ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТУ / ECONOMY AND MANAGEMENT OF TRANSPORTATION ENTERPRISES

УДК 33.021.8 (656)

ЛАРИСА ЛІГОНЕНКО[1*], ІННА РЄПІНА[2], ОЛЕКСАНДР САДОВНИК[3]

1* д.е.н., професор, професор кафедри бізнес-економіки та підприємництва, Київський національний економічний університет ім. В.Гетьмана, e-mail: larisa.ligonenko@gmail.com; ORCID ID: 0000-0001-5597-5487

2 д.е.н., професор, зав. кафедри бізнес-економіки та підприємництва, Київський національний економічний університет ім. В.Гетьмана, e-mail: rephousenew@gmail.com; ORCID ID: 0000-0001-9141-0117

3 к.е.н., доц. проректор з науково-педагогічної роботи, економіки та інфраструктури Київський національний економічний університет ім. В.Гетьмана, e-mail: sadovnyk@kneu.edu.ua; ORCID ID: 0000-0002-0865-1161

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРІОРИТЕТИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

Мета. У статті метою є виявлення трендів розвитку транспортного підприємництва в довоєнні часи та визначення пріоритетних завдань відновлення та подальшого розвитку цього виду підприємництва в післявоєнний період. **Методика.** Для досягнення поставленої мети використано широкий спектр загальнонаукових та спеціальних методів, зокрема:порівняльний аналіз і синтез, дедукції та індукції, групування, імітаційного моделювання залежно від стадій відновлення економіки, логістичних припущень. **Результати.** У статті ідентифіковано тренди розвитку транспортного підприємництва на основі динаміки емпіричних даних довоєнної економіки України та окреслено коло проблем які виникли перед вітчизняним транспортом у зв'язку з війною. Запропоновано принципи проектування післявоєнного відновлення та подальшого розвиту транспортної галузі України. **Наукова новизна**. Авторами визначені стратегічні завдання розвитку суб'єктів транспортного підприємництва залежно від АВС стадій відновлення економіки України (А. Негайна відповідь - мінімізація збитків; В. Швидке відновлення критичної інфраструктури та послуг; С. Закладення фундаменту для майбутнього зростання та модернізації). **Практична значимість**. Висновки та пропозиції авторів статті можуть бути корисними при підготовці нової редакції Національної транспортної стратегії України до 2030 року з урахуванням потреб післявоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

*Ключові слова:*транспорт; транспортне підприємництво; транспортна інфраструктура; вантажообіг; пасажирооборот; стратегія; цільовий показник.

Постановка проблеми

За два роки перед війною суб'єкти транспортного підприємництва України відмічали суттєві інфраструктурні покращення. Державою була прийнята Національна транспортна стратегія України до 2030 року яка передбачала створення нових автобанів та скорочення часу перетину країни в усіх напрямах, збільшення кількості працюючих аеропортів 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. Проте війна стала на перешкоді реалізації задуманих планів. Особливо нищівного удару під час війни зазнала транспортна інфраструктура північних, східних та східно-південних українських земель. Кількість проблем на транспорті які потребують вирішення вимагає науково обґрунтованого підходу до визначення їх пріоритетності та інтегрування до національної програми подолання наслідків війни в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблематика розвитку транспорту в Україні постійно знаходиться в поле зору

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

українських науковців, свідченням чого є величезна кількість підготовлених наукових публікацій (9738 од. станом на 04.06.2022 р. [1]). В цих публікаціях розглянуті різноманітні аспекти розбудови транспортної системи, транспортної галузі та окремих видів транспорту в Україні, зокрема їх вплив на економічний розвиток країни в цілому (Мариніна С.В. (2017)) [2], економічне зростання (Токмакова І.В.(2018)) [3], інтеграцію до світової економіки (Устенко М.О. (2018)) [4], розширення транскордонного співробітництва (Корінь М.В. (2018)) [5], підвищення рівня зовнішньоекономічної безпеки країни (Котлубай В. (2019)) [6] тощо. Розглянуті особливості розвитку транспорту в умовах глобалізації (Чукурна О.П. (2016)) [7] та цифровізації (Овчиннікова В.О. (2019)) [8], через призму процесів створення транспортно-логістичних кластерів (Ковбатюк М. (2018) [9], Машканцева С.О. (2019)) [10] та на основі розбудови цифрових платформ (Обруч Г.В. (2019)) [11]. Вивчення поточного стану транспортної галузі, теоретичне та практичне осмислення ролі інновацій в забезпеченні її розвитку представлено в роботах Гречан П.Ю. (2019) [12], Павлова К.В. (2020) [13], Комачатних О.В. (2021) [14], Дмітрієвої О.І. (2021) [15], Ширяєва С.В. (2020) [16].

Проблематика розвитку транспорту є вельми актуальною і для іноземних науковців. В науково метричній базі SCOPUS пошук за ключовим словом «transport development» видає перелік з 1243 публікацій (станом на 03.06.2022) [17], більше половина з яких розглядають економічні, організаційні та соціальні аспекти розвитку транспорту. Серед останніх досліджень звертають на себе увагу дослідження: Lee, J., Arts, J., & Vanclay, F. (2022), присвячене розгляду інституційних бар'єрів та можливостей для реалізації інтегрованого підходу транспортного та просторого розвитку міст [18]; Kaczorek, M., & Jacyna, M. (2022), в якому розглянуті можливості використання нечіткої логіки як нового інструменту планування транспортного розвитку [19]; Geng, Y., Chen, J., He, J., & Dong, S. (2021), в якому аргументована необхідність та визначені ключові моменти сприяння високоякісному розвитку як основному стратегічному вибору для формування сильної транспортної індустрії (сприяння зміні якості для збалансування попиту та пропозиції, сприяння зміні ефективності для оптимізації розподілу ресурсів, сприяння зміні потужності для спільної роботи з інноваційними технологіями та організаціями) [20].

