

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-54-6>

УДК 330.34, 338.47, 339.1

**Білоцерківець Володимир Вікторович**

доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри міжнародної економіки і  
соціально-гуманітарних дисциплін,  
Український державний університет науки і технологій  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6740-4611>

**Кошевий Максим Володимирович**

аспірант,  
Український державний університет науки і технологій  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-7678-6588>

**Volodymyr Bilotserkivets, Maksym Koshevyi**

Ukrainian State University of Science and Technologies

**МІКРО- ТА МАКРОЕКОНОМІЧНІ СТРАТЕГІЇ  
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ  
ДОБИ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА:  
ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА МЕТОДОЛОГІЇ****MICRO- AND MACROECONOMIC STRATEGIES FOR  
THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
IN THE AGE OF THE INFORMATION SOCIETY:  
PROBLEMS OF THEORY AND METHODOLOGY**

**Анотація.** Стаття присвячена дослідженню проблем розробки теорії та методології формування та розвитку транспортної інфраструктури в умовах сучасного інформаційного суспільства. Особливий акцент робиться на вивченні засад розробки стратегій розвитку транспортної інфраструктури на мікроекономічному та макроекономічному рівнях. Показано основні стратегії реформування транспортної інфраструктури національної економіки України, визначена їх взаємна альтернативність. Окреслено основні тенденції еволюції вітчизняної транспортної системи протягом останніх років. Показано роль науково-технічного прогресу у модернізації транспортної інфраструктури, її адаптування до умов глобального поширення інформаційних технологій. Доведено необхідність розширення методологічної платформи дослідження транспортної інфраструктури в добу інформаційного суспільства за рахунок залучення постмодерністського інструментарію, зокрема, сприйняття об'єкту дослідження через призму методу ризомного автопоезису.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, інформаційне суспільство, мікроекономічні стратегії, макроекономічні стратегії, методологія, ризомі, метод автопоезису.

**Summary.** The article provides a study of the problems of developing the theory and methodology of the formation and development of transport infrastructure in the conditions of a modern information society. Special emphasis is placed on the study of the principles of developing strategies for the development of transport infrastructure at the microeconomic and macroeconomic levels. The main strategies for reforming the transport infrastructure of the national economy of Ukraine are shown. The mutual alternation of strategies is determined according to the orientation: 1) on the etatist principles of implementation; 2) on the own logic of the development of systems that self-organize and evolve under the pressure of internal and external factors. Arguments are given in favor of a greater naturalness of the transformation of the national transport network through self-organization processes, palliative reformatting of its cores and structure. The role of transport infrastructure as a key link is characterized. It is shown that it determines the effectiveness of the social division of labor, contributes to the realization of the economic potential of specialization and cooperation at the regional, national and global levels. The main trends in the evolution of the domestic transport system in recent years are outlined. The role of the economic crisis, caused by the global COVID-19 pandemic and the large-scale aggression of the moscow state, in the cardinal transformations in the functioning of transport corridors is analyzed. The directions of adjusting the microeconomic strategies of sellers in the age of the information society are revealed: 1) through mastering schemes for operational product deliveries; 2) location-oriented delivery of goods; 3) implementation of delivery procedures “to the customer’s

doorstep". The role of scientific and technological progress in the modernization of transport infrastructure, its adaptation to the conditions of the global spread of information technologies, their diffuse inclusion in the surrounding socio-economic landscape is shown. The need to expand the methodological platform for studying transport infrastructure in the age of the information society is proven by involving postmodern tools, in particular, the perception of the object of research through the prism of the rhizome autopoiesis method.

**Keywords:** transport infrastructure, information society, microeconomic strategies, macroeconomic strategies, methodology, rhizomes, autopoiesis method.

**Постановка проблеми.** Довготривалий переможний шлях України до виборення власної незалежності на початку 1990-х років відкрив нові можливості щодо формування орієнтованої вже насамперед на Київ, а не на столиці колишніх метрополій, транспортної мережі. Зрозуміло, що ідеологія національної транспортної мережі має інші пріоритети, аніж колоніальна. Змінюються центри системи, що трансформується, утворюються або переоформлюються основні її ядра, національні інтереси детермінують структурування нових логістичних векторів, відбувається переформатування транспортної мережі згідно нових умов, у яких опинилась національна економіка України.

