

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>

УДК 332.656

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

STRATEGIC DIRECTIONS OF RESTORE AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Пусєва Марина Віталіївна

старший викладач,

Державний університет інфраструктури та технологій

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3623-8592>

Pusieva Maryna

State University of Infrastructure and Technologies

Важливою умовою інвестиційної привабливості країни є розвиток її транспортної інфраструктури. За останні роки відбулися позитивні зміни у розвитку транспортної інфраструктури України. Транспортний потенціал України є не вичерпним. Пандемія COVID-19, а потім і війна з РФ стали серйозним викликом для вітчизняної інфраструктури. В статті розглянуто стан транспортної інфраструктури України. Визначено загальносвітові тенденції розвитку транспортної інфраструктури. Одним зі стратегічних напрямів розвитку транспортної інфраструктури в Україні є розвиток залізничної та водної інфраструктури, що відповідає світовим напрямкам екологізації. Залізничний транспорт та його інфраструктура активно розвиваються не зважаючи на складну ситуацію в країні. Розвиток водного, зокрема річкового транспорту потребує значної державної підтримки. У роботі визначено, що для досягнення максимальних результатів, розвиток транспортної інфраструктури потребує співпраці з іншими секторами економіки, такими як енергетика та технології. Наразі існують різні моделі розвитку транспортної інфраструктури: випереджаюча, синхронна, наздоганяюча та змішана. Для України характерна остання модель за якої у повоєнний період відновлення транспортної інфраструктури відбуватиметься і за активної участі різних міжнародних організацій та привітних інвесторів. Авторкою визначено основні стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури у повоєнний період.

Ключові слова: стратегія розвитку, транспортна інфраструктура, стратегічні напрями, відновлення.

An important condition for the investment attractiveness of a country is the development of its transportation infrastructure. Positive changes have taken place in the development of Ukraine's transportation infrastructure in recent years. Ukraine's transportation potential is inexhaustible. The COVID-19 pandemic, followed by the war with Russia, has become a serious challenge for the domestic infrastructure. The article examines the state of transport infrastructure in Ukraine. Global trends in the development of transport infrastructure are identified. The development of water, particularly river transport, requires significant state support. The study found that development of transport infrastructure needs to work with other parts of the economy, like energy and technology, to get the best results. There are currently different models of transportation infrastructure development: leading, synchronized, lagging, and mixed. Ukraine is characterized by the latter model, under which the post-war period of transportation infrastructure restoration will take place with the active participation of various international organizations and friendly investors. The author has identified the main strategic directions for the development of transportation. Despite the war, the strategic directions of development for the domestic infrastructure remain unchanged, however, achieving the set strategic goals become a challenging task. Funding for the restoration and development of transportation infrastructure will come from various sources, including the participation of various international financial institutions. The strategic initiatives of transport infrastructure include development of multimodal transportation, expansion of the network of transport corridors, attraction of public and private investments to ensure implementation of projects of development, construction, reconstruction and modernization of infrastructure, and improvement of the tariff policy.

Keywords: development strategy, transportation infrastructure, strategic directions, restoration.

Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура завжди була конкурентною перевагою України. Водночас існує проблема недостатньої якості послуг, слабка взаємо-

дія між різними галузями в транспортному секторі, через недостатній рівень державних та приватних інвестицій транспортна інфраструктура перебуває на рівні задоволення