В той же час практично відсутні наукові дослідження, присвячені усвідомленню реалій господарювання в транспортні сфері через призму розвитку підприємництва , оцінюванню поточного стану та перспектив подальшого розвитку цього важливого та потужного виду підприємницької діяльності. Чи не єдиним прикладом є праця Гричишиної Н.В. [21], яка присвячена розвитку малого транспортного підприємництва, яке визнається потужним фактором-активатором розвитку транспортної сфери.

Формулювання цілей статті

Метою статті є виявлення трендів розвитку транспортного підприємництва в довоєнні часи та визначення пріоритетних завдань відновлення та подальшого розвитку цього виду підприємництва в післявоєнний період.

Виклад основного матеріалу дослідження

Основними параметрами-індикаторами розвитку транспортного підприємництва є: 1) чисельність суб'єктів підприємства та кількість зайнятих в них осіб; 2) обсяги та структура діяльності (грузо- та пасажирообороту) в розрізі видів транспорту, зокрема з позицій Цілей сталого розвитку ООН (ЦСР ООН); 3) вклад транспортного підприємництва у формування валового внутрішнього продукту (ВВП), індикаторами якого є: додана вартість, яка створюється у транспортній галузі; рівень грузо- та пасажирообороту до ВВП; 4) інноваційність розвитку (чисельність інноваційно-активних підприємств, частка інноваційної продукції в її загальному обсязі).

Розглянемо їх динаміку протягом 2010-2020 рр. та оцінимо на цій основі **розвиток транспортного підприємництва в Україні в довоєнний період.**

1.Чисельність суб'єктів транспортного підприємництва (СТП) та кількість в них зайнятих осіб. В Україні станом на кінець 2020 року функціонувало 98,03 тис. СТП, серед яких 80,7 тис суб'єктів малого підприємництва у вигляді фізичних осіб підприємців (ФОП) (табл.1). Протягом останніх 10 років чисельність СТП скоротилася на третину (32,6%) та становить 0,5% усіх суб'єктів

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

господарювання України. Частка ФОПів 82,1% , що 7,33% та 5,05% усіх ФОП країни. загальній кількості СТП знизилася з 90,7% до

Табл.1.

Чисельність суб'єктів транспортного підприємництва України в 2010-2020 рр.

Роки	*Кількість діючих суб'єктів господарювання*					
	усього, одиниць	темп росту, 2010=100	частка в загальній чисельності суб'єктів господарювання , %	*з них фізичні особи-підприємці, одиниць*	*у % до загального показника суб'єктів господарювання відповідного виду діяльності*	частка в загальній чисельності фізичних осіб-підприємців, %
2010	145934	100	0,07	132331	90,7	7,33
2011	99951	68,5	0,06	85159	85,2	6,42
2012	87252	59,8	0,05	71780	82,3	5,81
2013	92366	63,3	0,05	75556	81,8	5,69
2014	111807	76,6	0,06	96898	86,7	6,09
2015	119037	81,6	0,06	103889	87,3	6,37
2016	109334	74,9	0,06	95618	87,5	6,13
2017	95815	65,7	0,05	80563	84,1	5,49
2018	90591	62,1	0,05	74506	82,2	5,02
2019	96235	65,9	0,05	78748	81,8	5,04
2020	98307	67,4	0,05	80723	82,1	5,05

Розраховано авторами на основі [22]

В структурі СТП за розмірами (табл.2) превалюють малі підприємства (98,8%), серед яких 94,6% - є мікропідприємствами. В Україні налічується тільки 28 великих транспортних підприємств, що на 5 менше, ніж 10 років назад. Серед ФОП 99,9% також відносяться до малого бізнесу і тільки 0,1% (50 підприємств) - до середнього. Тобто транспортне підприємництво Україні надзвичайно роздрібнено, що обумовлює, з одного боку, гостру конкурентну боротьбу, з іншого - породжує проблему беззбитковості (покриття постійних витрат) та безпеки діяльності В той же час слід зазначити, що непоодинокими фактами є «штучна» дрібність СТП для мінімізації оподаткування.

Табл.2.

Структура суб'єктів господарювання транспортного підприємництва за розмірами

Роки	Структура підприємств за розмірами, %				Структура фізичних осіб підприємців (ФОП) за розмірами, %		
	великі	середні	малі	мікро	середні	малі	мікро
2010	0,0	0,9	99,1	96,4	0,0	100,0	0,0
2011	0,0	1,3	98,7	94,0	0,1	99,9	0,0
2012	0,0	1,6	98,4	93,1	0,1	99,9	0,0
2013	0,0	1,5	98,5	93,7	0,1	99,9	0,0
2014	0,0	1,1	98,9	95,4	0,1	99,9	0,0
2015	0,0	1,0	99,0	96,2	0,1	99,9	0,0
2016	0,0	1,1	98,9	95,9	0,1	99,9	0,0
2017	0,0	1,2	98,8	95,2	0,1	99,9	0,0
2018	0,0	1,3	98,7	94,4	0,1	99,9	0,0
2019	0,0	1,3	98,7	94,5	0,1	99,9	0,0
2020	0,0	1,2	98,8	94,6	0,1	99,9	0,0

Розраховано авторами на основі [22]

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

Чисельність зайнятих осіб на СТП України (табл.3) скоротилася зв 2010-2020 рр. на 28% (з 1,217 млн осіб (2010 р) до 877,3 тис. осіб (2020 р). Більш високі темпи скорочення працівників мало місце на підприємствах (на 31%), чисельність зайнятих працівників ФОПів скоротилася на 20,3%. Незважаючи на скорочення, в транспортному підприємництві в 2020 році працювало близько 10% усього зайнятого населення країни та 5,8% усіх ФОП.