Втім, подібні трансформації можуть відбуватись як природно, реалізуючись у межах самоорганізації системи, що сепарувалась та тепер перебудовується відповідно до власної логіки розвитку системи, формуючі нові кордони, змістовне наповнення та структурні компоненти, так й під тиском державних інституцій, слідуючи спеціально розробленими стратегіям розвитку на мікроекономічному та/або макроекономічному рівнях. Зрозуміло, що перший варіант розвитку подій є більш природним й має забезпечити утворення транспортної мережі, що повинна відповідати чаянням ринкової економіки (чи, скоріше, її певному мутанту, що зародився в процесі перебудови та відбудови), ефективно задовольняти потреби виробників (постачальників) та споживачів (замовників). Проте такі уявлення, на наш погляд, стосовно реформування транспортних мереж, що опинились у статусі уламків імперської чи сателітних, мають дещо ілюзорно спрощений характер. Інший шлях – то шлях розбудови національної транспортної мережі на етатистських засадах, за активної участі держави, на яку покладається завдання розробки стратегії її реформування, форсованого пристосування до умов творення національної економіки. Додатковим комплексом проблем під час формування національної транспортної мережі виступає адекватне врахування глобального середовища, в координатах якого вона має функціонувати, ефективна коінтеграція як з ключовим компонентом з технологічними досягненнями інформаційної революції та залучення до кола сучасного інформаційного суспільства як його невід'ємної складової частини. Розв'язання зазначених проблем є непересічним викликом, що постає перед сучас-

ною економічною наукою та практикою, але відсутність необхідного теоретико-методологічного підґрунтя дослідження створюватиме потужні бар'єри на шляху розуміння імперативних трансформацій сучасної транспортної інфраструктури національної економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми формування транспортної інфраструктури, її революційних змін та еволюційного руху в умовах економічних пертурбацій, становлення глобальної економіки викликали особливе зацікавлення та піддавались докладним дослідженням цілою низкою зарубіжних та вітчизняних вчених. Зокрема, у цьому контексті слід звернути увагу на наукові досягнення таких дослідників, як О. Бойко [3], Н. Бондар [4], О. Вільямсон [17], Н. Гринів [5], З. Двудіт [3], І. Зрибнева [7], М. Когут [8], В. Колоша [9], П. Лав [16], І. Лесік [11], А. Лізунова [12], Х. Лью [16], К. Михайличенко [10], Р. Содомо [8] та багатьох інших. Теоретичні та практичні розвідки цілої когорти провідних науковців в області досліджень сучасного стану транспортної інфраструктури, ймовірних напрямків її подальшої еволюції, стратегічних засад генерування національної транспортної мережі окреслили координати подальших наукових пошуків. Але, незважаючи на потужний науковий апарат, сформований попередніми дослідженнями, залишаються ще недостатньо розробленою методологічна платформа визначення базових стратегій розвитку транспортної інфраструктури доби інформаційного суспільства, конкретизація змістовного їх наповнення на мікроекономічному та макроекономічному рівнях.

**Мета статті** полягає в розробці теоретико-методологічних засад дослідження стратегій розвитку транспортної інфраструктури в епоху інформаційного суспільства, визначенні основних проблем, що виникають на мікроекономічному та макроекономічному рівні під час їх формування, окресленні перспектив їх подолання.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Надзвичайна потужність викликів становлення та розвитку самостійної мережі транспортної інфраструктури в умовах відбудови національної економіки України після відновлення незалежності стала цілком зрозумілою ще у перші роки торування нашої країни у глобальний світ. Зокрема, на ці проблеми звертали увагу у своїх працях ціла низка провідних українських спеціалістів у транспортній галузі [3–4].

