

UDC 336.77

JEL Classification: G21

Наталія ЛЕВЧЕНКО

доктор наук з державного управління, професор

професор кафедри підприємництва, торгівлі та біржової діяльності

Національний університет «Запорізька політехніка», м. Запоріжжя, Україна

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3283-6924>

ПОТРЕБИ У РЕСУРСАХ, НЕОБХІДНИХ ДЛЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОГО ТА ЕФЕКТИВНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

***Анотація.** У статті констатовано, що не дивлячись на те, що воєнні дії в Україні ще продовжуються, відновлення країни вже розпочато. Проаналізовано економічні втрати транспортного сектору економіки України та транспортної інфраструктури внаслідок повномасштабного вторгнення РФ на територію країни. Акцентовано, що втрати транспортної інфраструктури мають катастрофічний вимір. Розуміння їх обсягів є вкрай актуальним для оцінки сьогоденного стану вітчизняного економічного середовища, а з тим і потреб у ресурсах, необхідних для результативних та ефективних процесів відновлення України. Наголошено, що немає жодних сумнівів, що Україна впорається з існуючими викликами. Втім, успіх відновлення України значною мірою залежатиме від того, наскільки, з одного боку, швидко і повноцінно країна зможе інтегруватись до європейських структур, з іншого - наскільки дієвою буде міжнародна допомога і як результативно Україна зможе її використати. Відтак, важливим є здійснення спроби «зазирнути» в найближче економічне майбутнє країни, щоб будь-які сценарії відновлювальних процесів в Україні мали реалізовуватись з урахуванням потреб не лише мирного будівництва нової України, але й забезпечення виконання міжнародних угод. Обґрунтовано, що узагальнені напрями дій, спрямовані на відновлення, мають переслідувати дві «макромети» - формування безпекової структури національної економіки, а також її повноцінну інтеграцію до європейського економічного середовища. Джерелом їх фінансування має бути іноземна фінансова допомога. Втім, навіть за значної підтримки партнерських країн держава не матиме достатніх ресурсів на масштабні докорінні зміни. Відтак, у вирішенні завдань відновлення транспортної інфраструктури країни визначальну роль має відігравати приватний сектор, де зможуть бути реалізовані програми і проекти найбільш ефективно вписані у транс'європейські виробничі та логістичні мережі. Обґрунтовано, що саме успішні приватизаційні процеси та*

інвестиційне розширення здатні посилити результативність одне одного.

Ключові слова: економічні втрати країни, відновлення країни, транспортний сектор, транспортна інфраструктура

Natalia Levchenko

Doctor of Science in Public Administration,
Professor of the Department of Entrepreneurship, Trade and Stock Exchange,
National University «Zaporizhzhia Polytechnic», Zaporizhzhya, Ukraine

REQUIREMENTS FOR RESOURCES NECESSARY FOR RESULTATIVE AND EFFICIENT RESTORATION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Abstract. The article states that, despite the fact that military operations in Ukraine are still ongoing, the country's reconstruction has already begun. The economic losses of the transport sector of the Ukrainian economy and transport infrastructure as a result of the full-scale invasion of the Russian Federation into the territory of the country are analyzed. It was emphasized that the losses of transport infrastructure have a catastrophic dimension. Understanding their volumes is extremely relevant for assessing the current state of the domestic economic environment, and with it, the resource needs necessary for the effective and efficient recovery processes of Ukraine. It was emphasized that there is no doubt that Ukraine will cope with the existing challenges. However, the success of Ukraine's recovery will largely depend on, on the one hand, how quickly and fully the country will be able to integrate into European structures, and on the other hand, how effective international aid will be and how effectively Ukraine will be able to use it. Therefore, it is important to make an attempt to "peek" into the nearest economic future of the country, so that any scenarios of recovery processes in Ukraine should be implemented taking into account the needs of not only the peaceful construction of a new Ukraine, but also the implementation of international agreements. It is justified that the generalized directions of actions aimed at recovery should pursue two "macro goals" - the formation of a security structure of the national economy, as well as its full integration into the European economic environment. The source of their financing should be foreign financial assistance. However, even with significant support from partner countries, the state will not have sufficient resources for large-scale fundamental changes. Therefore, in solving the tasks of restoring the country's transport infrastructure, the private sector should play a decisive role, where programs and projects most effectively integrated into trans-European production and logistics networks can be implemented. It is successful privatization processes and investment expansion that can strengthen each other's effectiveness.