базових потреб економіки. За роки незалежності в транспортній інфраструктурі відбулося багато і позитивних змін. У 2018 році розроблено Національну транспортну стратегію України до 2030 року. В Стратегії передбачено створення нових автобанів та скорочення часу перетину країни в усіх напрямках, збільшення кількості аеропортів, що працює та потоку авіапасажирів, масштабне оновлення тягового та вагонного парку залізниці поряд зі значним збільшенням середньої швидкості, низькі тарифи та спрощення оформлення вантажу у морських портах й багато іншого [1]. Негативно на реалізацію транспортної стратегії вплинули карантинні обмеження через COVID-19. У 2020 році реальний ВВП скоротився на 4% у річному вимірі після зростання на 3,2% у 2019 році. Падіння в транспортній сфері становило 16,4%. За підсумками 2021 року було зростання реального ВВП, за оцінками НБУ воно становило близько 3% [2]. Довоєнний 2021 рік ознаменувався продовженням реалізації Національної транспортної стратегії України до 2030 року. Було досягнуто певних успіхів. Так інфраструктурний індекс визначений Європейською Бізнес Асоціацією у 2021 році склав 2,76 бала з 5 можливих (у 2020 році він становив 2,58 бала) [3; 4]. Команда аналітиків проаналізувала рівень розвитку залізничного, автомобільного, морського, річкового та авіаційного транспорту за чотирима критеріями – законодавство та державна політика, інвестиційна активність, діяльність транспортних монополістів/державних органів та транспортна логістика. Дані дослідження є цінними для подальших стратегічних рішень тим, що їх до певної міри можна вважати точкою відліку, адже статистичні дані за 2022 рік за звичними методиками збору та обробки складно проводити, потрібно враховувати багато нових чинників [4].

З початком війни транспортна інфраструктура дуже пошкоджена і потребує відновлення. На сьогодні ми ще не можемо повною мірою оцінити збитки. Експерти стверджують, що збитки та втрати вже досягнули рекордних величин, а падіння реального ВВП у 2023 році є значно більшим ніж у більшості країн де відбувалися збройні конфлікти [5].

За даними Світового банку і Єврокомісії пошкодження від війни в Україні в період з 24 лютого 2022 р. до 24 лютого 2023 р. в сумі 134,7 млрд доларів, а потреби у відновленні становлять 410,6 млрд доларів [6].

Попри такі невтішні реалії є перспективи післявоєнного відновлення, адже вже сьогодні

надходить з різних міжнародних фондів фінансова та матеріальна допомога.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Повоєнна розбудова України дасть можливість переосмислити транспортні та просторові аспекти планування, що підходить для майбутнього та краще відповідатимуть потребам суспільства. В даній роботі поставлено завдання дослідити стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України в повоєнний період.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різним аспектам розвитку транспортної інфраструктури присвячені роботи вітчизняних науковців Бондар Н. М., Бабиної О. Є., Влазової В. П., Карпенко О. О., Лучникової Т. П., Тарновської І. В., та інших [7–11]. Аналіз праць зазначених науковців дає можливість зробити узагальнені висновки про те, що транспортна інфраструктура України має значний потенціал, її складові розвиваються нерівномірно, а загальний вектор розвитку національної транспортної інфраструктури направлений на євроінтеграцію. Вітчизняні науковці які досліджують транспортну інфраструктуру, звертають особливу увагу на те, що завдяки державно-приватному партнерству в транспортній галузі можна реалізувати великі інфраструктурні проєкти.

Виклад основного матеріалу. Транспортна інфраструктура складається із залізничної та авіа інфраструктури, інфраструктура внутрішнього водного транспорту, морського транспорту, інфраструктури автомобільного транспорту, складських та ремонтних закладів, вантажних терміналів. У 2021 році частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів розподілилися наступним чином: залізничний – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,02% [4]. Для того, щоб збалансовано розвивати всі види транспорту має бути сучасна інфраструктура.

Формування, розширення та модернізація транспортної інфраструктури є необхідними передумовами для розвитку України.

Останні десятиліття спостерігається загальносвітова тенденція розвитку транспортної інфраструктури в контексті зменшення викидів вуглецю та використання більш екологічних видів транспорту, Україна теж розділяє такі погляди та прагнення.

Одним зі стратегічних напрямів розвитку транспортної інфраструктури в Україні є розвиток залізничної та водної інфраструктури.