Табл.3.

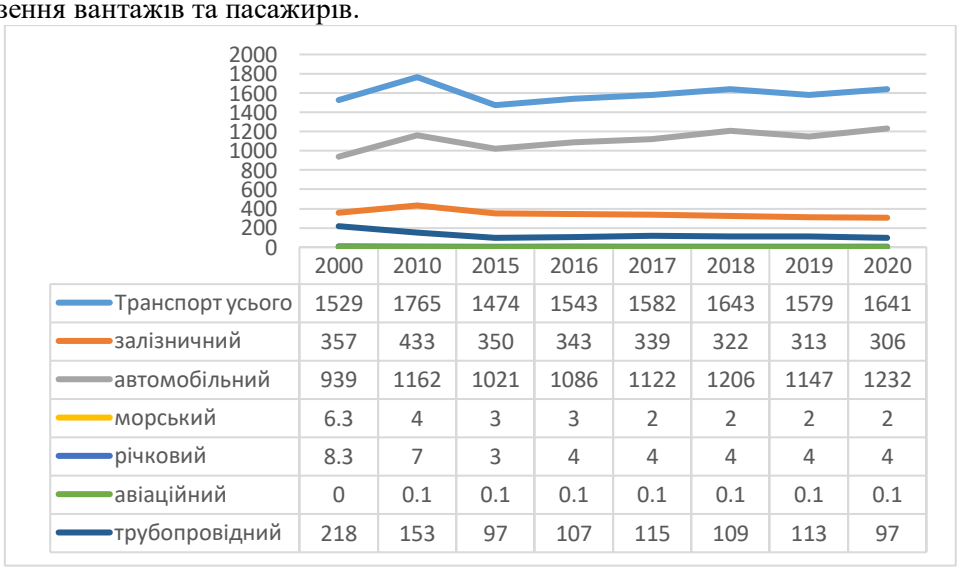
Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання транспортного підприємництва

Роки	*Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання*		*У тому числі*			
			підприємства		*Фізичні особи-підприємці natural entities-entrepreneurs*	
	усього, осіб	*у % до загального показника*	*усього, осіб*	*у % до загального показника*	*усього, осіб*	*у % до загального показника*
2011	1217,7	12,0	1052,8	13,5	164,9	6,9
2012	1087,4	10,9	937,1	12,2	150,3	6,6
2013	1063,0	10,9	911,5	12,3	151,5	6,5
2014	929,0	10,6	762,3	12,1	166,7	6,7
2015	931,3	11,2	776,5	12,8	154,8	6,8
2016	912,4	11,1	765,2	12,9	147,2	6,4
2017	900,7	10,9	764,2	12,9	136,5	5,9
2018	904,9	10,4	762,3	12,5	142,6	5,5
2019	907,0	9,9	758,1	11,6	149,0	5,7
2020	877,3	9,7	729,4	11,2	147,9	5,8

Розраховано авторами на основі [22]

2. Обсяги та структура діяльності. Найважливішими обсяговими показниками розвитку транспортного підприємництва є обсяг перевезення вантажів та пасажирів.

Оцінки динаміки обсягу перевезення вантажів залежать від бази порівняння (рис.1).



	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього	1529	1765	1474	1543	1582	1643	1579	1641
залізничний	357	433	350	343	339	322	313	306
автомобільний	939	1162	1021	1086	1122	1206	1147	1232
морський	6.3	4	3	3	2	2	2	2
річковий	8.3	7	3	4	4	4	4	4
авіаційний	0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
трубопровідний	218	153	97	107	115	109	113	97

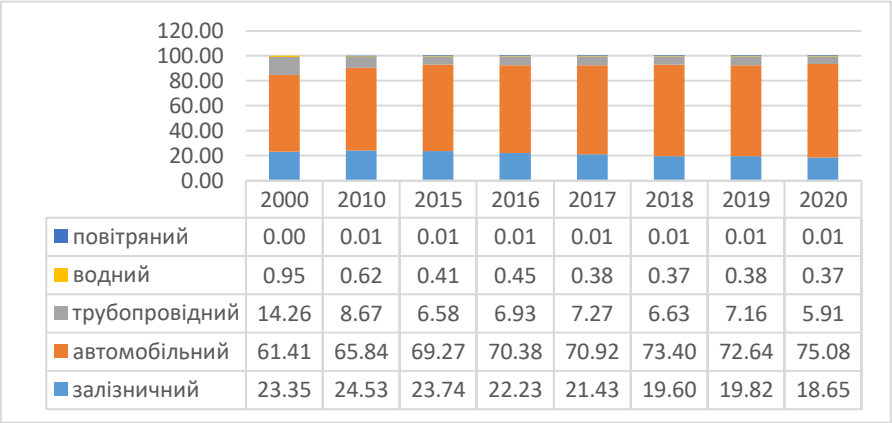
Побудовано авторами за [23]

Рис.1. Перевезення вантажів за видами транспорту, млн. т.