Keywords: economic losses of the country, recovery of the country, transport sector, transport infrastructure

Вступ та постановка проблеми.

Сьогодні війсьні дії в Україні ще продовжуються, проте відновлення країни вже розпочато. Оцінки економічних втрат країни мають катастрофічний вимір. Розуміння цього є вкрай актуальним для оцінки сьогодишнього стану вітчизняного економічного, соціального, гуманітарного середовища, а з тим і потреб у ресурсах, необхідних для результативних та ефективних процесів відновлення України [1, с.9].

Наразі немає жодних сумнівів, що Україна впорається з існуючими викликами. Наша країна ідеологічно вже стала невід'ємною складовою Європи, і, зрозуміло, що успіх відновлення країни значною мірою залежатиме від того, наскільки, з одного боку, швидко і повноцінно країна зможе інтегруватись до європейських структур, з іншого - наскільки дієвою буде міжнародна допомога і як результативно Україна зможе її використати. Тому важливим вже сьогодні є здійснення спроби «зазирнути» в найближче економічне майбутнє країни [2, с.86], не зосереджуючись при цьому лише на втратах, а й на перспективах. А відтак, слід звернути увагу:

по-перше, на вельми привабливі ніши (зокрема, мультимодальні перевезення та контейнерізацію, які загально визнано важливим факторами економічного розвитку України);

по-друге, на так званій «транспортний безвіз», завдяки якому вітчизняним перевізникам тимчасово надано право здійснювати міжнародні перевезення територією країн ЄС без додаткових спеціальних дозволів;

по-третє, на створення сприятливого інвестиційного середовища та можливість відбудови транспортної інфраструктури [1, с.11].

Перелічені заходи сприятимуть включенню України до європейських транспортних і логістичних мереж, що вкрай важливо для прискорення процесів відновлення країни.

Аналіз та дослідження публікацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчує, що питання відновлення України, а саме транспортного сектору та транспортної інфраструктури не залишають байдужими як урядовців, так і науковців та практиків. Зокрема, в працях таких науковців, як Юрчишин В., Зимовець В., Куницький О., Міщенко М., Пашкова М., Пищуліної О., Сунгуровського М., Чекунової С., Бураковського І., Болжеларського Я., Гревцова С., Возняка О., Санницького Н Якименко Ю., Ткаченко А.М., Левченко С. та ін. всебічно обґрунтовано, що успіх відновлення як транспортного сектору економіки країни, так і України в цілому значною мірою залежить від того, наскільки, з одного боку, швидко і повноцінно країна зможе інтегруватись до європейських структур, з іншого - наскільки дієвою буде міжнародна допомога і як

результативно Україна зможе її використати. А відтак, дослідження потреби у ресурсах, необхідних для результативного та ефективного відновлення транспортної інфраструктури України є вкрай актуальними [1, с.11].

Мета статті полягає в дослідженні економічних втрат та потреб в інвестиціях, необхідних для повноцінного відновлення транспортного сектору економіки України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

Внаслідок війни значна частка логістичної структури України (навіть на віддалених від зони бойових дій територіях) зазнала руйнування і втрат. Відтак, обсяги транспортних перевезень (авіаційних, морських та наземних) зменшились до катастрофічного рівня і не мають потенціалу для прискореного відновлення як через «природні» обмеження (руйнування), так і через існуючі ризики нових ворожих атак [1, с.17].

З моменту завершення RDNA1 обсяги збитків, втрат і потреб на відновлення транспортного сектору України суттєво змінився, зокрема, через повернення певних територій під контроль уряду, інтенсивних бойових дій у південних та східних прифронтових містах. Зокрема, з червня 2022 р. в Донецькій, Луганській, Запорізькій, Херсонській та Харківських областях було пошкоджено ще 88 залізничних станцій, понад 400 залізничних мостів, 28 мостів мережі автомобільних доріг державного значення, 76 мостів мережі автомобільних доріг місцевого значення тощо.