Навіть в умовах складної ситуації в країні, залізничний транспорт та його інфраструктура продовжують активно розвиватись. Однак, розвиток водного транспорту, зокрема річкового, потребує значної державної підтримки. У залізницю можна вкласти інвестиції для розвитку високошвидкісного пасажирського транспорту та підвищення продуктивності вантажоперевезення. Окрім того, розвиток водного транспорту, зокрема розбудова нових портів та розширення перевезень по Дніпру можуть стати важливим підпором економії України. Важливим напрямом розвитку транспортної інфраструктури є створення та впровадження нових технологій у сфері транспорту. Наприклад, активне інтегрування сучасних систем навігації та автопілотів у транспортні засоби суттєво знижує кількість аварій та забезпечує більш ефективну роботу транспортної інфраструктури в цілому.

Розвиток транспортної інфраструктури має бути просувний у поєднанні з іншими секторами економіки, такими як енергетика та технології. Враховуючи це, державні та приватні

інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури мають бути поєднані з інвестиціями у сфері енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Узагалі, відновлення та розвиток транспортної інфраструктури має бути одним із пріоритетних заходів у стратегії розвитку України.

Не зважаючи на війну, стратегічні напрямки розвитку вітчизняної інфраструктури є незмінними, але досягнення поставлених стратегічних цілей стає складним завданням. Стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури визначаються виходячи з того які функції вона виконує. Нагадаємо, що основними функціями транспортної інфраструктури є:

- забезпечуюча;
- продуктивна;
- функція підтримки національної безпеки;
- регулююча;
- стимулююча;
- соціальна;
- зовнішньоекономічна.

Окреслимо основні стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури.

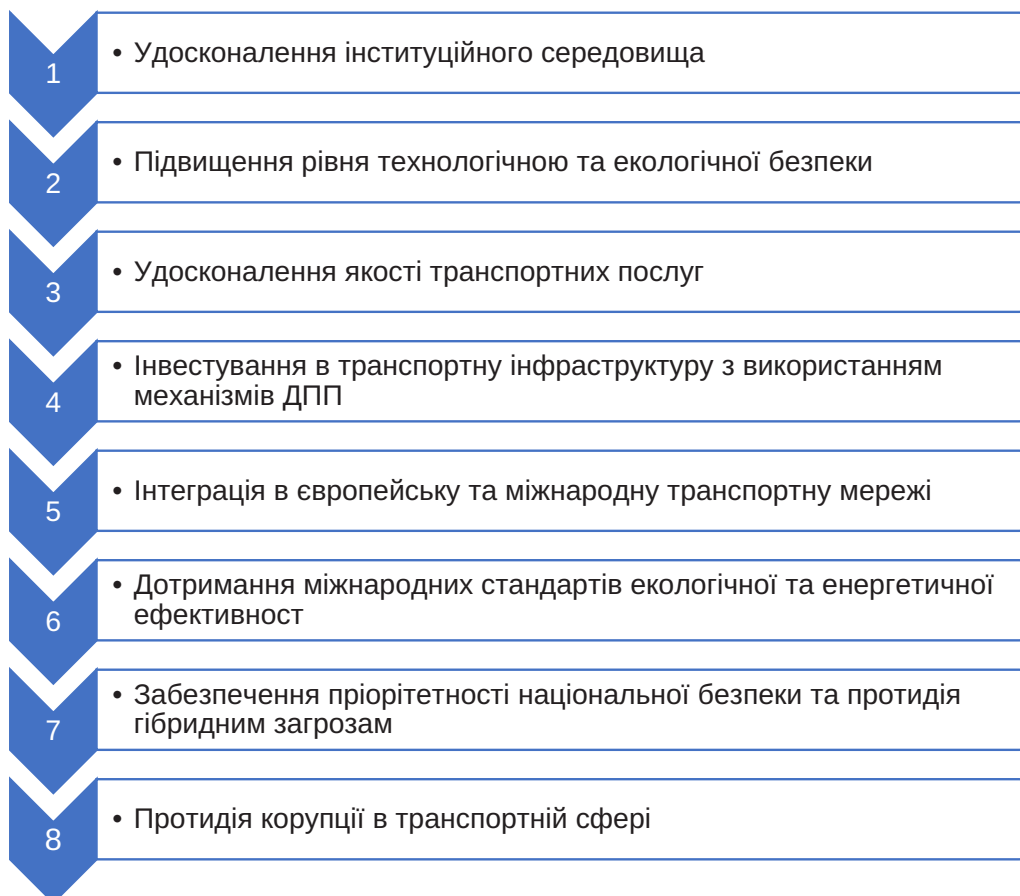


Рис. 1. Окреслимо основні стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: узагальнено автором за [1; 4; 8]