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

Порівняння 2020 року (останній рік за який є статистичні данні) з 2015 роком дозволяє констатувати нестале збільшення обсягу діяльності по перевезенню вантажів. В той же час подовження тривалості динамічного ряду, який аналізується, виявляє негативний тренд на скорочення обсягу перевезень. В 2020 році, не зважаючи на певне зростання, не вдалося досягти обсягу перевезень, який мав місце у 2010 році (найкращий показник за 2 останніх десятиріччя).

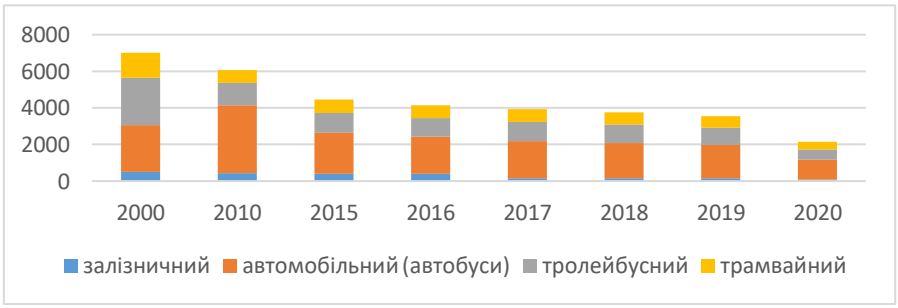
Превалююче місце в структурі перевезення вантажів в розрізі видів транспорту традиційно займає автомобільний транспорт (рис.2). Його частка в загальному обсязі перевезень зросла з 61% до 75%. Це відбувалося не тільки за рахунок збільшення обсягу перевезень, а й стало наслідком скорочення обсягів перевезення іншими видами транспорту: трубопровідного (скорочення частки з 14,3% до 5,91%) та залізничного (з 23.3% до 18,65%). Частка інших видів транспорту в загальному обсязі перевезень вантажів становить менше 1 % та має стійку тенденцію до скорочення.



	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
повітряний	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
водний	0.95	0.62	0.41	0.45	0.38	0.37	0.38	0.37
трубопровідний	14.26	8.67	6.58	6.93	7.27	6.63	7.16	5.91
автомобільний	61.41	65.84	69.27	70.38	70.92	73.40	72.64	75.08
залізничний	23.35	24.53	23.74	22.23	21.43	19.60	19.82	18.65

Рис.2. Структура вантажообігу за видами транспорту, % від загального обсягу

Розвиток пасажироперевезень в останнє десятиріччя також характеризувався негативним трендом, який ще і суттєво посилився у 2020 році в наслідок пандемії COVID-19. Загальний обсяг перевезення пасажирів скоротився за 2 десятиріччя в 3 рази, в тому числі тільки за 2020/2019 рік в 1,66 рази (рис.3).



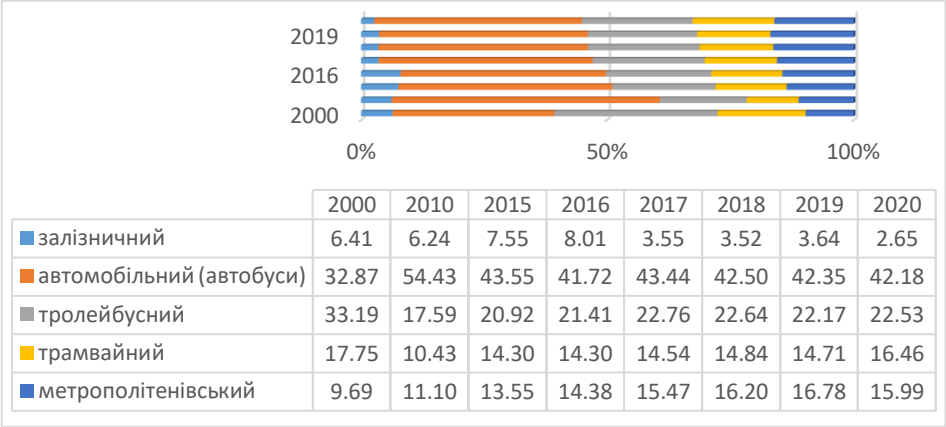
Побудовано авторами за [23]

Рис. 3. Перевезення пасажирів за видами транспорту

В розрізі видів транспорту скорочення обсягів перевезення відбувалося не рівномірно, що і обумовило зміни в структурі перевезень пасажирів за видами транспорту

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

(рис.4). Систематично зростає частка пасажирів, які перевозяться автомобільним транспортом (автобусами (з 32,87% до 42,18%) та метрополітеном (з 9,69% до 15,99%) за рахунок скорочення обсягу перевезень такими видами транспорту як залізничний(з 6,41% до 2,65%) та тролейбусний (з 33,19% до 22,53%). Зміни, які відбулися, в цілому віддзеркалюють пріоритети українських пасажирів – швидкість та гнучкість.