Відтак, станом на 24.02.23 р. обсяг пошкоджень в транспортній галузі оцінюється в 35,7 млрд. дол. США, в тому числі за областями (табл. 1).

Таблиця 1.

**Пошкодження транспортної інфраструктури, втрати та потреби
на відновлення за областями (млн дол. США) [3]**

Область	Пошкодження	Втрати	Потреби
Черкаська	28.1	771.3	81.8
Чернігівська	1,661.2	897.8	6,022.1
Чернівецька	2.0	293.4	30.8
Дніпропетровська	151.7	2,886.6	725.7
Донецька	9,254.5	1,819.4	20,250.5
Івано-Франківська	5.0	645.5	22.6
Харківська	3,679.9	2,101.5	9,387.9
Херсонська	5,363.0	703.9	14,044.5
Хмельницька	9.8	616.2	36.8
Кіровоградська	48.9	528.2	115.1
Київська (включаючи м. Київ)	1,981.4	8,837.3	5,344.4
Луганська	5,358.7	464.8	13,073.0
Львівська	19.2	1,584.7	68.9
Миколаївська	1,277.6	829.5	4,407.7
Одеська	130.3	1,488.7	402.3

Полтавська	7.9	1,379.1	52.7
Рівненська	2.4	498.8	19.8
Сумська	1,315.7	728.5	4,231.1
Тернопільська	-	410.8	15.1
Вінницька	48.1	968.3	313.4
Волинська	1.9	560.2	27.3
Закарпатська	2.7	440.1	22.6
Запорізька	5,076.9	1,468.4	12,331.4
Житомирська	249.6	687.5	1,050.3
Разом	35,676.6	31,610.6	92,078.0

При цьому потреби на відновлення транспортної інфраструктури України оцінюються в 92,1 млрд. дол. США (табл. 2).

Таблиця 2.

Потреби у відновленні та реконструкції (млн. дол. США) станом на 24.2.2023 року [3]

Категорія	Види діяльності/інвестицій	Коротко-строковий період (2023-2026)	Середньо- та довгостроковий період (2027-2033)	Всього (2023-2033)
Потреби на реконструкцію	Автомобільні мости (націо-нальні дороги)	872.5	6,398.2	7,270.6
	Автомобільні мости (місцеві дороги)	91.2	668.9	760.2
	Автомобільні дороги, автомагістралі та інші національні дороги	3,171.0	23,254.0	26,425.0
	Обласні та сільські дороги	636.7	4,669.0	5,305.6
	Комунальні дороги	1,013.3	7,430.6	8,443.8
	Аеропорти	201.3	1,476.2	1,677.5
	Залізничні колії, мости та станції	2,792.7	20,479.9	23,272.7
	Залізничний рухомий склад	294.3	2,157.9	2,452.2
	Залізничне обладнання та інші активи	171.7	1,259.0	1,430.7
	Приватні транспортні засоби	819.0	6,006.2	6,825.2
	Порти та інфраструктура внутрішніх водних шляхів	39.7	291.3	331.0
Потреби на відновлення інфраструктури	Рухомий склад міського громадського транспорту, інфраструктура, депо, об'єкти обслуговування	529.0	3,879.5	4,408.5
	Ремонт національних доріг та мостів	1,498.6	-	1,498.6
	Ремонт доріг та мостів місцевого значення	324.8	-	324.8
	Ремонт комунальних доріг та мостів	176.4	-	176.4
	Аварійно-відновлювальні роботи на залізничній інфраструктурі	524.4	-	524.4
	Залізничний рухомий склад та обладнання	169.6	-	169.6
Ремонт міського транспорту	23.5	-	23.5	