В умовах становлення національної економіки саме на транспорт покладається завдання забезпечення ефективного функціонування й подальшого розвитку усіх видів економічної діяльності [3]. Транспортна інфраструктура має виступити ключовою ланкою, що має пов'язати виробників та споживачів, розташованих як на теренах країни, так й за її межами, обумовлюючи можливість відповідного поділу праці, отримання зиску від реалізації економічного потенціалу спеціалізації та кооперації на регіональному, національному та глобальному рівнях. Особливої ваги ефективна мережа транспортної інфраструктури, розбудована згідно до імперативів національних інтересів, набуває за сучасних викликів, виступаючи «необхідною умовою забезпечення обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави» [3].

Становлення національної економіки, перехід її на ринкові рейки визначили подальшу роль транспорту як станового хребту розвитку господарського комплексу України. Економічна криза, спричинена світовою пандемією COVID-19 та ще більш посилена широкомасштабною агресією московської держави, призвела до радикальних змін у роботі транспортних коридорів, скоригувала вектори товарних потоків та їх змістовне наповнення [1]. Проте Державна служба статистики України в умовах ризиків зсувів у національній економіці, в цілому, та у транспортній галузі, зокрема, слушно припинила оновлення даних. В умовах масштабного вторгнення ця інформація має досить чутливий характер. Втім статистичні дані попередніх досліджуваних періодів надають можливість досить чітко окреслити основні тенденції еволюції вітчизняної транспортної системи. Відповідні трансформації за вантажообігом за видами транспорту віддзеркалюють дані, наведені у таблиці 1.

Стрімкі пертурбації споживчих переваг, бажання покупців оперативно задовольняти свої потреби в умовах надзвичайно конкурентного ринку, домінування в національній економіці моделі «ринку покупця» вимагають відповідних кроків з боку продавців. Фокусувати увагу на застарілих логістичних схемах, використання транспортної інфраструктури, зосередженої на перевезення великих обсягів гомогенної продукції, стає вкрай небезпечно. Продавці змушені

коригувати свої мікроекономічні стратегії, опановуючи схеми оперативних поставок продукції, доставки товарів безпосередньо до місця розташування контрагентів, впроваджувати процедури постачання «до порогу» покупця. Все це негативно відображається на перспективах транспорту, орієнтованого на багатотоннажні перевезення. Натомість, зростає привабливість більш мобільного автомобільного транспорту. Рисунок 1 демонструє зміну питомої ваги різних видів транспортів (за виключенням трубопровідного) за 2016–2020 рр. у забезпеченні вантажоперевезень в Україні. Як бачимо, автомобільний транспорт поступово перебирає на себе позиції провідного гравця на ринку за відповідного послаблення ролі залізничного.

Необхідність адаптації національної транспортної інфраструктури, її модернізації відповідно до умов глобальної конкуренції, необхідності підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції на національних та світових ринках, реалізації засадничих принципів стратегії європейської інтеграції, врахування реалій постіндустріального вектора розвитку глобальної економіки в певній мірі враховані у «Національній економічній стратегії на період до 2030 року» та «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року» [13–14]. Проте в умовах надзвичайної турбулентності та додаткових викликів, що спіткали національну економіку України протягом 20-х років XXI століття, їх настанови в значній мірі виявились вже застарілими та потребують відповідного коригування, врахування кардинальних змін геополітичного характеру та тектонічних змін у логістичних коридорах українського та світового бізнесу.

Слід зазначити, що зміни у структурі транспортних потоків здійснюються не стохастично, її переформатування відбувається під впливом невпинної трансформації світових ринків, рокировок у складі головних торговельних партнерів України, оптимізації експортно-імпорتنних потоків в умовах діалектики глобалізаційних і глокалізаційних процесів, утвердження та падіння пріоритетів ідеологем протекціонізму й фритредерства на регіональних та міжнародній аренах. Додатковий імпульс модернізації транспортної інфраструктури генерується науково-технічним

Таблиця 1 – Вантажообіг за видами транспорту за 2016–2022 роки, млн тонно-кілометрів

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
2016	187557,5	2538,7	1465,0	58029,8	226,4	94378,8
2017	191914,1	2848,6	1422,9	62296,8	275,3	105434,4
2018	186344,1	1822,8	1540,2	72068,3	339,7	99239,9
2019	181844,7	1773,9	1613,8	64952,9	295,6	104528,1
2020	175587,1	1504,4	1372,9	65176,9	316,2	69281,8

