

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції

28 травня 2026 року



ЗАПОРІЖЖЯ, 2026

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного

Варшавський університет природничих наук (Республіка Польща)

Сучавський університет Штефана чел Маре (Румунія)

Університет Миколо Ромеріо (Литовська республіка)

Ризький північний університет (Латвійська республіка)

Науково-технічна організація «Teadmis» (Естонська республіка)

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Міжрегіональна Академія управління персоналом

Білоцерківський національний аграрний університет м. Біла Церква

Запорізький національний університет

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Луганський національний університет імені Тараса Шевченка

Державний торговельно-економічний університет

Державний університет інформаційно- комунікаційних технологій

Луцький національний технічний університет

Школа ділової етики та етикету

ФОРСАЙТ РОЗБУДОВИ УКРАЇНИ:

**ESG – ОРІЄНТИРИ ТА ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ В ЕКОНОМІЦІ,
МЕНЕДЖМЕНТІ, МАРКЕТИНГУ Й ПУБЛІЧНОМУ УПРАВЛІННІ**

Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції

28 травня 2026 року

ЗАПОРІЖЖЯ, 2026

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ СИСТЕМОЮ ВОДОПОСТАЧАННЯ НАСЕЛЕННЯ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	340
---	------------

Світлана Плотніченко

ESG- КОМУНІКАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ФОРМУВАННЯ ДОВІРИ ДО ОРГАНІВ ПУБЛІЧНОЇ ВЛАДИ.....	342
---	------------

Світлана Плотніченко, Діана Кондратенко, Оксана Цвентух, Валерій Новицький

ПУБЛІЧНА ДИПЛОМАТІЯ ТА РЕПУТАЦІЙНИЙ КАПІТАЛ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	345
--	------------

Олександр Пономарьов

КООРДИНАЦІЯ ОРГАНІВ ПУБЛІЧНОЇ ВЛАДИ У РЕАЛІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ	349
---	------------

Дар'я Смоляр

COMMUNITY WELL-BEING GOVERNANCE У СИСТЕМІ ESG-ОРІЄНТОВАНОГО ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ	352
--	------------

Ельміра Соколова

АДАПТИВНЕ УПРАВЛІННЯ (AGILE) ЯК ІНСТРУМЕНТ ВПРОВАДЖЕННЯ ESG-СТРАТЕГІЙ У ДЕРЖАВНИХ ІНСТИТУЦІЯХ.....	356
---	------------

Іван Соломніков

ІНТЕГРАЦІЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В ТРАНСПОРТНУ ПОЛІТИКУ УКРАЇНИ: ПУБЛІЧНО-УПРАВЛІНСЬКИЙ ВИМІР	359
---	------------

Олександра Степанець

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ВНУТРІШНЬО ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ В УКРАЇНІ	365
--	------------

Юрій Чорний

DIGITAL ESG GOVERNANCE У СИСТЕМІ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД: ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВИМІР.....	368
---	------------

Ірина Шабільянова

МЕДИКО-АДМІНІСТРАТИВНА МОДЕЛЬ «ЦИФРОВОГО ПАЦІЄНТА» ЯК СКЛADOVA ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ІНКЛЮЗИВНОГО УПРАВЛІННЯ ОХОРОНОЮ ЗДОРОВ'Я.....	371
---	------------

Ірина Юник, Андрій Зулін

Іван Соломніков,
кандидат економічних наук, доцент,
проректор з науково-педагогічної роботи,
Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна

ІНТЕГРАЦІЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В ТРАНСПОРТНУ ПОЛІТИКУ УКРАЇНИ: ПУБЛІЧНО-УПРАВЛІНСЬКИЙ ВИМІР

Актуальність дослідження. Транспортна політика України поєднує відновлення пошкодженої інфраструктури, європейську інтеграцію, безпеку перевезень, доступність послуг і зменшення екологічного тиску. Вона працює в зоні щоденного суспільного запиту. Для держави транспорт підтримує обороноздатність, економічний обмін, мобільність населення і зовнішню торгівлю. Для бізнесу він визначає вартість логістики, сталість поставок, ритм виробництва та можливість виходу на зовнішні ринки. Для громадян транспортна система означає доступ до праці, освіти, медичних послуг і базової участі в житті громади. Під час війни ці функції набувають особливої ваги, оскільки пошкодження мережі швидко переходить у втрати часу, ресурсів і територіальної зв'язаності.