	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
залізничний	6.41	6.24	7.55	8.01	3.55	3.52	3.64	2.65
автомобільний (автобуси)	32.87	54.43	43.55	41.72	43.44	42.50	42.35	42.18
тролейбусний	33.19	17.59	20.92	21.41	22.76	22.64	22.17	22.53
трамвайний	17.75	10.43	14.30	14.30	14.54	14.84	14.71	16.46
метрополітенівський	9.69	11.10	13.55	14.38	15.47	16.20	16.78	15.99

Побудовано авторами за [23]

Рис. 4. Структура пасажирообороту, % від загальної кількості пасажирів

Розвиток транспортного підприємництва відіграє системо утворюючу роль в досягненні багатьох цілей Сталого Розвитку ООН, проте в теперішній час статистичні спостереження за усіма визначеними цілями ще не налагоджені. Статистичне підґрунтя для визначення та моніторингу має лише екологічність структури грузо- та пасажирообороту, яка характеризує досягнення 2-х підцілей цілі 9 «Industry, innovation and infrastructure» («Індустрія, інновації та інфраструктура») [24].

Оцінюючи сучасну структуру вантажо- та пасажирообороту в Україні за видами транспорту, який використовується (табл.4), слід констатувати, що стан досягнення цілі 9.3 «Доля залізничного та внутрішнього водного транспорту в обсягах перевезення вантажів» є незадовільним: в Україні частка цих екологічних видів транспорту в обсягах перевезення вантажів становить лише 18,89%, що на 4% нижче, ніж в середньому в Євросоюзі та суттєво нижче більшості країн Євросоюзу.

Табл.4

Цільові показники розвитку транспорту відповідно до Цілей Сталого розвитку ООН

Код Цілі/ Назва показника	Цільовий вектор змін	Україна	ЕС-27
9.3. Частка залізничних та внутрішніх водних шляхів у загальному обсязі вантажних перевезень	↑	18,89	24,7
9.4. Доля железнодорожного и внутреннего водного транспорта в объеме перевозки грузов, %	↓	44,82	17, 2

Розраховано авторами[23,25]

Значно гіршим за середньоєвропейських показник є і досягнення цілі 9.4 «Частка автобусів та поїздів в загальному обсязі перевезення пасажирів» - 44,84% проти 17,2 % в середньому в країнах ЄС. Тобто майже половина усього трафіку пасажирів в теперішній час перевозиться «шкідливими» видами транспорту, які наносять суттєвої шкоди навколишньому середовищу (викиди). Виявлене становище обумовлює пріоритети подальшого розвитку транспортного підприємництва в Україні - розвиток

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

залізничного та річкового транспорту для перевезення вантажів; перехід на електротранспорт- для перевезення пасажирів.

3. Вклад транспортного підприємництва у формування ВВП. Додана вартість, яка створюється СТП, у поточних цінах систематично зростає (табл.5). За останнє десятиріччя вона збільшилася з 83 млрд. грн. до 264,9 млрд. грн, тобто майже в 3,2 рази, що є свідченням достатньо динамічного та ефективного розвитку цього виду підприємницької діяльності. Проте в зв'язку з інтенсивним розвитком інших видів економічної діяльності (перш за все ІТ-сфери та сільського господарства), частка транспорту у ВВП країни скоротилася з 10,1% до 6,7% .

Табл.5

Додана вартість, яка формується суб'єктами транспортного підприємництва та її частка у ВВП України

Показники розвитку	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Валова додана вартість (валовий внутрішній продукт) у поточних цінах, млн. грн	83,0	103,2	98,9	104,5	100,9	135,0	156,7	191,2	227,3	264,9
Частка доданої вартості транспорту в ВВП, %	10,1	7,9	7,0	7,1	6,4	6,8	11,2	6,4	6,4	6,7

Розраховано авторами за [22,23].

Для оцінки розвитку транспорту в Європі використовується показники частки грузообороту та пасажирообороту в % до ВВП *(в Україні ці показники органами статистики не обраховуються*). Проведений розрахунок цих показників по Україні та порівняння с країнами ЄС-27 (табл.6) наочно демонструють негативні тенденції стосовно вкладу транспортного підприємництва у формування ВВП. Частка грузообороту до ВВП скоротилася протягом останніх 10 років з 0,21%; до 0,04% і становить 18,52% порівняно до 2010 року. В середньому по країнах ЄС показник цей показник скоротився тільки на 3,2%. Частка пасажирообороту до ВВП скоротилася з 0,83% до 0,06%, що становить тільки 7,77% до рівня 2010 року (в країнах ЄС цей показник скоротився на 7,3%).

Табл. 6.

Порівняльна оцінка розвитку транспортного підприємництва в Україні та ЕС-27

Показники розвитку	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Грузооборот % к ВВП	0,21	0,15	0,13	0,13	0,10	0,07	0,11	0,05	0,05	0,04
Темп росту грузоороту Україна,%	100,00	67,75	61,57	58,52	47,74	34,60	51,65	24,75	21,54	18,52
Темп росту грузообороту ЄС (27 країн)	100,00	98,00	95,50	97,30	96,40	96,20	97,20	98,50	96,20	96,80
Пасажироборот % к ВВП	0,83	0,54	0,49	0,45	0,37	0,26	0,35	0,16	0,13	0,06
Темп росту пасажирообороту Україна, %	100,00	64,62	58,37	54,40	44,76	31,27	41,90	18,75	15,17	7,77
Темп росту пасажирообороту ЄС (27 країн)	100,00	98,00	96,80	95,80	95,20	95,00	95,30	93,60	92,40	92,70

Побудовано авторами за [22,23,25]

4) Інноваційність розвитку транспортного підприємництва. Українська статистика дозволяє оцінити інноваційність транспортного підприємництва тільки за кількістю інноваційно-активних підприємств та обсягом випуску ними інноваційної продукції. Як свідчать дані таблиці 7, інноваційна активність на підприємствах

