

УДК 656.1/.5:338.47:339.9(477)

МОСКВІЧОВА О.

к.е.н., доцент, доцент кафедри публічного управління, менеджменту інноваційної діяльності та дорадництва Національного університету біоресурсів і природокористування України, e-mail: devenezia@nubip.edu.ua, ORCID ID: 0000-0002-0763-9929

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: ВИКЛИКИ, ТРАНСФОРМАЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Мета. Оцінка транспортної системи України щодо здатності адаптуватися до кризових умов війни, а також виявлення можливостей її використання та модернізації для забезпечення національної та міжнародної логістики в повоєнний період. **Методика.** У роботі використовувалися такі методи наукового пізнання: метод аналізу й синтезу – для вивчення стану доріг, обсягу транзиту, втрат інфраструктури; порівняння – для зіставлення транспортної системи України і зарубіжних країн; індукція та дедукція – для формулювання загальних висновків на основі окремих спостережень; системний підхід – для розробки комплексних стратегій розвитку транспортної системи України в умовах війни та у повоєнний період; а також графічний метод – для візуалізації отриманих результатів. **Результати.** Визначено ключові виклики пов'язані із втратою авіаційних та морських шляхів. Обґрунтовано наявність проблеми перенавантаження на залізничній та автомобільній мережах. Доведено недостатній рівень швидкісної інфраструктури та виявлено шляхи розв'язання даної проблеми. **Наукова новизна.** Наукова новизна дослідження полягає в комплексному аналізі впливу війни на національну логістичну систему в контексті транзитної та експортної функції України, а також у визначенні стратегічних напрямів розвитку інфраструктури з урахуванням досвіду 2022–2024 років. **Практична значимість.** Практична значимість дослідження полягає в тому, що його результати можуть бути використані урядовими структурами щодо оптимізації транспортної стратегії України, інтеграції до європейських транспортних коридорів і відновлення логістичних ланцюгів у післявоєнний період.

Ключові слова: транспортна система України; транспортний коридор; автошляхи; транспортні магістралі; транспортна оптимізація

Постановка проблеми

Повномасштабна військова агресія РФ проти України спричинила глибокі деструкції в національній транспортній системі, особливо в авіаційній та морській логістиці, що були критично важливими для забезпечення експорту, транзиту та внутрішніх перевезень. Закриття повітряного простору, блокада портів Чорного моря, пошкодження інфраструктурних об'єктів та перерозподіл логістичних потоків призвели до різкої зміни функціонального навантаження на залізничні й автомобільні магістралі.

В умовах воєнного стану постала гостра потреба у швидкій адаптації національної транспортної системи до нових загроз і викликів, а також у модернізації та відновленні логістичних ланцюгів, здатних забезпечити стійкість економіки, функціонування гуманітарної допомоги, мобільність військових ресурсів та міжнародне співробітництво. Незважаючи на реалізацію державних інфраструктурних програм, таких як «Велике будівництво», та ухвалення Національної транспортної стратегії, об'єктивні умови війни виявили цілу низку проблем: обмежений розвиток швидкісних магістралей, недостатній рівень цифровізації перевезень, слабку інституційну спроможність в управлінні логістичними процесами. Таким чином, дослідження стану транспортної інфраструктури України в умовах війни та окреслення напрямів її відновлення є важливим як у науковому плані для розвитку теорії кризового управління транспортною мережею, так і у практичному вимірі — для підвищення ефективності логістичних рішень, інтеграції до європейського транспортного простору та зміцнення економічної стійкості держави.

Формування цілей роботи

Проблематика розвитку транспортної інфраструктури України, зокрема в контексті транзитного потенціалу та інтеграції до європейських логістичних мереж, активно розглядається у працях як

вітчизняних, так і зарубіжних дослідників. У роботах О. І. Шишлакова [1], О.І. Дмитрієва [2] та О.А. Шиби акцентується на стратегічному значенні географічного положення України як транзитної держави між ЄС, Кавказом та Центральною Азією, а також на потребі адаптації інфраструктури до європейських стандартів.