	Рухомий склад та обладнання міського транспорту	173.4	-	173.4
	Ремонт портів	4.6	-	4.6
	Розширення пунктів перетину кордону	51.0	-	51.0
	Ремонт інфраструктури внутрішніх водних шляхів та розширення портів на річці Дунай	30.0	-	30.0
	Обладнання для ремонту та обслуговування інфраструктури міського транспорту	29.9	-	29.9
	Обладнання для ремонту та обслуговування національних та регіональних доріг і мостів	68.8	-	68.8
	Обслуговування дорожньої та мостової інфраструктури інфраструктури, що постраждала, але не але не пошкодженої війною	399.9	-	399.9
Разом		14,107.3	77,970.6	92,078.0

Найбільша концентрація потреб на відновлення та реконструкцію транспортної інфраструктури на період 2023-2026 рр. передбачається на:

залізничну інфраструктуру (30 %), що пов'язано з тим, що сьогодні першочергові кошти мають виділятися на структурне оновлення залізничного транспорту відновлення якого: по-перше, ніяк не повинно бути поверненням до пострадянських мереж, отриманих у спадок від СРСР; по-друге - має базуватись як на безпекових основах (сфокусоване на будівництві та «переключенні» залізничної інфраструктури з радянських колій (шириною 1520 мм) на європейські (1435 мм), що має починатися безпосередньо зі східних областей України, а також від чорноморських портових міст. Хоча це інженерно складне завдання, яке до того ж потребує значних обсягів фізичної робочої сили, однак потенційні вигоди (і загрози) вимагають швидких рішень та їх втілень), так і на євроінтеграційних завданнях. Це, по-перше, суттєво скоротить часові та фінансові логістичні витрати під час транспортування вантажів до країн ЄС9, по-друге, підвищить інтерес до оновлення українського коридору в рамках Ініціативи «Один пояс один шлях», у т.ч. для китайського бізнесу (оскільки російсько-білоруський маршрут поступово завмиратиме), що може виявитись і політично вигідно для України [2]. Тобто, йдеться про першочерговість нового залізничного інфраструктурного середовища, а ніяк не чергового «великого будівництва» [1, с.18];

автостради, шосе та ін. національні дороги (29 %);

місцеві обласні, сільські та комунальні дороги разом (16%) тощо.

Лише на 2023 року, за оцінками експертів, необхідно 3,5 млрд. дол. США для термінового розширення логістичних ланцюгів на захід, першочерговий аварійно-

відновлювальний ремонт послуг - до реконструкції (табл.3).

Таблиця 3.

**Орієнтовні пріоритети впровадження на 2023 рік (млн дол. США) станом на
24.02.2023 р. [3]**

Категорія	Типи пріоритетних видів діяльності/інвестицій	Орієнтована вартість
Потреби на реконструкцію	Очікується після 2023 року	-
	Ремонт доріг та мостів національного значення	1,498.6
	Ремонт доріг та мостів місцевого значення	324.8
	Ремонт комунальних доріг і мостів	176.4
	Аварійний ремонт залізничної інфраструктури	524.4
	Рухомий склад та обладнання залізниць	169.6
	Ремонт інфраструктури міського транспорту	23.5
Потреби на відновлення інфраструктури	Рухомий склад та обладнання міського транспорту	173.4
	Ремонт портів	4.6
	Розширення пунктів перетину кордонів (ППК)	51.0
	Ремонт інфраструктури внутрішніх водних шляхів та розширення портів на річці Дунай	30.0
	Обладнання для ремонту та обслуговування міської транспортної інфраструктури	29.9
	Обладнання для ремонту та обслуговування національних та регіональних доріг і мостів	68.8
	Обслуговування дорожньої та мостової інфраструктури, що постраждала, але не була пошкоджена війною	399.9
Разом		3,475.0

Більш довгострокову реконструкцію, враховуючи необхідність складної підготовки проектів та ймовірність того, що державні інституційні та фіскальні механізми сприятимуть створенню сприятливого інвестиційного середовища, планується розпочати з 2027 року. Але, навіть за таких умов, очевидно, що у повоєнний період Україна не матиме внутрішніх ресурсів в обсязі, достатньому для повноцінного відновлення транспортної інфраструктури.

