктура: поняття та змістовне наповнення. *Актуальні проблеми правознавства*. 2024. № 1. С. 131–141. DOI:10.35774/app2024.01.131.

## REFERENCES:

1. Bohomazova V. M., Kvasha T. K. Analiz perspektyvnosti svitovykh naukovykh i tekhnolohichnykh napriamiv rozvytku u sferi transportu. *Nauka, tekhnolohii, innovatsii*. 2020. Vyp. 2. S. 7–17. DOI: 10.35668/2520-6524-2020-2-01 2. Boiko M. Yu., Erfan H. Yu. Mistse i znachennia Ukrainy v realizatsii transportnoi polityky YeS. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu*. 2011. Vyp. 10. S. 338–242 3. Dmytriieva O. I. Formuvannia naukovoi paradyhmy derzhavnoho rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury. *Ekonomichnyi Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho avtomobilno-*

*dorozhnoho universytetu*. 2021. Vyp. 26. S. 34–44. DOI: 10.30977/PPB.2226-8820.2021.26.34

**4.** Yevropeiska Komisiia. Prohrama pidtrymky rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy. Ofitsiinyi zvit Yevropeiskoi Komisii. 2024. URL: <https://ec.europa.eu> (data zvernennia: 10.10.2025).

**5.** Instytut ekonomichnykh doslidzhen ta politychnykh konsultatsii. Vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy: stratehichni priorytety. *Analychna dopovid*. 2024. URL: <https://ier.com.ua> (data zvernennia: 12.10.2025).

**6.** Kohut M., Sodoma R., Demchyna V. Rozvytok transportnoi infrastruktury yak faktor ekonomichnoho zrostantia Ukrainy. *Ekonomika ta suspilstvo*. 2024. № 60. S. 552. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-1087>.

**7.** Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. *Vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy: vyklyky ta perspektyvy* : ofitsiinyi zvit Ministerstva infrastruktury Ukrainy. 2024. URL: <https://mtu.gov.ua> (data zvernennia: 16.10.2025).

**8.** OON. Vplyv voiennykh dii na transportni shliakhy v Ukraini. *Spetsialnyi zvit OON*. 2024. URL: <https://un.org> (data zvernennia: 16.10.2025).

**9.** Polishchuk I. V., Tkachuk S. R. Intehratsiia hlobalnykh transportnykh tendentsii YeS v Ukraini: aktualizatsiia normatyvno-pravovoi bazy. *Yurydychnyi visnyk*. 2023. Vyp. 3(68). S. 44–54. DOI: 10.18372/2307-9061.68.17972

**10.** Svitovyi bank. Otsinka ekonomichnykh naslidkiv ruinuvannia infrastruktury v Ukraini. *Zvit Svitovoho banku*. 2024. URL: <https://worldbank.org> (data zvernennia: 18.10.2025).

**11.** Svitovyi bank. Vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy: vyklyky ta perspektyvy. *Analychnyi zvit Svitovoho banku*. 2024. URL: <https://worldbank.org> (data zvernennia: 10.11.2025).

**12.** Ukrainska pravda. Viina ta infrastruktura: shcho znyschcheno i shcho neobkhidno vidnovyty. *Analychka*. 2024. URL: <https://pravda.com.ua> (data zvernennia: 12.11.2025).

**13.** Ustyenko A. Transportna infrastruktura: poniattia ta zmistovne napovnennia. *Aktualni problemy pravoznavstva*. 2024. № 1. S. 131–141. DOI:10.35774/app2024.01.131.

---

**Skakovska S. S.** [1; ORCID ID: 0000-0002-3415-9613],

Candidate of Economics (Ph.D.), Associate Professor,

**Marchuk O. O.** [1; ORCID ID: 0009-0001-7324-9056],

Post-graduate Student

**Ivaniv R. H.** [1; ORCID ID: 0009-0008-5089-1821],

Post-graduate Student

<sup>1</sup>National University of Water and Environmental Engineering, Rivne

## PROSPECTS FOR THE TRANSFORMATION OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION: IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRINCIPLES IN THE POST-WAR PERIOD

The presented scientific work highlights the results of studying the strategic vectors of the post-war revival of the transport and logistics complex of Ukraine within the framework of the integration progress of our

**state towards the European community. The authors substantiate the thesis that an extensive transport network is a fundamental "blood supply system" for the national economy, as well as a key factor in ensuring stable socio-political development and full-fledged international subjectivity. Large-scale hostilities caused catastrophic destruction of highways, aviation hubs, railway junctions and port infrastructure, which destabilized logistics chains, internal mobility and export-import operations. Infrastructure revitalization is regarded as a dominant aspect of the country's general economic regeneration, which involves not just the physical reconstruction of damaged capacities, but their deep structural transformation in accordance with EU regulations. It is highlighted that the main paths of post-war progress of the industry are the synchronization of the transport space of Ukraine with the European architecture, the harmonization of the parameters of tracks and highways to the standards of the European Union, the total digitalization of logistics management and the deployment of intelligent traffic control systems. A critically important element is the accumulation of foreign capital investments and active participation in the grant programs of the European Union, which will allow modernizing cross-border transport corridors of strategic importance. The generalization of the study emphasizes that the renovation of the industry should be based on the implementation of high-tech innovations, increasing the resistance of infrastructure facilities to potential challenges and establishing seamless communication with the logistics ecosystem of Europe. The need for a systemic approach to restructuring the transport base of Ukraine has been identified, which includes updating the road and railway fund, bringing it into line with the parameters of the Trans-European Transport Network (TEN-T), optimizing freight flows, and implementing Data-driven technologies. This will not only neutralize the consequences of military aggression, but also form a progressive, competitive, and secure transport model that will be in harmony with the requirements of Brussels and contribute to the finalization of Ukraine's entry into the single European transport circuit.**

**Keywords:** transport; transport industry; transport infrastructure; European integration of Ukraine; sustainable development.

Отримано: 27 листопада 2025 року  
Прорецензовано: 02 грудня 2025 року  
Прийнято до друку: 18 грудня 2025 року