Детальний аналіз стану автотранспортної мережі та ефективності державних інвестиційних програм наводиться у звітах Світового банку та Міністерства інфраструктури України (2021–2023 рр.). У працях А.В. Устименка [4] та О.В. Марісіо розглянуто соціально-економічні наслідки пошкодження критичної логістики під час бойових дій, а також вплив військових ризиків на міжнародний експорт зернових.

Однак, незважаючи на значну кількість публікацій, більшість із них: охоплюють передусім довоєнний період або початок 2022 року; не враховують динаміку адаптаційних змін у логістиці під час затяжного конфлікту; рідко комплексно аналізують роль транспортної системи у військовій мобільності, гуманітарних перевезеннях та експорті зерна у нових геополітичних реаліях. Невирішеною залишається проблема оцінки стійкості транспортної системи в умовах довготривалої війни та формулювання практичних механізмів інтеграції пошкодженої інфраструктури до оновленої європейської мережі логістичних коридорів.

Виклад основного матеріалу дослідження

З початком повномасштабного вторгнення РФ в Україну припинилось авіасполучення, у зв'язку із небезпекою ракетних обстрілів. Морські транспортні коридори перебували під постійними обстрілами, блокада чорноморських портів та інші логістичні труднощі зумовили пошуки альтернативних шляхів експорту, включаючи залізничні та річкові маршрути.

Експорт зерна традиційно відіграє ключову роль у вітчизняній економіці. Україна була і залишається одним із провідних світових експортерів зерна, зокрема пшениці, кукурудзи та ячменю. Станом на 01.01.2025 р. наша країна експортує понад 80% кукурудзи та близько 75% пшениці [4], що наповнює її військовий бюджет.

В даних умовах збільшилось навантаження на залізничний та автотранспортний коридори, які забезпечують перевезення стратегічно важливих вантажів та пасажирів. Укрзалізниця за роки війни евакуювала 4 млн. людей, використовуючи весь наявний рухомий склад [5]. Забезпечує транспорт для українських високопосадовців, а також для іноземних делегацій, включаючи візити лідерів інших держав. Доставляє медикаменти та інші необхідні вантажі на фронт. Очевидно, що транспортна система України є стратегічно важливою, особливо в умовах війни.

Зміни в структурі транспортних перевезень України, у зв'язку із військовим вторгненням РФ, показані на рисунку 1.

В цілому Україна має розгалужену транспортну систему, яка відіграє ключову роль у забезпеченні транзиту між Європейським Союзом, Азією та Близьким Сходом. Геостратегічне розташування країни робить її важливим хабом у міжнародній логістиці та торговельно-економічних зв'язках.

До складу транспортної системи України входять [6]:

- понад 170 тис. км автомобільних доріг;
- понад 20 тис. км залізничного полотна (одна з найбільших у Європі мереж);
- 13 морських портів;
- 4 міжнародні транспортні коридори (ТРАСЕКА, Євро-Азійський, Балтика – Чорне море та Пан'європейський коридор №5),
- розвинена мережа авіасполучення (понад 20 аеропортів міжнародного та регіонального значення).

Автомобільні магістралі міжнародного значення проходять через усі основні регіони держави. Серед ключових маршрутів [6]:

- Е-5 (Київ - Львів - Лісабон);
- Е-17 (Львів - Люблін - Варшава);
- Е40 (Київ – Львів – Краків – Франкфурт) — один з найдовших транспортних коридорів Європи;
- Е50 (Ужгород – Дніпро);
- Е95 (Київ – Одеса – Стамбул);

- E85 (Чернівці – Бухарест – Софія – Афіни);
- E-471 (Львів - Стрий - Чоп).

З України забезпечується пряме автобусне сполучення з містами Польщі, Чехії, Німеччини, Італії, Іспанії, Великої Британії та ін. Міжнародне залізничне сполучення дає можливість доїхати до Варшави, Кракова, Праги, Братіслави, Афін, Бухареста, Софії, Відня.