Цілі сталого розвитку України до 2030 року закріплені як орієнтири для прогнозних, програмних і нормативно-правових документів [1]. У транспортній сфері їхній зміст простежується через тарифну політику, інвестиційне планування, пріоритети відновлення, розвиток міського транспорту, залізничної інфраструктури, прикордонних переходів, безпеки руху та цифрових сервісів. Українська Національна доповідь з ЦСР адаптувала глобальні орієнтири до національних завдань, тому транспортна політика потребує вимірюваних індикаторів і прив'язки до реальних потреб територій [2].

На глобальному рівні сталий транспорт розглядається як умова прогресу у сферах продовольчої безпеки, охорони здоров'я, енергетики, економічного зростання, інфраструктури, міст і громад [5]. Десятиліття сталого транспорту ООН 2026-2035 посилює увагу до координації дій, мобілізації ресурсів і моніторингу прогресу [6]. Для України ця рамка має практичний зміст, пов'язаний із щоденною роботою мережі та відновленням доступності. Причини очевидні. Воєнні руйнування змінили конфігурацію вантажних потоків, прикордонні переходи отримали додаткове навантаження, автомобільні коридори працюють з підвищеною інтенсивністю, а залізнична мережа бере на себе значну частину логістичної та соціальної відповідальності. За таких умов транспортна політика має одночасно відновлювати прохідність мережі, підтримувати доступність перевезень і готувати систему до європейських правил функціонування.

Мета дослідження. Метою дослідження є обґрунтування публічно-управлінських механізмів інтеграції Цілей сталого розвитку в транспортну політику України з урахуванням ESG-орієнтирів, завдань відновлення та європейського напрямку розвитку транспортної системи.

Виклад основного матеріалу. Інтеграція ЦСР у транспортну політику має перейти у формат управлінського фільтра для стратегій, програм, бюджетних рішень і проєктів. Кожне значне транспортне рішення варто пов'язувати з очікуваним суспільним результатом. Йдеться про доступність мобільності, безпеку перевезень, якість логістики, енергоефективність, прозорість витрат і вплив на довкілля. Для залізничного транспорту такими орієнтирами можуть бути пропускна спроможність прикордонних переходів, частка електрифікованих ліній, доступність вокзалів, регулярність пасажирських перевезень і рівень цифровізації сервісів. Окремого значення набуває узгодження вантажного і пасажирського вимірів, бо обидва сегменти використовують спільну інфраструктурну основу. У практиці публічного управління це означає перехід від загальної декларації про сталість до перевірки того, як конкретний проєкт змінює умови руху людей, товарів і послуг.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550, створює нормативну основу для поєднання ЦСР, ESG-орієнтирів і транспортного планування [3]. Уряд пов'язує її ухвалення з відновленням транспортного комплексу після наслідків збройної агресії, гармонізацією із правом ЄС, інтеграцією до TEN-T, людським капіталом, цифровізацією та галузевими реформами [3]. У цій нормативній конструкції стратегія виконує роль інституційного містка між загальними цілями сталого розвитку і практикою управління транспортною системою.

ESG-вимір допомагає впорядкувати транспортні пріоритети без розриву між екологічними, соціальними й управлінськими завданнями. Екологічний компонент охоплює енергоефективність, декарбонізацію, розвиток електротранспорту, зменшення забруднення повітря в містах, оновлення рухомого складу та підтримку перевезень з нижчим екологічним навантаженням. Соціальний компонент стосується безпеки руху, територіальної доступності, безбар'єрності, справедливого доступу до мобільності, умов праці в транспортному секторі та захисту пасажирів. Управлінський компонент включає прозорість інвестицій, якісну проєктну підготовку, відкриті дані, моніторинг результатів, участь громад і відповідальність органів влади за досягнення показників. У транспортній політиці ці компоненти мають працювати через процедури планування, оцінювання, фінансування та подальшого контролю. За відсутності процедур сталість зводиться до формули у стратегічному документі, тоді як управлінська практика потребує вимірюваних параметрів і відповідальних виконавців.

Публічно-управлінський механізм інтеграції ЦСР у транспортну політику доцільно будувати через чотири взаємопов'язані блоки. Перший блок є нормативно-стратегічним. Він передбачає внесення ЦСР і ESG-критеріїв до транспортних стратегій, програм відновлення, регіональних стратегій, планів сталої міської мобільності та програм розвитку інфраструктури. Тут потрібне узгодження національних транспортних цілей з європейськими вимогами щодо безпеки, інтероперабельності, екологічності, цифрових сервісів і доступності. Для залізничного транспорту це особливо помітно у питаннях технічної сумісності,

доступу до інфраструктури, розвитку прикордонних стиків і сервісів для користувачів.