Як свідчить досвід повоєнного відновлення інших країн, основним джерелом фінансування має бути іноземна фінансова допомога [3, с.95]. Втім, потреби України в інвестиціях суттєво перевищують обсяги, які найближчими роками зможе згенерувати держава. Навіть за значної підтримки партнерських країн держава не матиме достатніх ресурсів на масштабні докорінні зміни. Тому щоб інвестиції, були результативними та ефективним, їх слід спрямовувати у ті проекти, які зможуть бути найбільш ефективно вписані у транс'європейські виробничі та логістичні мережі [2], оскільки ЄС продовжує ухвалювати рішення, які надають Україні чіткі сигнали про її прийнятність для кола європейських країн. Зокрема, у червні 2022 р. під час саміту глави держав і урядів «Ініціативи трьох морів» («Тримор'я»), до якої входять 12 країн ЄС, розташованих між Балтійським, Чорним та Адріатичним морями, було ухвалено рішення щодо участі України в усіх проектах об'єднання на правах країни-партнерки [6], приєднано українські логістичні маршрути до чотирьох

шляхів Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), подовжено Північно-Балтійський коридор тощо [7]. Очікується фінансування і на подовження на схід базової гілки Via Carpatia. До того ж розглядаються деякі «екзотичні» транспортні проекти [1, с.18].

Зокрема, наразі Світовий банк оголосив про проект «Відновлення основної логістичної інфраструктури та приєднання до мережі» (RELINC), вартістю 50 млн. дол. США, спрямований на відбудову основних мостів і залізниці для відновлення зв'язку між населеними пунктами. Він має покращити транспортний зв'язок у західному напрямку та знизить негативні наслідки порушення судноплавства в Чорному морі. Проект підтримуватиме закупівлю модульних мостів, обладнання та матеріалів для термінового ремонту пошкоджених з'єднань доріг з мостами та життєво важливих залізничних шляхів. В рамках цього гранту також буде надана допомога на придбання безбортових залізничних платформ та додаткового рухомого складу для розширення можливостей залізниці у перевезенні вантажів у контейнерах. Але, як бачимо, цих коштів для відбудови пошкодженої транспортної інфраструктури недостатньо [8].

Відтак, у вирішенні завдань відновлення транспортної інфраструктури країни вимальовується зростаюча роль приватного сектору, завдяки якому зможуть бути реалізовані програми і проекти найбільш ефективно вписані у транс'європейські виробничі та логістичні мережі. Саме успішні приватизаційні процеси та інвестиційне розширення, у т.ч. з допуском міжнародних інвесторів, здатні посилити результативність одне одного.

Ще один напрям прискорення процесу відновлення у транспортній інфраструктурі пов'язується з використанням механізмів державно-приватного партнерства. Насамперед, концесії - завдяки яким держава чи місцева громада можуть надавати приватному інвестору за плату права на створення, будівництво та управління інфраструктурними об'єктами (на визначений строк чи з подальшим повним викупом). Тому прискорення інфраструктурного відновлення значною мірою залежить від рівня її концесійного «наповнення» [1, с.18].

Втім варто пам'ятати, щі у повоєнний період Україна не повинна повторювати попередніх помилок, пов'язаних з посиленням фіскального та адміністративного тиску, нібито для наповнення державної скарбниці та подальшого розподілу ресурсів за державними пріоритетами. Війна суттєво послабила адміністративний і фіскальний контроль бізнесів, які залишились в країні. І саме завдяки такому послабленню частина підприємств змогла продовжувати діяльність. Наближення переможного закінчення війни вже активізує хвилю пошуку нового витку податкових вилучень, відміну пільг і допомог, натомість не пропонуючи жодних стимулів для прискореного відновлення постраждалих і нових бізнесів. Тобто відбувається відверте посилення ризиків повоєнного розширення фіскалізації економічного середовища країни. [2, с.86].

Виходячи з вище викладеного, основними рекомендаціями на майбутнє є наступні:
поширення, з одного боку, вільного економічного вибору, з іншого - міжнародної координації та співпраці, насамперед інституційної;

створення сприятливого інвестиційного середовища. Незважаючи на нищівну війну, Україна зберігає шанс через подальше відкриття внутрішнього ринку для інвестицій, посилення захисту прав інвесторів прискорити інтеграцію до європейського економічного простору, знайти гідні ніші у світовому розподілі праці [2, с.86].