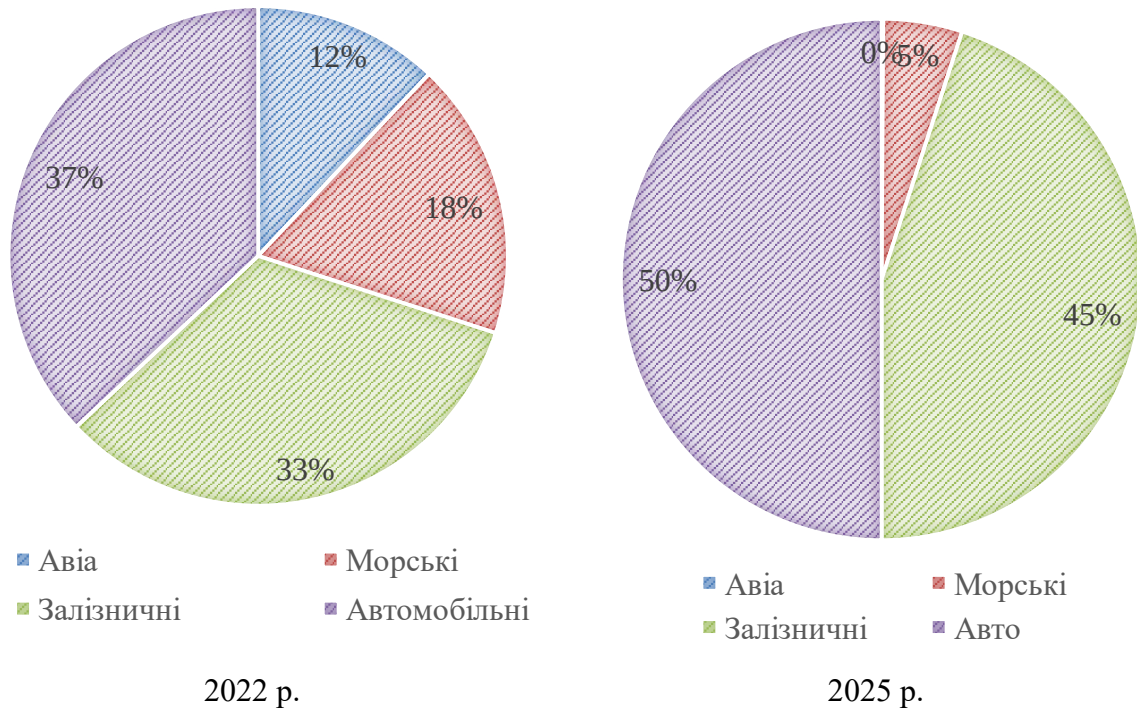


Рис. 1. Структура транспортних перевезень України станом на 1 січня 2022 р. та 2025 р.
Складено автором на основі [6]

У центральній частині України Київ виступає не лише адміністративним, але й транспортним центром, з розгалуженими маршрутами до всіх куточків країни та закордону. Одеський регіон має стратегічне морське значення і концентрує найбільші портові перевезення. Харків, Дніпро, Запоріжжя, Львів — основні залізничні та автомобільні вузли країни.

Станом на 2021 рік, загальна протяжність автомобільних доріг з твердим покриттям в Україні становила понад 164 тис. км, із середньою щільністю 273,6 км на 1000 км². Найвища щільність відзначається в західних областях — зокрема, у Львівській області — 374,2 км на 1000 км² [4], що дозволяє охоплювати важливі економічні об'єкти кільцевими маршрутами.

Слід зауважити, що 97% доріг мають тверде покриття, проте лише близько 39% відповідають сучасним стандартам якості. Найбільш наближеними до європейських стандартів є автомобільні дороги загальнодержавного значення I категорії (з чотирма і більше смугами руху та шириною проїзної частини понад 15 м), які становлять 2,2 тис. км або близько 1,4% від протяжності усієї мережі автомобільних доріг країни [6].