Другий блок має фінансово-інвестиційний зміст. Він пов'язує бюджетні видатки, міжнародну допомогу, кредити, гранти, державно-приватне партнерство і проекти Ukraine Facility з показниками сталого результату. Транспортний проєкт варто оцінювати за економічним ефектом для перевезень і логістики, соціальним ефектом для населення і громад, екологічним ефектом для довкілля та енергоспоживання. Оцінка має охоплювати момент будівництва або ремонту разом із подальшою експлуатацією об'єкта. Ремонт станції, дороги, мосту чи терміналу набуває управлінської цінності тоді, коли він скорочує час поїздки, підвищує безпеку, зменшує витрати користувачів або відкриває території доступ до ринків. За відсутності такого зв'язку інфраструктурні диспропорції відтворюються, а витрати дають обмежений результат для мобільності людей, вантажних потоків і розвитку громад.

Українські дослідження транспортної політики вже пов'язують інвестиційний ресурс, стан інфраструктури і державну спроможність управляти розвитком галузі. Ю. О. Крихтіна розглядає державну транспортну політику через систему адміністративно-правових, політико-інтеграційних, інноваційно-інвестиційних та інформаційно-моніторингових механізмів [8]. С. В. Степаненко, Т. Е. Городецька і С. В. Руденко акцентують увагу на інвестиційній складовій розвитку транспортної системи, технічному стані об'єктів, потребах бізнесу і транзитних можливостях [9]. Для теми ЦСР ці праці корисні тим, що показують транспортну політику як сферу конкретних управлінських рішень із вимірюваними пріоритетами.

Третій блок є організаційно-координаційним. Він стосується узгодження дій Кабінету Міністрів України, профільного міністерства, державних агентств, органів місцевого самоврядування, військових адміністрацій, державних підприємств, приватних операторів, міжнародних партнерів і громадських організацій. Національний рівень формує транспортні коридори та правила. Регіональний рівень пов'язує їх із територіальним розвитком, промисловими вузлами, прикордонними переходами й логістичними центрами. Громади забезпечують доступ населення до станцій, зупинок, пересадкових вузлів, медичних і освітніх закладів. Узгодженість цих рівнів переводить ЦСР із декларативної рамки у практику транспортних рішень, де кожен виконавець бачить свою зону відповідальності.

Четвертий блок має інформаційно-моніторингову основу. Він спирається на Указ Президента України № 722/2019, який передбачає систему моніторингу реалізації ЦСР та щорічне оприлюднення його результатів [1]. Для транспорту потрібна відкрита система показників, придатна для відстеження безпеки, доступності, часу поїздки, якості послуг, сталості логістики, екологічних наслідків і задоволеності користувачів. Дані мають порівнюватися між регіонами, видами транспорту та роками. Формат відкритих показників робить управлінські рішення перевірюваними. Він також зменшує простір для формального звітування, оскільки користувачі, громади та партнери отримують підстави оцінювати реальні зміни у транспортній системі.

Відновлення транспортної інфраструктури після руйнувань потребує окремого управлінського акценту. За оцінками міжнародних партнерів у межах RDNA5, станом на кінець 2025 року житловий, транспортний та енергетичний сектори залишалися серед найсильніше уражених, а потреби реконструкції України оцінювалися в 588 млрд дол. США на наступне десятиліття [10]. Для транспорту це означає потребу поєднати швидке відновлення базової прохідності мережі з параметрами сталої, безпечної, енергоефективної та доступної інфраструктури. У практичному вимірі йдеться про мости, вокзали, станції, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, міський транспорт і цифрові канали обслуговування. Кожен із цих елементів має свій строк відновлення, свою групу користувачів і свій ефект для території. Через це управління відновленням потребує пріоритетності, прозорості проєктної підготовки та показників, які можна перевірити після введення об'єкта в експлуатацію.