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

транспортного підприємництва в останні 5 років стрімко скорочується: кількість інноваційно активних підприємств скоротилася в 4,27 рази(з 568 до 133 підприємств), частка таких підприємств в загальній кількості підприємств знизилася з 15,5% до 3,6% . Порівнюючи ці показники з середніми по Україні слід звернути увагу на суттєво нижчу інноваційну активність, яка притаманна транспортному підприємництву (відповідно,28,1% та 8,5%). В розрізі видів транспорту, найвища інноваційна активність притаманна авіаційному транспорту (в 2018-2020 рр.) 7,5% усіх підприємств ідентифіковані як інноваційно активні; найнижча - наземного та трубопровідному транспорту (тільки 3%).

Табл. 7.

Кількість та частка інноваційно активних підприємств в сфері транспорту

Показники	Кількість інноваційно активних підприємств, одиниць		Частка кількості інноваційно активних підприємств у загальній кількості підприємств, %	
	2016-2018	2018-2020	2016-2018	2018-2020
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, усього	568	133	15,5	3,6
Наземний і трубопровідний транспорт	294	66	13,6	3,0
Водний транспорт	5	–	20,0	–
Авіаційний транспорт	10	3	23,8	7,5
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	243	60	17,6	4,3
Довідково:в цілому по Україні	8173	2281	28,1	8,5

Побудовано авторами за [22]

Обсяги інноваційної продукції (послуг) підприємств транспортного підприємництва (табл.8) протягом 2016-2020 років зросли на 21,9%, що суттєво нижче, ніж в середньому по Україні (152,1%). Інноваційною визнано тільки 0,4% загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) транспортних підприємств, що майже втричі менше, ніж в середньому по підприємствах України (1,1%). Обсяг інноваційної продукції, яка є новою для ринку. Скоротився з 1004,3 млн грн (2018 р.) до 88,4 млн грн (2020р.), що становить, відповідно, 77,4% та 5,5%. Решта є інноваційною продукцію виключно для підприємства. За видами транспорту найбільший темп росту інноваційної продукції має наземний та трубопроводний транспорт (447,5%); найвищий рівень інноваційності продукції притаманний допоміжній діяльності у сфері транспорту.

Показники, які характеризують рівень інноваційності по підприємствам транспорту в ЄС на сайті Євростат не представлені, проте певне уявлення про рівень їх інноваційної активності можуть дати наступні дані: частка швидкозростаючих підприємств на транспорті в ЕС (*High-growth enterprise shares by economic sectors in the EU*-підприємства, які за обсягом обороту або чисельності зайнятих зростали більше ніж на 10%) в 2018 р становила 14,1%. Транспорт посідає 3-е місце в рейтингу після ІТ-сфери та адміністративної та допоміжної діяльності (відповідно, 18,% та 15,8%) [26]. На наше переконання, забезпечити такі темпи зростання без впровадження інновацій просто неможливо.

Таким чином, проведене дослідження дозволило визначити наступні тренди, притаманні розвитку транспортного підприємництва в Україні в довоєнний період:

1) Скорочення кількості та зменшення розмірів суб'єктів господарювання (превалювання простих та податково економних організаційно-правових форм);
2) Скорочення обсягів перевезення вантажів та пасажирів; переважання в структурі грузообороту та пасажироперевезень автомобільного транспорту, що суперечить

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

Цілям сталого розвитку ООН та збільшує негативні екологічні наслідки на довкілля;

3) Зростання номінального обсягу формування доданої вартості (в поточних цінах), але зниження вкладу (частки) транспортної галузі у формуванні ВВП країни;
4) Низька інноваційність розвитку галузі, скорочення частки інноваційно-активних підприємств, зниження обсягу та якості (нове для себе, а не для ринку) інноваційної продукції.

Незважаючи на негативні тренди розвитку **під час військового стану** 2022 року суб'єкти транспортного підприємництва (СТП) продемонстрували соціально-відповідальну та патріотичну громадянську позицію. Така оцінка базується на наступних цифрах та фактах, які є в нашому розпорядженні та характеризують масштаби діяльності СТП:

1) Організована та в надзвичайно в стислі терміні перевезена в безпечні місця більшість тимчасово переселених осіб з окупованих територій та районів бойових дій (за винятком використання особистого транспорту). За оцінками британського видання TheGuardian з посиланням на Агентство ООН у справах біженців станом на 17 квітня 2022 р. 4,8 млн. українців покинули країну; ще 7,1 мільйона перемістилися в більш безпечні західні області України [27].

Табл.8.

Обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг)суб'єктами транспортного підприємництва

Показники	Обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг)					Із загального обсягу реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг), млн.грн			
	млн.грн		темп росту2020/2018, %	% до загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг)		обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг) нової для ринку		обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг) нової лише для підприємства	
	2018	2020		2018	2020	2018	2020	2018	2020
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, усього	1314,1	1602,3	121,9	0,3	0,4	1004,3	88,4	309,8	1513,9
Наземний і трубопровідний транспорт	114,5	512,2	447,5	0,1	0,3	к/с	11,1	к/с	501,0
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	436,6	871,6	199,7	0,3	0,5	242,3	к/с	194,2	к/с
Довідково:в цілому по Україні	39121,4	59509,0	152,1	0,7	1,1	16055,7	10770,3	23065,7	48738,7

Побудовано авторами за [22]

2) Проведена релокація (переміщення) бізнесу, зокрема критично важливих виробництв, у безпечні регіони. Станом на 05.04.2022 р. здійснена релокація в західні регіони України 465 підприємств (67 з них вже відновили діяльність на нових місцях); очікують надання транспортних послуг ще 1424 підприємства [28].