Ці дороги зосереджені переважно в Київській області та на ключових міжнародних маршрутах, таких як [6]:

- М-06 Київ — Чоп (частина європейського коридору E40);
- М-03 Київ — Харків — Довжанський (частина E40);
- М-05 Київ — Одеса (частина E95);
- Київ — Бориспіль.

Незважаючи на наявність цих магістралей, загальна протяжність швидкісних доріг в Україні залишається невеликою порівняно з країнами Європейського Союзу. Для порівняння, у Німеччині протяжність швидкісних доріг становить понад 12,5 тисяч кілометрів, а у Франції — понад 7 тисяч кілометрів [6].

Як видно з рис. 2, найбільшу частку в мережі доріг державного значення займають територіальні дороги, які з'єднують обласні та районні центри, а також важливі об'єкти інфраструктури. Міжнародні та національні дороги забезпечують зв'язок України з іншими країнами та між основними містами всередині країни.

Завдяки своєму географічному розташуванню Україна має надзвичайно високий рейтинг для транзитних перевезень вантажів. Проте прибуток від такої діяльності у довоєнний період становив 1,81 млрд. дол. США, що значно менше за подібний показник у сусідній Польщі за той же період, який становив 4 млрд дол. США [4], при тому що її територіальні можливості менші. Проблема полягала у відсутності транспортних магістралей, що відповідали б вимогам світових стандартів.

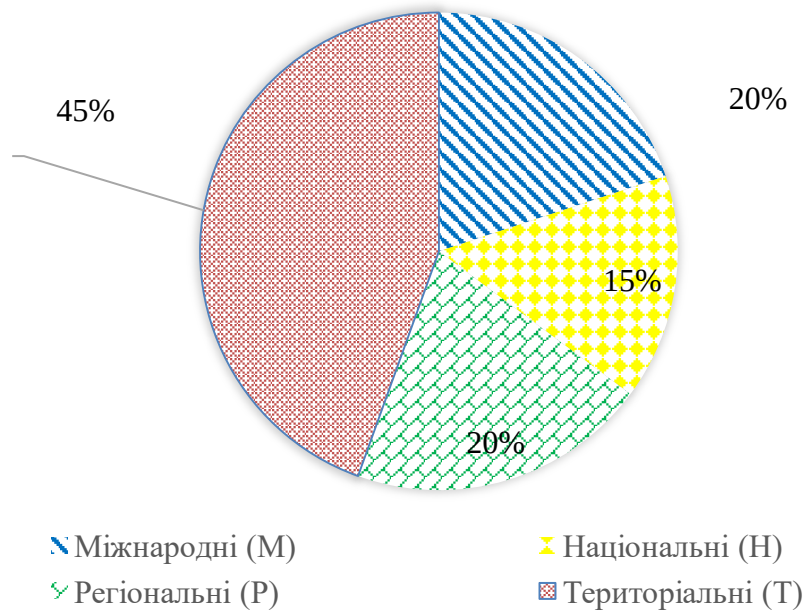


Рис. 2. Структура доріг загально користування в Україні станом на 1 січня 2025 р.

Складено автором на основі [6]

Варто зазначити, що через непрофесійне управління та інші фактори, недоотримані доходи та збитки у секторі вантажних перевезень у 2021 році могли становити від 6 до 8 млрд. грн. на рік. Таким чином, хоча транзитні перевезення залишаються важливою складовою доходів транспортної галузі України, існує потенціал для їх подальшого розвитку та оптимізації.

До затвердження урядової програми «Велике будівництво» у березні 2020 р., метою якої є покращення транспортної, освітньої, соціальної та спортивної інфраструктури, вітчизняна транспортна система не справлялась зі змінами, зокрема в тому, як і скільки вантажів перевозилось шляхами України. Це пов'язано з тим, що застаріла інфраструктура не була вчасно оновлена. Крім того, держава та інвестори вкладали у цю сферу занадто мало коштів. Пасивна інвестиційна діяльність не дозволяла не тільки підвищити техніко-економічний рівень транспортної системи, але і не забезпечувала простого відтворення транспортних засобів і підтримки їх у безпечному стані [10].