Джерело: складено авторами на основі [6]

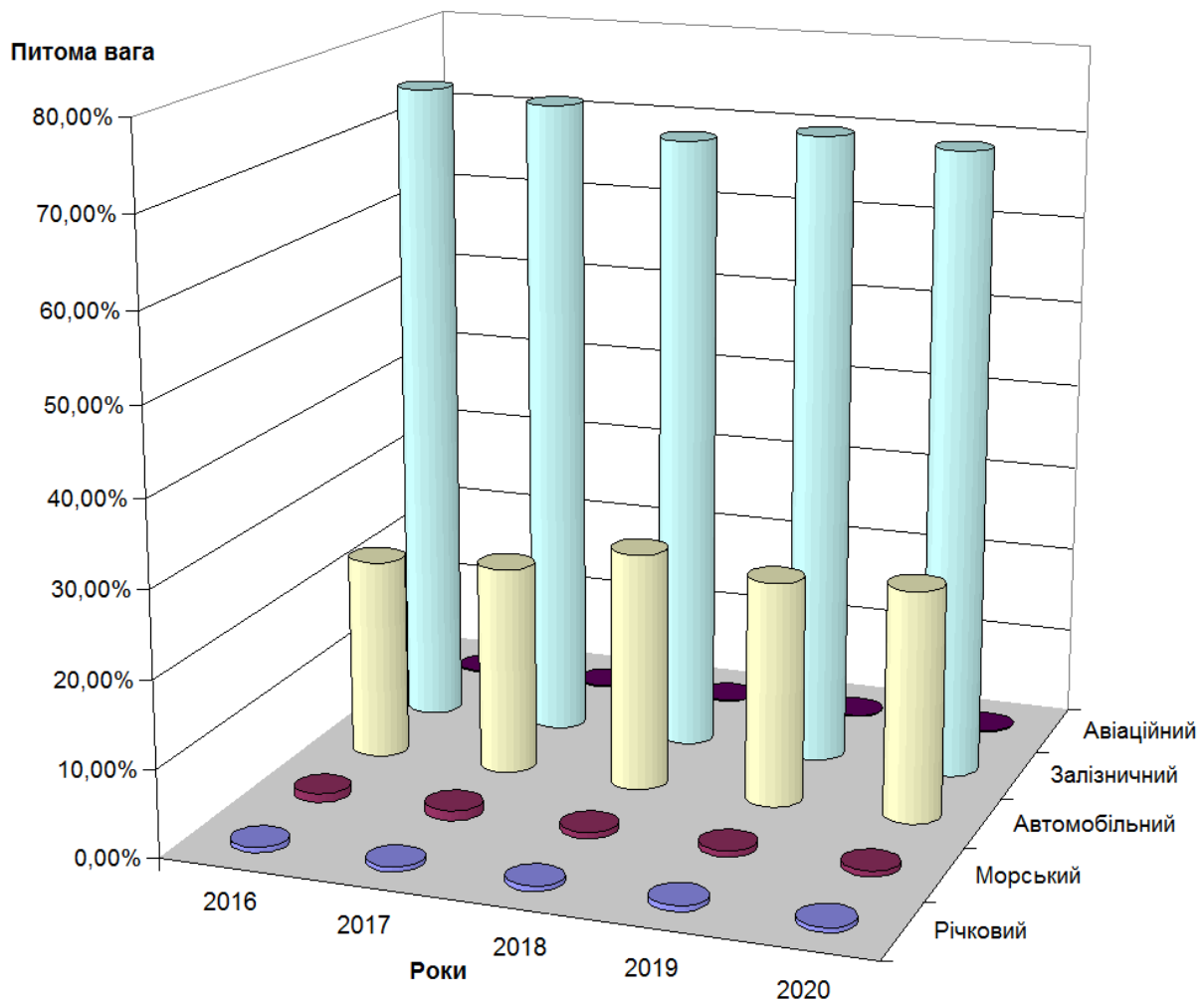


Рисунок 1 – Динаміка питомої ваги видів транспорту у забезпеченні вантажних перевезень, %

Джерело: складено авторами на основі [6]

поступом, що набуває особливо виразних та відчутних проявів за доби становлення інформаційного суспільства. Інформаційно-комунікативні технології змінюють як транспортну галузь, так й директивно вимагають модернізації транспортної інфраструктури, адаптування її до умов глобального поширення інформаційних технологій, їх дифузного включення до навколишнього соціально-економічного ландшафту.