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

3) Здійснюється перевезення гуманітарних вантажів,потребу в яких з початком російської агресії гостро відчували більш як 10 млн. українців. Тільки за період 4-24 березня 2022 р. до України завезли 134,5 тис тон гуманітарної допомоги. та постачання продукцією критичного споживання, рекордний добовий обсяг гуманітарної допомоги сягнув 10,3 тисячі тон [29].

Ці соціальні важливі завдання(більшість з яких виконувалась на волонтерських засадах, безкоштовно для користувачів послуг або з компенсацією тільки паливно-мастильних матеріалів) були виконані СТП в надзвичайно складних умовах:

- пошкоджене майно багатьох суб'єктів транспортного підприємництва та транспортна інфраструктура. Станом на 19.05.2022 р. за даними проекту damaged.in.ua (KSE Institute спільно з Офісом Президента України та Міністерством економіки),загальні втрати економіки вже досягли 100 млрд. доларів; зокрема пошкоджено 12 цивільних аеропортів (вартістю 6,8 млн. дол), 2 порти з портовою інфраструктурою (0,6 млн. дол), знищено 94,5 тис. один легкових автомобілів (1,4 млрд. дол), 1 літак АН-225 «Мрія» [30]. За 100 днів російської агресії зруйновано 24 тисячі км доріг та 300 мостів [31];
- недостатність (за рахунок вступу у ВСУ та ТерОборону) та психологічна виснажливість персоналу, якому довелося працювати без перерв та вихідних, під обстрілами та в умовах повітряних тривог, обслуговувати надзвичайно збуджених та виснажених пасажирів (в тому числі поранених, дітей та домашніх тварин).

Українці будуть завжди з величезною вдячністю згадувати тих, хто допоміг їм швидко та максимально комфортно (наскільки це було можливо) дістатися до безпечних місць, врятувати від агресора свої родини, домашнє майно та бізнес-активи. Величезний професіоналізм та людяність працівників Укрзалізниці відмітили урядовці інших багатьох країн, міжнародних місій, які користувалися їх послугами [32].

В той же час слід зазначити, що за результатами дослідження Стану малого та середнього бізнесу в України (Advanter Group за підтримки Мінцифри та Ліги ділових клубів (5-та хвиля, 05.05 2022)) руйнування ланцюгів постачання (неефективна, дорога та довга логістика) назвали вагомої перешкодою, яка заважує відновлювати та розвивати бізнес у воєнний час 25% респондентів [33].

Усвідомлення охарактеризованих вище трендів та реалій розвитку транспортного підприємництва в довоєнні часи та під час російської агресії є необхідною передумовою для визначення **пріоритетів та завдань післявоєнного розвитку.**

Проектування післявоєнного відновлення та подальшого розвиту транспортної галузі України має враховувати :

- поточний стан та проблеми транспортного підприємництва в Україні, які мали місце у довоєнний період;
- нові виклики, проблеми та ризики, які загострилися та проявили себе під час військового стану, евакуації населення та релокації українських підприємств,
- новий очікуваний статус України - кандидат до вступу в ЄС, що вимагає прискорення європейської інтеграції та гармонізації усіх складових розвитку транспортної інфраструктури та підприємництва.

В основу Програми відновлення та прискореного інноваційного розвитку транспортного підприємництва (можлива назва - «Транспорт *післявоєнного* майбутнього») слід покласти фундаментальні принципи, визначені в таких програмних документах як: 1) Цілі Сталого розвитку ООН [24]; 2)Європейський зелений курс [34], 3) затверджену Національну транспортну стратегію України до 2030 (Drive Ukraine 2030) [35].

Перші два згаданих документи є всесвітньо визнаними програмними документами, які визначають глобальні пріоритети розбудови неоекономіки, ключовими рисами якої є: інноваційність, екологізація та циркулярність, цифровізація та віртуалізація, мережизація та платформеність, соціальна відповідальність та клієнтоорієнтованість розвитку.

Третій визначений документ, враховуючи майже 5-ти-річний період після його розробки та прийняття, потребує певної актуалізації. Як відомо, затверджена Транспортна стратегія України містить комплексне бачення глобальних пріоритетів трансмодальної політики та магістральних напрями розвитку галузі на період до 2030 року, визначені

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

концептуальні засади формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямовані на «створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля стійкого економічного та соціального розвитку країни» [35]. Визначений комплекс стратегічних цілей, національні пріоритети, перелік пріоритетних ініціатив, заходів та проектів в розрізі видів транспорту представлено в [36]. По кожному з визначених пріоритетних напрямів в [37] передбачено конкретний план заходів (усього 184), як необхідні для їх практичної реалізації, визначені відповідальні виконавці та індикатори виконання.

На наш погляд, більшість положень цього документу не тільки не втратили своє актуальності в теперішній час, а й стали ще актуальнішими та терміновішими для реалізації. Зрозуміло, що виходячи з післявоєнних реалій документ потребує певного коригування - зміна пріоритетів (черговості) та термінів. Більшість визначених завдань потребують переосмислення щодо інструментарію реалізації з врахуванням нових реалії та нового світового досвіду.