Основними досягненнями програми «Велике будівництво» у транспортній сфері (станом на кінець 2021 року) було [7]:

- понад 14000 км доріг (в т.ч. 5098 км доріг державного значення та 2190 км доріг місцевого значення), що становило понад 40% основної транспортної мережі країни;

- понад 500 мостів (в т.ч. збудовано 258 мостів) та мостових переходів збудовано або відновлено.

Однак, незважаючи на масштабну розбудову автотранспортних доріг, значна частина мережі перебуває у незадовільному стані. За оцінками Світового банку, така ж сама частка, понад 40% автодоріг потребували капітального ремонту станом на початок 2022 року [8]. Не додають позитивної динаміки наслідки військової агресії з боку рф.

Повномасштабне вторгнення РФ в 2022 році завдало серйозної шкоди інфраструктурі. За оцінками Мінінфраструктури, станом на початок 2025 р. пошкоджено або зруйновано [6]:

- понад 25 тис. км автодоріг;
- більше ніж 300 мостів та шляхопроводів.

На рис. 3 представлена динаміка змін в кількості автодоріг, мостів та шляхопроводів України протягом 2022-2025 рр.

Як впливає із вищезазначеного, необхідність подальшого розвитку та модернізації дорожньої інфраструктури України для забезпечення ефективного транзиту та інтеграції в європейську транспортну мережу залишається.

У контексті інтеграції до європейського простору особливого значення набуває реалізація спільних програм із модернізації та будівництва транспортної інфраструктури з Польщею, Румунією, Словаччиною, Угорщиною, а також країнами Балтії та Західної Європи. Розширення мережі міжнародних автомагістралей сприятиме підвищенню транзитного потенціалу України в мирному майбутньому, створює умови для розвитку міжнародного туризму, бізнесу, логістики та посилення міжрегіональних зв'язків.