Зазначені вище стратегічні напрямки стосуються всіх видів транспортної інфраструктури. Але розуміємо, що кожен вид транспортної інфраструктури має свою специфіку.

Стратегічними ініціативи транспортної інфраструктури на сьогоднішній день є [11]:

- розвиток мультимодальних перевезень;
- розширення мережі транспортних коридорів;
- залучення державних та приватних інвестицій для забезпечення реалізації проєктів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури;
- удосконалення тарифної політики на транспорті;
- розвиток інформаційних систем;
- модернізація та будівництво нових пунктів пропуску через державний кордон.

Будь-які стратегічні рішення в цій галузі повинні ґрунтуватися на ґрунтовному аналізі потенційних ризиків та можливих перешкод для реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури. На даний момент важливо зрозуміти які завдання.

Наразі існують різні моделі розвитку транспортної інфраструктури. Коротко охарактеризуємо кожну з них, таблиця 1.

В Україні хронічно не вистачає державних коштів, немає створеної інфраструктурної бази та приватного венчурного капіталу, здатного взяти на себе провідну роль. Тому в останні роки в Україні розроблявся альтернативний підхід – перемогти в обмеженій кількості пріоритетних проєктів з активним залученням бізнесу до реалізації ключових ідей [12].

Однозначно в Україні буде змішана модель розвитку транспортної інфраструктури, адже у повоєнний період відновлення транспортної інфраструктури відбуватиметься і за активної участі різних міжнародних організацій та при-

вітних інвесторів. Звичайно, міжнародні інвестиції в різні інфраструктурні проєкти здійснюються за умов коли це вигідно інвесторів, а враховуючи розташування України, її транзитний потенціал, розуміємо що транспортна інфраструктура розвиватиметься. Наше завдання зберегти незалежність та дбати про національні інтереси та безпеку.

В Україні започатковується цифрове управління відбудовою транспортної інфраструктури, на думку ініціаторів це сприятиме ефективному, прозорому та підзвітному розподілу коштів на інфраструктурне відновлення [13]. Надалі ця система може стати основою електронної системи управління відбудовою для всіх галузей.

Важливим стратегічним завданням є створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни.

У липні 2022 року було розроблено «Проєкт Плану відновлення України» в рамках якого працювала робоча група над питаннями відновлення та розбудови інфраструктури [11]. Проаналізувавши вище зазначений проєкт виокремили основні виклики та можливості для транспортної інфраструктури України. Розуміння ключових викликів, можливостей та обмежень дає підстави для визначення пріоритетних стратегічних цілей.

Всі цілі поділено на короткострокові, середньо та довгострокові.

Для всіх видів транспортної інфраструктури головною короткостроковою ціллю є забезпечення ефективної роботи транспорту в умовах воєнного стану через відновлення та побудову нових логістичних шляхів.

Таблиця 1

Моделі розвитку транспортної інфраструктури

Модель розвитку	Опис моделі	Країна
Випереджаюча	Передбачає активне залучення держави, яка несе високі інвестиційні ризики	Китай
Синхронна	При наздоганяючій моделі, важливу роль відіграють підприємства, які шукають можливості для усунення бар'єрів для зростання.	США
Наздоганяюча	Синхронна модель врівноважує участь держави у приватному бізнесі	Німеччина
Змішана модель	Використовується в тому випадку коли жодна з моделей не може використатися в чистому вигляді	Україна

Джерело: [12]

Тут важливим є координація роботи всіх видів транспорту. Тобто конкурентна боротьба між різними видами транспорту відійшла на другий план, а головним завданням стала зладжена робота підприємств критичної транспортної інфраструктури.