У цьому контексті на додаткову увагу заслуговує дослідження методологічної бази пізнання еволюції транспортної інфраструктури на тлі реалій інформаційного суспільства. Старі методологічні прийоми можуть слугувати милицями у процесі сприйняття сучасності, виступати допоміжними засобами його розуміння. Але надання ним права на виконання ролі ключового інструментарію, інструментарію, що конституюватиме сам процес дослідження нового об'єкту, що набуває статусу якісно іншого від традиційних для їх попереднього застосування, викликає доречний сумнів. Архаїчні методологічні інстру-

менти є адекватними для використання під час дослідження так само колись непізнаних, нових об'єктів, але вже застарілих для сучасного сприйняття. Але для розуміння інноваційно-нового, становлення та розвиток якого припав на добу висхідного руху інформаційного суспільства, такий інструментарій втрачає свою приналежність. Тож відповідність класичної методологічної платформи вимогам дослідження транспортної мереженої інфраструктури в умовах інформаційного суспільства, що демонструє атрибути не притаманні матриці традиційно-узвичаєного, природно породжує запитання, відповідь на які навряд чи буде позитивною.

З цієї точки зору, на окрему увагу заслуговує можливість сприйняття національної транспортної інфраструктури як цілісне утворення, якому притаманні певні ознаки самоорганізації, самотворення та саморозвитку, як цілісності, що активно взаємодіє з навколишнім позаінфраструктурним середовищем, але об'єктивізується як самостійна множина, яку демаркувати від інших

однопорядкових множин. У цьому контексті, на нашу думку, слід звернути погляд на інструментальний потенціал методологічної платформи автопоєзису. Остання передбачає дослідження складних цілісностей, іманентною особливістю яких є здатність до само відтворення та самостійного саморозвитку. Відповідно до традиційного визначення, автопоетична система виступає як рекурсивна мережа, що складається із інтегрованих між собою компонентів. При цьому зазначені компоненти знаходяться у взаємодії один з одним та у процесі взаємної взаємодії забезпечують перманентне відтворення автопоетичної мережі [2]. Національна транспортна інфраструктура, на нашу думку, цілком відповідає даним дефінітивним критеріям, що відкриває можливості залучення автопоетичної методології до набору відповідного інструментарію її дослідження.

З іншого боку, розуміння транспортної інфраструктури як автопоетичної системи ставить питання пошуку методологічних засобів розкриття її атрибутивного наповнення, розуміння її якісних відмінностей від інших систем, формування набору критеріїв делімітації мережі як об'єкту дослідження від об'єктів, що взаємодіють з нею, але не входять до переліку компонентів мережі, що опинились у її внутрішньому колі. Сучасна філософія може запропонувати для розв'язання цієї проблеми цілком ефективний інструментарій, що відкриває можливість наукового пізнання транспортної інфраструктури в

добу інформаційного суспільства як автопоетичну систему ризомного характеру. З цих позицій транспортній інфраструктурі мають бути притаманні низка атрибутів, зокрема, вона повинна відповідати ознакам – зціплення, гетерогенності, множинності, неважливості розриву, картографії та декалькоманії [2; 15].

**Висновки.** Дослідження становлення та розвитку транспортної інфраструктури України в добу інформаційного суспільства дозволило виявити низку проблем теоретичного та методологічного гатунку. Зокрема, невирішеним є засадниче питання формування мікроекономічних та макроекономічних стратегій її розвитку. Розроблені стратегії на національному рівні дають відповідь на окремі практичні виклики, що постають перед транспортною галуззю, але залишаються без відповіді фундаментальні питання, стратегії вимагають перманентного оновлення відповідно до економічної турбулентності, полівалентності та глобальності викликів. Додаткового врахування вимагає специфіка розвитку транспортної мережі в умовах утвердження інформаційного суспільства, швидкої дифузної експансії на мікро- та макрорівнях національної економіки інформаційно-комунікативних технологій. Особливої уваги заслуговує формування методологічної платформи дослідження сучасної транспортної інфраструктури, що вимагає інкорпорації до її складу сучасного методологічного інструментарію, виваженого вилучення архаїчних компонентів.