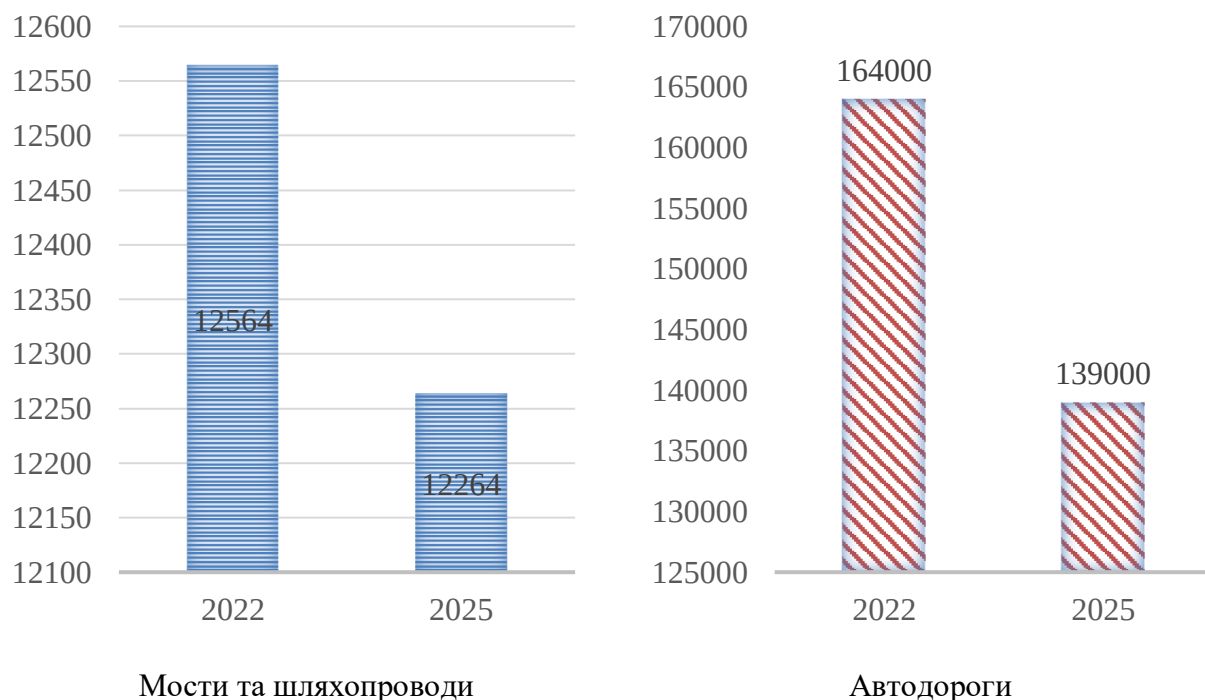


Рис. 3. Динаміка змін в транспортній інфраструктурі України станом на 1 січня 2022 р. та 2025 р.

Складено автором на основі [6]

Магістралізація національної транспортної мережі є ключовим напрямком державної транспортної політики. У межах програм комплексного просторового розвитку, зокрема з акцентом на агротуризм, рекреацію та міжрегіональну мобільність, активно розвивається регіональна та локальна дорожня інфраструктура. Важливою передумовою цього є впровадження ефективного управління транспортним комплексом у контексті повної інтеграції до регіональних та пан'європейських транспортних систем.

Інтеграція України у систему міжнародних транспортних коридорів базується на розвитку автомобільного, залізничного, водного та мультимодального транспорту. Усе більшого значення набуває інформаційна інфраструктура, яка забезпечує координацію перевезень та моніторинг логістичних потоків.

У 2024 році Кабінет Міністрів України затвердив Національну транспортну стратегію, яка передбачає [6, 9]:

- перехід на європейський стандарт колій (1435 мм) у західних областях;

- впровадження високошвидкісного пасажирського руху на залізницях зі швидкістю до 400 км/год;
- модернізацію та розвиток мультимодальних транспортних коридорів загальною протяжністю 3335 км. Це включає коридори Північне море – Балтика, Балтійське море – Чорне море – Егейське море, Середземноморський та Рейн – Дунай;
- модернізація 29 пунктів пропуску для автомобільного сполучення у тісній співпраці із сусідніми країнами та спорудження 17 нових пунктів пропуску;
- впровадження електронної черги «ЄЧерга», яка дозволяє оптимізувати процес перетину кордону, в .т.ч. зменшить черги;
- цифровізацію логістичних процесів.

Національна транспортна стратегія реалізується Урядом України спільно з партнерами ЄС, Світовим банком і ЄБРР і розрахована на довгострокову стратегію відновлення транспортної інфраструктури.

В Україні активно реалізуються масштабні проєкти з розвитку транспортної інфраструктури, спрямовані на інтеграцію до європейської логістичної системи та відновлення після руйнувань, спричинених війною.

Активно розвиваються міжнародні транспортні коридори, наприклад. коридори №3 (Берлін – Київ) та №5 (Трієст – Львів). Ці проєкти реалізуються за участю державних органів та міжнародних партнерів, таких як Європейський Союз та Світовий банк.

«Укрзалізниця» реалізує проєкт створення чотирьох міжнародних транспортних коридорів, що передбачає [5]:

- будівництво та електрифікацію колії європейського стандарту на ділянках Львів – Чернівці – Вадул-Сірет – держкордон;
- електрифікацію ділянки Чоп – Ужгород;
- розробку стратегії розвитку Львівського залізничного вузла.

Загальна вартість проєкту становить 85,91 млн. євро, фінансування здійснюється за рахунок коштів ЄС (CEF), держбюджету та власних коштів «Укрзалізниці» [5].

Таким чином, транспортна система України залишається життєво важливою не лише для внутрішньої мобільності, а й як складова загальноєвропейської логістичної мережі. Подальший розвиток інфраструктури є запорукою як відновлення нашої країни, так і економічного зростання.