Середньострокові цілі для транспортної інфраструктури – це відновлення, перезапуск економіки та інститутів. Запланований термін реалізації 2023-2025 роки. Під час війни Державні цільові програми розвитку припинені, але після її закінчення їх відновлення буде супроводжуватися коригуванням, оскільки деякі проєкти стануть неактуальними, і буде необхідно розпочинати нові проєкти. Роботу над цією проблемою вже розпочали.

Довгострокові цілі передбачають структурну модернізацію та повноцінну інтеграцію до ЄС. Очікувані терміни планування 2026 – 2032 роки.

Національну транспортну стратегію України до 2030 року найближчим часом буде відкоригована із врахуванням сучасних викликів.

Висновки. Транспортна інфраструктура України в останні десятиліття зазнала як позитивних, так і негативних змін. Реформування та розвиток транспорту та транспортної інфраструктури почало набувати системного та продуманого характеру. Негативно на реалізацію Транспортної стратегії вплинули карантинні обмеження через COVID-19, а потім війна. Сьо-

годні окреслюються нові стратегічні цілі розвитку транспортної інфраструктури. Для цього використовуються кращі практики стратегічного планування та досвід країн які зазнали руйнувань через війну та різні військові конфлікти. В процесі дослідження проблематики відновлення та розвитку транспортної інфраструктури дійшли наступних висновків:

1. Основні стратегічні напрямки розвитку транспортної інфраструктури, які зазначені в Транспортній стратегії будуть збережені.

2. Найближчими роками використовуватиметься змішана модель розвитку транспортної інфраструктури, яка передбачає активне залучення держави, яка несе високі інвестиційні ризики у деяких інфраструктурних проєктах, а також активно залучатиметься приватний сектор, який розв'язувати проблеми розвитку там де держава не може чи не хоче брати активної участі.

3. Фінансування відновлення та розвитку транспортної інфраструктури відбуватиметься з різних джерел, в тому числі та за участі різних міжнародних фінансових установ.

В наступних дослідженнях буде приділено більш детальну увагу стратегічним цілям залізничної інфраструктури, авіаційної, автомобільної, та водного транспорту, будуть проаналізовані заплановані інфраструктурні проєкти, визначено першочерговість їх реалізації та можливі джерела фінансування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 20.02.2023).
2. НБУ оцінив ріст ВВП України у 2021 році у 3% і погіршив прогноз на 2022 рік до 3,4%. URL: https://lb.ua/economics/2022/01/20/503552_nbu_otsiniv_rist_vvp_ukraini_2021_rotsi.html (дата звернення: 20.02.2023).
3. Бізнес оцінив стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні. URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukraini/> (дата звернення: 22.02.2023).
4. Стан і пріоритети розвитку транспортної інфраструктури. URL: <https://logistics-ukraine.com/tag/%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D1%96%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81-2021/> (дата звернення: 20.02.2023).
5. Фінансово-економічні наслідки війни. URL: https://lb.ua/blog/tetiana_bohdan/550614_finansovoekonomichni_naslidki.html (дата звернення: 20.02.2023).
6. Відновлення транспортного сектору України – як зробити його “зеленим”? URL: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (дата звернення: 20.02.2023).
7. Vlasova, Valentina and Palyvoda, Olena and Karpenko, Oksana and Bondar, Nataliia (2020). Evaluation of seaports' investment attractiveness. *Investment Management and Financial Innovations*, 17(3), 160–174. DOI: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13).
8. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>.
9. Бабина О. Є., Власова В. П. Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проєктів ДПП у морських торговельних портах України. *Бізнес Інформ*. № 2. С. 162–168. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2015_2_28 (дата звернення: 22.02.2023).