забезпечення стійкого лібералізованого розвитку фінансового сектору країни та, в першу чергу, його інституціонального середовища. Без належного інституціонального забезпечення прямі заходи фінансової лібералізації матимуть здебільшого контрпродуктивні наслідки у вигляді посилення макроекономічних дисбалансів та провокування системного ризику фінансової нестабільності [2, с.86];

запровадження інституційного механізму повоєнного відновлення, складовими якого мають стати:

по-перше, механізм координації зусиль міжнародної спільноти, оскільки сучасний стан інституційного та нормативного регулювання не забезпечують сталого розвитку вітчизняного ринку і не відповідає європейським намірам України. Є чіткий вектор необхідних змін - законодавство Євросоюзу. І це не просто побажання України, а вже її обов'язок як кандидата до вступу до ЄС [2, с.88];

по-друге, утвердження ефективного національного механізму управління процесом відновлення [9].

Висновки.

Таким чином, за результатами дослідження констатовано, що не дивлячись на те, що воєнні дії в Україні ще продовжуються, відновлення країни вже розпочато. Проаналізовано економічні втрати транспортного сектору економіки України та транспортної інфраструктури внаслідок повномасштабного вторгнення РФ на територію країни. Акцентовано, що втрати транспортної інфраструктури мають катастрофічний вимір. Тож, розуміння їх обсягів є вкрай актуальним для оцінки сьогоденного стану вітчизняного економічного середовища, а з тим і потреб у ресурсах, необхідних для результативних та ефективних процесів відновлення України.

Наголошено, що немає жодних сумнівів, що Україна впорається з існуючими викликами. Втім, успіх відновлення України значною мірою залежить від того, наскільки, з одного боку, швидко і повноцінно країна зможе інтегруватись до європейських структур, з іншого - наскільки дієвою буде міжнародна допомога і як результативно Україна зможе її використати. Відтак, важливим є здійснення спроби «зазирнути» в найближче економічне

майбутнє країни, щоб будь-які сценарії відновлювальних процесів в Україні мали реалізовуватись з урахуванням потреб не лише мирного будівництва нової України, але й забезпечення виконання міжнародних угод.

Обґрунтовано, що узагальнені напрями дій, спрямовані на відновлення, мають переслідувати дві «макромети» - формування безпекової структури національної економіки, а також її повноцінну інтеграцію до європейського економічного середовища. Джерелом їх фінансування має бути іноземна фінансова допомога. Втім, навіть за значної підтримки партнерських країн держава не матиме достатніх ресурсів на масштабні докорінні зміни. Відтак, у вирішенні завдань відновлення транспортної інфраструктури країни визначальну роль має відігравати приватний сектор, де зможуть бути реалізовані програми і проекти найбільш ефективно вписані у транс'європейські виробничі та логістичні мережі. Обґрунтовано, що саме успішні приватизаційні процеси та інвестиційне розширення здатні посилити результативність одне одного.

Список літератури

1. Юрчишин В., Зимовець В., Міщенко М., Пашков М., Пищуліна О., Сунгуровський М. та Чекунова С. Політичні, економічні і структурні наслідки російської агресії для України і світової спільноти: завдання економічного відновлення України у повоєнні роки з врахуванням євроінтеграційних пріоритетів. Центр Разумкова. 2023. URL: https://razumkov.org.ua/images/2023/04/21/2023_04_consequences_of_the_war_for_ukraine.pdf
2. Юрчишин В. З чим світ входить у 2023 р: Економічні перспективи відновлення України. Центр Разумкова. 2023. URL: https://razumkov.org.ua/images/pdf/2023_MATRA_I_KVARTAL.pdf
3. UKRAINE RAPID DAMAGE AND NEEDS ASSESSMENT. The World Bank, the Government of Ukraine, the European Union, the United Nations. March 2023. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/pdf/P1801740d1177f03c0ab180057556615497.pdf>
4. Бураковський І. Україна: очікування від 2023 року. Тези. — Інтерфакс-Україна, URL: <https://interfax.com.ua/news/blog/894284.html>.
5. Куницький О. Лідери «Тримор'я» погодили партнерство для України. - URL: <https://www.dw.com/uk/lidery-initsiatyvy-trokhmoriv-pohodyly-partnerstvo-dlia-ukrainy/a-62195728>
6. Болжеларський Я., Гревцов С., Возняк О., Назар Санницький Н. Відновлення локальних транскордонних залізничних сполучень як шлях вирішення глобальної проблеми інтеграції транспортних систем. Railway Supply. 2022. URL:

<https://www.railway.supply/uk/vidnovlennya-lokalnih-transkordonnihzaliznichnih-spoluchen-yak-shlyah-virishennya-globalnoi-problemi-integraczii-transportnih-sistem>

7. Dupuis O. The rails of war: An EU railway initiative for the defence of Ukraine. — <http://www.leuropeen.eu/2022/07/26>.

8. Якименко Ю. Відновлення України: точка відліку і напрями дій влади. Аналітична доповідь. 2023. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2022/11/10/2022-MATRA-IV-KVARTAL.pdf>

9. Світовий банк схвалив перший грант у розмірі 50 млн.дол. США на ремонт транспортної інфраструктури України. URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2023/02/10/world-bank-approves-50-million-grant-to-help-repair-transport-infrastructure-in-ukraine>

References

1. Yurchyshyn V., Zymovets V., Mishchenko M., Pashkov M., Pyschulina O., Sungurovskyi M. and Chekunova S. (2023). Political, economic and structural consequences of Russian aggression for Ukraine and the world community: the task of economic recovery of Ukraine in the postwar years taking into account European integration priorities. *Analytical report*. Razumkov Center. 2023. URL: https://razumkov.org.ua/images/2023/04/21/2023_04_consequences_of_the_war_for_ukraine.pdf [in Ukrainian].

2. Yurchyshyn V. With what the world enters 2023: Economic prospects for the recovery of Ukraine. *Analytical report*. Razumkov Center. 2023. URL: https://razumkov.org.ua/images/pdf/2023_MATRA_I_KVARTAL.pdf [in Ukrainian].

3. UKRAINE RAPID DAMAGE AND NEEDS ASSESSMENT. The World Bank, the Government of Ukraine, the European Union, the United Nations. *Analytical report*. 2023. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/pdf/P1801740d1177f03c0ab180057556615497.pdf> [in Ukrainian].

4. Burakovsky I. Ukraine: expectations from 2023. *Theses*. — *Interfax-Ukraine*. URL: <https://interfax.com.ua/news/blog/894284.html> [in Ukrainian].

5. Kunytskyi O. The leaders of "Trymorya" agreed on a partnership for Ukraine. *Analytical report*. 2022. URL: <https://www.dw.com/uk/lidery-initsiatyvy-trokhmoriv-pohodyly-partnerstvodia-ukrainy/a-62195728> [in Ukrainian].

6. Bolzhelarskyi J., Grevtsov S., Wozniak O., Nazar Sannytskyi N. Restoration of local cross-border railway connections as a way to solve the global problem of integration of transport systems. Railway Supply. *Analytical report*. 2022. URL: <https://www.railway.supply/uk/vidnovlennya-lokalnih-transkordonnihzaliznichnih-spoluchen-yak-shlyah-virishennya-globalnoi-problemi-integraczii-transportnih-sistem>

integracii-transportnih-sistem [in Ukrainian].

7. Depuis O. The rails of war: An EU railway initiative for the defense of Ukraine. — <http://www.leuropeen.eu/2022/07/26>.

8. Yu. Yakymenko. Restoration of Ukraine: reference point and directions of government actions. *Analytical report*. 2023. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2022/11/10/2022-MATRA-IV-KVARTAL.pdf> [in Ukrainian].

9. The World Bank approved the first grant in the amount of 50 million dollars. USA to repair the transport infrastructure of Ukraine. 2023. URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2023/02/10/world-bank-approves-50-million-grant-to-help-repair-transport-infrastructure-in-ukraine>