На даний час вздовж автошляхів міжнародного і регіонального значення, які активно використовуються подорожуючими, формується розгалужена інфраструктура приватних мотелів, кемпінгів, ресторанів, сервіс-центрів, що обслуговують транзитно-туристичні потоки на рівні, наближеному до європейських стандартів.

Висновки

У результаті проведеного дослідження встановлено, що повномасштабна війна суттєво трансформувала транспортну систему України, загостривши наявні проблеми інфраструктурної зношеності, дисбалансу між видами транспорту та недостатньої інтеграції до європейських логістичних мереж. Закриття повітряного простору, блокада морських портів та масштабні руйнування критичної інфраструктури зумовили перенавантаження на залізничний і автомобільний транспорт, що, своєю чергою, виявило потребу в негайному оновленні дорожньо-транспортної системи.

У поточному стані транспортної інфраструктури виявлено позитивні результати реалізації урядової програми «Велике будівництво», зокрема щодо оновлення магістралей і мостів. Водночас виявлено збереження низки системних проблем: обмежена кількість швидкісних автошляхів, невисока якість дорожнього покриття, повільні темпи цифровізації логістичних процесів та нерівномірність розвитку інфраструктури в регіонах.

У подальшому розвитку транспортної інфраструктури України органам державної влади необхідно:

1.Прискорити розробку та впровадження програм відновлення зруйнованих доріг і мостів із залученням міжнародного фінансування.

2.Активізувати інтеграцію в європейські транспортні коридори, включно з переходом на стандарт колії 1435 мм у західних регіонах.

3.Розвивати цифрові сервіси управління транспортом (електронні черги, моніторинг перевезень, автоматизований контроль на пунктах пропуску).

4.Забезпечити прозорість інфраструктурних інвестицій і контроль ефективності їх використання.

Звичайно розвиток транспортної структури України залежить не лише від державної підтримки, велике значення відіграють в цьому процесі підприємства транспортної галузі. Відновлення та модернізація транспортної системи України у післявоєнний період – це комплексне завдання для держави та підприємств, для виконання якого необхідна суцільна взаємодія. Саме тому підприємствам транспортної галузі слід:

1.Оптимізувати логістичні маршрути з урахуванням воєнних ризиків та альтернативних шляхів експорту.

2.Інвестувати у мультимодальні перевезення (поєднання залізничного, автомобільного та річкового транспорту).

3.Запроваджувати сучасні цифрові рішення для відстеження вантажів та управління потоками.

4.Активно співпрацювати з європейськими партнерами з метою інтеграції до міжнародних логістичних мереж.

Таким чином, транспортна система України є не лише критичною складовою національної безпеки в умовах війни, а й стратегічним інструментом післявоєнного відновлення, економічної стабілізації та подальшої інтеграції до Європейського Союзу.

Перспективи подальших досліджень полягають у: більш детальній оцінці ефективності інфраструктурних інвестицій в умовах війни; моделюванні сценаріїв розвитку мультимодального транспорту; розробці стратегій сталого відновлення транспортної мережі з урахуванням військових ризиків; аналізі міжнародного досвіду відновлення логістики у постконфліктних регіонах для застосування в українських реаліях.

OLENA MOSKVICHOVA

PhD, Docent, Associate Professor of the Department of Public Administration, Innovation Management and Consulting, The National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, e-mail: devenezia@nubip.edu.ua, ORCID ID: 0000-0002-0763-9929