10. Власова В., Чумак А. Інвестиційна привабливість транспортних підприємств в умовах війни. *Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 22 листопада 2022 року)*. Київ : ДУІТ. 2022 С. 51–53. URL: https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/warn-2022.pdf (дата звернення: 22.02.2023).
11. Карась О. С. Стратегічні напрями формування, розвитку та розширення транспортної інфраструктури України *Наука та інновації*. 2019. Т. 15. № 6. С. 23–33. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/174110> (дата звернення: 23.02.2023).
12. Мінінфраструктури у 2023 році запустить Цифрову систему управління відбудовою транспортної інфраструктури. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/872997.html> (дата звернення: 22.02.2023).
13. Проект Плану відновлення України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 22.02.2023).

REFERENCES:

1. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku [National transport strategy of Ukraine for the period until 2030]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>. [in Ukrainian]
2. Biznes otsinyv stan rozvytku transportnoi infrastruktury v Ukraini [Business assessed the state of development of transport infrastructure in Ukraine]. Available at: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukrayini>. [in Ukrainian]
3. Stan i priorityety rozvytku transportnoi infrastruktury [State and priorities of transport infrastructure development]. Available at: <https://logistics-ukraine.com/tag/%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D1%96%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81-2021>. [in Ukrainian]
4. Finansovo-ekonomichni naslidky viiny [Financial and economic consequences of the war]. Available at: https://lb.ua/blog/tetiana_bohdan/550614_finansovoekonomichni_naslidki.html. [in Ukrainian]
5. Vidnovlennia transportnoho sektoru Ukrainy – yak zrobyty yoho “zelenym”? [Restoration of the transport sector of Ukraine - how to make it "green"?]. Available at: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym>. [in Ukrainian]
6. Vidnovlennia transportnoho sektoru Ukrainy – yak zrobyty yoho “zelenym”? [Restoration of the transport sector of Ukraine – how to make it "green"?]. Available at: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym>. [in Ukrainian]
7. Vlasova Valentina, Palyvoda Olena, Karpenko Oksana & Bondar Nataliia (2020). Evaluation of seaports investment attractiveness. *Investment Management and Financial Innovations*, 17(3), 160–174. DOI: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13).
8. Luchnykova T. P., Tarnovska I. V. & Vorobiov Ye. V. (2023). Adaptatsiia transportnykh pidpriemstv Ukrainy do umov voiennoho stanu [Adaptation of transport enterprises of Ukraine to the conditions of martial law]. *Biznes Inform*. № 1. P. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>. [in Ukrainian]
9. Babyna O. Ye. & Vlasova V. P. (2015). Ekonomichniy mekhanizm vyznachennia kontsesiinykh platezhiv pry realizatsii proektiv DPP u morskyykh torhovelykh portakh Ukrainy. *Biznes Inform*. № 2. P. 162–168. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2015_2_28. [in Ukrainian]
10. Vlasova V. & Chumak A. (2022). Investytsiina pryvablyvist transportnykh pidpriemstv v umovakh viiny. [Investitsiina privablivist transport enterprises in war conditions]. *Upravlinnia ta administruvannia v umovakh protydii hibrydnykh zahrozam natsionalnii bezpetsi: Materialy III Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* (m. Kyiv, 22 lystopada 2022 roku). Kyiv: DUIT. P. 51-53. Available at: https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/warn-2022.pdf. [in Ukrainian]
11. Karas O. C. (2019). Stratehichni napriamy formuvannia, rozvytku ta rozshyrennia transportnoi infrastruktury Ukrainy [Strategic directions of formation, development and expansion of transport infrastructure of Ukraine]. *Nauka ta innovatsii*. Т. 15. № 6. P. 23–33. Available at: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/174110>. [in Ukrainian]
12. Mininfrastruktury u 2023 rotsi zapustyt Tsyfrovu systemu upravlinnia vidbudovoiu transportnoi infrastruktury [In 2023, the Ministry of Infrastructure will launch a Digital Management System for the Reconstruction of Transport Infrastructure]. Available at: <https://interfax.com.ua/news/economic/872997.html>. [in Ukrainian]
13. Proekt Planu vidnovlennia Ukrainy [Project of the Recovery Plan of Ukraine]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>. [in Ukrainian]