Безбар'єрність варто розглядати як практичний тест на реальну інтеграцію ЦСР у транспортну політику. Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року прямо пов'язує доступність фізичного середовища і послуг із якістю участі людини в суспільному житті [4]. У транспорті це стосується вокзалів, станцій, зупинок, рухомого складу, інформаційних табло, цифрових застосунків, маршрутної навігації, пересадкових вузлів і евакуаційних маршрутів. Під час війни зростає кількість людей з травмами, інвалідністю, віковими обмеженнями та особливими потребами мобільності. Тому безбар'єрність має входити до проєктів відновлення з етапу планування і супроводжувати технічні рішення протягом усього циклу робіт. Для громадянина це проявляється дуже конкретно: чи можна дістатися вокзалу, знайти інформацію, пересісти на інший вид транспорту, отримати допомогу і безпечно завершити поїздку.

Європейський контекст підвищує вимоги до якості української транспортної політики. Європейська Комісія пов'язує сталу і розумну мобільність із Європейським зеленим курсом, скороченням транспортних викидів на 90 % до 2050 року та підготовкою транспортної системи до зеленого і цифрового переходу [7]. Для України це означає роботу з правилами доступу до ринку, технічними стандартами, цифровим обміном даними, інтероперабельністю залізниць, розвитком мультимодальних перевезень і підготовкою інвестиційних проєктів за європейськими вимогами. Розвиток TEN-T, прикордонної інфраструктури та сервісів обміну даними має розглядатися разом із внутрішніми потребами громад і бізнесу. Тоді європейська інтеграція набуває прикладного змісту для маршрутів, терміналів, перевізників і пасажирів.

Для практики управління доцільно застосовувати паспорт відповідності транспортного проєкту ЦСР та ESG. У ньому варто зазначати підтримані цілі, групи користувачів, очікувані вигоди, екологічні ризики, показники безпеки, джерела фінансування і відповідальних за експлуатаційний результат. Інструмент дисциплінує проєктну підготовку, пов'язує витрати з результатом і робить сталість частиною управлінського рішення. Паспорт також може використовуватися для комунікації з міжнародними партнерами, громадами та бізнесом, оскільки він показує очікуваний ефект простою мовою показників. Для воєнного і післявоєнного

відновлення це має практичну користь: ресурси спрямовуються на проекти, де суспільний результат можна описати, профінансувати, реалізувати й проконтролювати.

Висновки. Інтеграція Цілей сталого розвитку в транспортну політику України має розглядатися як управлінський процес, що поєднує стратегічне планування, інвестиційну оцінку, міжвідомчу координацію, відкриті дані і відповідальність за результат. Транспортна політика працює з економічною зв'язаністю територій, соціальною доступністю, безпекою руху, екологічним навантаженням і європейською інтеграцією. У такому змісті вона стає одним із найбільш відчутних напрямів реалізації ЦСР для громадян, бізнесу і держави. Її результат видно у часі поїздки, доступності станції, безпеці маршруту, стабільності логістики, прозорості інвестицій і якості сервісу.

Запропонований публічно-управлінський вимір охоплює нормативно-стратегічний, фінансово-інвестиційний, організаційно-координаційний та інформаційно-моніторинговий механізми. Їх застосування переводить ЦСР у площину оцінки конкретних транспортних рішень за результатами для людей, економіки, довкілля і якості врядування. Для України це має особливе значення в умовах відновлення, оскільки нинішні транспортні проекти визначатимуть просторову зв'язаність, логістичну стійкість і доступність мобільності на наступні десятиліття. Зміст транспортної політики тому має вимірюватися змінами маршруту, сервісу, безпеки і витрат користувача після ухвалення програмних рішень.

Список використаних джерел

1. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30.09.2019 № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/722/2019>
2. Цілі сталого розвитку: Україна : національна доповідь. Київ : Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, 2017. 176 с. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/natsionalna-dopovid-csr-Ukrainy.pdf>
3. 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 від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-%D0%BF>
4. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 № 366-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/366-2021-%D1%80>
5. Sustainable transport. United Nations Department of Economic and Social Affairs. URL: <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>
6. UN Decade of Sustainable Transport 2026-2035. United Nations Department of Economic and Social Affairs. URL: <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035>
7. Sustainable and smart mobility. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-mobility-transport-achievements-2019-2024/sustainable-smart-mobility_en

8. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : Діса плюс, 2022. 336 с. URL: <https://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf>
9. Степаненко С. В., Городецька Т. Е., Руденко С. В. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. Економічний простір. 2023. № 184. С. 123-128. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>
10. Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5): February 2022 - December 2025. World Bank, Government of Ukraine, European Commission, United Nations. 2026. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/c52d910e-e4f9-4bcd-9257-6867bdd89dd4>