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE IN WAR CONDITIONS: CHALLENGES, TRANSFORMATIONS AND PROSPECTS

Objectives. The study aims to assess the resilience of Ukraine's transport system in adapting to wartime challenges, as well as to identify opportunities for its modernization in order to ensure both national and international logistics in the post-war period. **Method.** The research employs the following methods: analysis and synthesis — to assess the state of roads, transit volumes, and infrastructure losses; comparison — to contrast Ukraine's transport system with those of other countries; induction and deduction — to draw general conclusions from specific observations; a systemic approach — to develop comprehensive strategies for the transport system under wartime and post-war conditions; and graphical methods — to visualize the findings. **The results.** The study identifies the key challenges facing Ukraine's transport infrastructure, including the loss of air and sea routes, the overloading of rail and road networks, and the insufficient level of high-speed infrastructure, while also highlighting positive developments within the framework of the state program "Great Construction". **Scientific novelty.** The novelty of the research lies in its comprehensive analysis of the war's impact on Ukraine's logistics system in the context of transit and export functions, as well as in the determination of strategic directions for infrastructure development, taking into account the experience of 2022–2024. **Practical significance.** The findings can be applied by government institutions to optimize Ukraine's transport strategy, facilitate integration into European transport corridors, and restore logistics chains in the post-war period.

Keywords: transport system of Ukraine; transport corridors; highways; logistics optimization

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шишлаков О. І. *Транспортна система України: виклики та перспективи розвитку*. К., 2020.
2. Дмитрієва О.І. *Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури*: дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03/ Харківський національний автомобільно-дорожній університет Міністерства освіти і науки України, Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2020. 525 с.
3. Устименко А.В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення цілей сталого розвитку України. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. Серія ПРАВО. Випуск 85: частина 3. 2024. URL : <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2024/11/26-2.pdf> (дата звернення: квітень 2025).
4. *Державна служба статистики України* [офіційний сайт]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата відвідування квітень 2025).
5. *Укрзалізниця* [офіційний сайт]. URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата відвідування квітень 2025).
6. *Міністерство розвитку громад та територій України* [офіційний сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата відвідування квітень 2025).
7. *Офіційне інтернет-представництво Президента України* [офіційний сайт]. URL: <https://www.president.gov.ua/> (дата відвідування квітень 2025).
8. *Світовий банк* [офіційний сайт]. URL: <https://www.worldbank.org/ext/en/home> (дата відвідування квітень 2025).
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках. *Постанова Кабінету Міністрів України*; Стратегія, План, Заходи, Перелік від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата відвідування квітень 2025).
10. Moskvichova, O., Hryhoruk, I., Marchenko, Y., & Veretilnyk, Y. (2021). Global Development of International Tourism and Impact on the Economy of Ukraine. *European Journal of Sustainable Development*, 10(4), 108.

REFERENCES

1. Shyshlakov, O. I. (2020). Transportna systema Ukrainy: vyklyky ta perspektyvy rozvytku [Transport system of Ukraine: challenges and development prospects]. Kyiv.
2. Dmytriieva, O. I. (2020). Derzhavne rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury [State regulation of innovative development of transport infrastructure] (Doctoral dissertation). Kharkiv National Automobile and Highway University, Ukrainian State University of Railway Transport.
3. Ustymenko, A. V. (2024). Stiiky rozvytok transportnoi infrastruktury v konteksti zabezpechennia dosiahnennia tsilei staloho rozvytku Ukrainy. *Naukovyi Visnyk Uzhhorodskoho Natsionalnoho Universytetu*. Serii Pravo, (85, part 3). <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2024/11/26-2.pdf>
4. State Statistics Service of Ukraine. (2025). Ofitsiinyi sait. <https://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Ukrzaliznytsia. (2025). Official website. <https://www.uz.gov.ua/>
6. The Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. (2025). Official website. <https://mtu.gov.ua/>
7. President of Ukraine. Official website (2025). <https://www.president.gov.ua/>
8. World bank. (2025). Official website. <https://www.worldbank.org/ext/en/home>
9. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2024). Postanova № 1550 vid 27.12.2024 r. «Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
10. Moskvichova, O., Hryhoruk, I., Marchenko, Y., & Veretilnyk, Y. (2021). Global development of international tourism and impact on the economy of Ukraine. *European Journal of Sustainable Development*, 10(4), 108. <https://doi.org/10.14207/ejsd.2021.v10n4p108>

Стаття надійшла до редакції: 24.05.2025

Received: 2025.05.24