### Список використаних джерел:

1. Білоцерківцев В.В., Кошевий М.В. Імперативи розвитку глобальної транспортної інфраструктури в умовах становлення сучасного інформаційного суспільства. *Proceedings of the 10th International scientific and practical conference «Problems and prospects of modern science and education»* (March 12–15, 2024) Stockholm, Sweden. International Science Group. 2024. С. 54–56. DOI: <https://doi.org/10.46299/ISG.2024.1.10>
2. Білоцерківцев В.В. Нова економіка: зміст та еволюція. Дніпропетровськ : Січ, 2013. 366 с.
3. Бойко О.В., Дуліт З.П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 23(18). С. 94–103. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=nvltu\\_2013\\_23](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=nvltu_2013_23)
4. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.
5. Гринів Н., Подвальна Г. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління*. 2015. № 815. С. 27–35
6. Держстат України. Вантажообіг за видами транспорту. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm)
7. Зрибнєва І.П. Аналіз впливу міжнародних логістичних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. № 5. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14035809>
8. Когут М.В., Содома Р.І., Демчина В.Р. Розвиток транспортної інфраструктури як фактор підвищення глобальної конкурентоспроможності. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-108>
9. Колоша В. Розвиток вітчизняного ринку транспортних послуг та його вплив на національну конкурентоспроможність в умовах турбулентності. *Актуальні проблеми економіки*. 2023. № 7 (265). С. 65–75. DOI: <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2023-1-265-65-75>
10. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України. *Стратегічні пріоритети*. 2022. № 4. С. 59–65. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=spe\\_2015\\_4\\_9](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=spe_2015_4_9)

11. Лесік І.М. Оцінка рівня розвитку транспортної інфраструктури України. *Modern Economics*. 2020. № 23. С. 95–101. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V23\(2020\)-15](https://doi.org/10.31521/modecon.V23(2020)-15)
12. Лізунова А.П. Прийняття рішень при реалізації інвестиційних проєктів у транспортній галузі. *Управління розвитком складних систем*. 2019. № 38. С. 186–192. DOI: [dx.doi.org/10.6084/m9.figshare.9788717](https://doi.org/10.6084/m9.figshare.9788717)
13. Національна економічна стратегія на період до 2030 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 р. № 179. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>
14. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : Постанова КМУ від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
15. Deleuze G., Guattari F.A *Thousand Plato*. Capitalism and Schizophrenia. Minneapolis-London : University of Minnesota. 2005. 629 p.
16. Liu H. J., Love P.E., Sing M.C., Niu B., Zhao J. Conceptual framework of life-cycle performance measurement: Ensuring the resilience of transport infrastructure assets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2019. Vol. 77. P. 615–626. URL: <https://scispace.com/pdf/conceptual-framework-of-life-cycle-performance-measurement-2iayb6mjbb.pdf>
17. Williamson O. *The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. New York : The Free Press. 1985. 449 p.

### References:

1. Bilotserkivets V. V., Koshevyi M. V. (2024) Imperatyvy rozvytku hlobalnoi transportnoi infrastruktury v umovakh stanovlennia suchasnoho informatsiinoho suspilstva [Imperatives of the development of global transport infrastructure in the context of the formation of a modern information society]. *Proceedings of the 10th International scientific and practical conference "Problems and prospects of modern science and education"* (March 12–15, 2024) Stockholm, Sweden. International Science Group. pp. 54–56. DOI: <https://doi.org/10.46299/ISG.2024.1.10> (in Ukrainian)
2. Bilotserkivets V. V. (2013) Nova ekonomika: zmist ta evoliutsiia [New economy: content and evolution]. Dnipropetrovsk : Sich, 366 p. (in Ukrainian)
3. Boyko O. V., Dvulit Z. P. (2013). Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy [Sustainable development of the transport system of Ukraine]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy – Scientific Bulletin of the National Technical University of Ukraine*. vol. 23 (18). pp. 94–103. (in Ukrainian)
4. Bondar N. M. (2014) Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva : monohrafiia [Development of the transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership: monograph]. Kyiv: NTU. (in Ukrainian)
5. Hryniv N., Podvalna H. (2015) Transportna posluha yak ob'ekt analizu ta upravlinnia [Transport service as an object of analysis and management]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnikha». Problemy ekonomiky ta upravlinnia – Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic". Problems of economy and management*. vol. 815. pp. 27–35. (in Ukrainian)
6. Derzhstat Ukrainy. Vantazhoobih za vydamy transportu [State Statistics Service of Ukraine. Freight turnover by modes of transport]. Available at: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm) (in Ukrainian)
7. Zrybnieva I. P. (2024) Analiz vplyvu mizhnarodnykh lohistychnykh korydoriv na rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy [Analysis of the impact of international logistics corridors on the development of transport infrastructure of Ukraine]. *Aktualni pytannia ekonomichnykh nauk – Current Issues in Economic Sciences*. vol. 5. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14035809> (in Ukrainian)
8. Kohut M. V., Sodoma R. I., Demchyna V. R. (2024) Rozvytok transportnoi infrastruktury yak faktor pidvyshchennia hlobalnoi konkurentospromozhnosti [Development of transport infrastructure as a factor of increasing global competitiveness]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and society*. vol. 60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-108> (in Ukrainian)
9. Kolosha V. (2023) Rozvytok vitchyznianoho rynku transportnykh posluh ta yoho vplyv na natsionalnu konkurentospromozhnist v umovakh turbulentnosti [Development of the domestic market of transport services and its impact on national competitiveness in conditions of turbulence]. *Aktualni problemy ekonomiky – Current problems of economy*. vol. 7 (265). pp. 65–75. DOI: <https://doi.org/10.32752/1993-6788-2023-1-265-65-75> (in Ukrainian)
10. Mykhailychenko K. M. (2022) Vidnovlennia tranzitnoho potentsialu yak chynnyk pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy [Restoring transit potential as a factor in increasing Ukraine's competitiveness]. *Stratehichni priorytety – Stratehichni priorytety*. vol. 4. pp. 59–65. (in Ukrainian)
11. Lesik I. (2020). Otsinka rivnia rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Assessment of Transport Infrastructure Development Level of Ukraine]. *Modern Economics – Modern Economics*. vol. 23. pp. 95–101. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V23\(2020\)-15](https://doi.org/10.31521/modecon.V23(2020)-15). (in Ukrainian)
12. Lizunova A. P. (2019) Pryiniattia rishen pry realizatsii investytsiinykh proektiv u transportnii haluzi [Decision-making in the implementation of investment projects in the transport sector]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system – Management of the development of complex systems*. vol.38. pp. 186–192. DOI: <https://dx.doi.org/10.6084/m9.figshare.9788717> (in Ukrainian)
13. Natsionalna ekonomichna stratehiia na period do 2030 roku. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy [National Economic Strategy for the period until 2030. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. 2021. № 179. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text> (in Ukrainian)

14. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku: Postanova KМУ [National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. 2024. № 1550. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (in Ukrainian).

15. Deleuze G., Guattari F. A (2005). Thousand Plato. Capitalism and Schizophrenia. Minneapolis-London : University of Minnesota. 629 p.

16. Liu H. J., Love P. E., Sing M. C., Niu B., Zhao J. (2019). Conceptual framework of life-cycle performance measurement: Ensuring the resilience of transport infrastructure assets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. vol. 77. pp. 615–626. Available at: <https://scispace.com/pdf/conceptual-framework-of-life-cycle-performance-measurement-2iayb6mjbb.pdf>

17. Williamson O. (1985). The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting. New York : The Free Press. 449 p.

*Стаття надійшла до редакції 02.05.2025*