Суттєвого коригування потребує визначений в документі загальний обсяг інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури (більше 30 млрд. доларів до 2030 року без врахування потреби інвестицій в оновлення міського транспорту) - його необхідно багатократно збільшити з врахуванням втрат, які зазначала транспортна інфраструктура та активи суб'єктів транспортного підприємництва під час російської агресії.

При цьому слід враховувати, що руйнування (знищення)в наслідок обстрілів багатьох об'єктів транспортної інфраструктури та знищення основних активів суб'єктів транспортного підприємництва певним чином відкриває «нові можливості» досягнення стратегічних цілей - не модернізація одиничних об'єктів (як це передбачено Транспортною стратегію), а їх нуль (zero)-проектування у складі комплексного відновлення територій з врахуванням найсучасніших наукових розробок, використання передових технологій, найкращого світового досвіду впровадження інновацій в усі бізнес-процеси транспортного підприємництва.

Джерелами фінансування для досягнення визначених цілей та задач, крім передбачених Транспортною Стратегією (залучення на основі використання нових інструментів приватних інвестицій та приватних коштів; державно-приватне партнерство (концесії); проектне фінансування від міжнародних фінансових організацій, нова система тарифоутворення на послуги тощо), мають бути і кошти спеціальних міжнародних Фондів відновлення економіки України, зокрема на державному рівні-Трастового фонду солідарності для фінансування основної частки витрат, спрямованих на відбудову зруйнованої війною України [38].

В [39] визначені ключові принципи міжнародної допомоги для відновлення, а також наведено достатньо різноманітний перелік потенційних джерел коштів, які можуть бути використані в тому числі і на розвиток транспортної інфраструктури та транспортного підприємництва: як традиційні - двостороння допомога (кошти окремих урядів); кошти міжнародні інституції, приватних компанії та фізичних осіб, так і неординарні- конфісковані російські активи, а також поточні доходи росії від нафти й газу (наприклад, спрямування частки цих доходів до окремого компенсаційного фонду або податок на них, який збиратиме ЄС як компенсацію грантів, наданих на відбудову України).

Вітчизняні та закордонні експерти, розроблюючи Плани (Стратегії) відродження України, як правило, виокремлюють3 стадії відновлення економіки, визначають їх стратегічні цілі та задачі. Хоча окремого розділу, присвяченого розбудові транспорту, в цих документах не передбачається, багато з визначених стратегічних задач безпосередньо пов'язані з діяльністю та розвитком транспортного підприємництва (табл.9).

Підтримуючи в цілому визначений перелік, зауважимо, що післявоєнний розвиток транспорту в Україні не може обмежуватися переліченими задачами та напрямами.

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243
© Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

Табл.9.

Стратегічні завдання діяльності та розвитку транспорту у післявоєнний період

Стадія відновлення економіки	Стратегічні завдання діяльності та розвитку суб'єктів транспортного підприємництва
А. Негайна відповідь (Мінімізація збитків).	Евакуація людей та релокація підприємств. Розбудова додаткових транспортних коридорів для ввезення озброєння та продукції військового призначення, гуманітарної допомоги (продукти, пальне, ліки) та вивезення продукції українського експорту до ЄС та інших країн. Логістична підтримка модульного будівництва житлових та інфраструктурних приміщень. Підтримка існуючого парку транспортних засобів, заміна пошкоджених з врахуванням принципів швидкість , вартість, корисність у майбутньому (енергоефективний та зелений транспорт).
В. Швидке відновлення критичної інфраструктури та послуг	Інтенсивна робота з відновлення та розширення портів, залізничних колій, автодоріг тощо. Відновлення парку вагонів, вантажівок, автобусів тощо. Взаємодовповнююче відновленням транспортної інфраструктури та відповідних секторів економіки. Збільшення пропускної здатності газогонів Україна-ЄС для покриття критичних потреб в газі без Росії. Опанування безпечного шляху доставки нафти й бензину з ЄС та інших джерел, окрім Росії та Білорусі. Повернення людей та майна на місця їх довоєнної дислокації.
С. Закладення фундаменту для майбутнього зростання та модернізації	Розбудова більш стійкого транспортного зв'язку із ЄС (залізниця, автобани, трубопроводи, мости) для спрямування українського експорту до Європи чи європейських транспортних хабів. Використання концесій та спільних підприємств із європейськими транспортними компаніями. Логістична підтримка програм прискореної побудови житла. Пріоритизація використання новітніх технології в процесі відновлення громадського транспорту (електричні автобуси, модернізовані трамвайні лінії для знаходження балансу між "старими" та "новими" ("розумними", "зеленими") містами. Оптимізація мережі аеропортів з врахування розвитку швидкісного залізничного сполучення між обласними центрами України. Ремонт існуючих та будівництво нових колії, придатних для запуску швидкісних потягів. Запровадження євроколії для розширення можливостей використання залізниці для експорту українських товарів до ЄС.

Систематизовано та доповнено авторами на основі [39].

Висновки

Інноваційного переосмислення та реінжинірингу з використанням найсучаснішого організаційного дизайну та інструментарію підготовки та прийняття управлінських рішень, на базі вивчення та впровадження світового досвід, з врахуванням кумулятивної оцінки 3-х видів (економічного, екологічного та соціального ефектів) потребують усі без винятку бізнес-процеси суб'єктів транспортного підприємництва. Тільки на цій основі можливо забезпечити високу якість розвитку транспортної індустрії (збалансування попиту та пропозиції, зростання ефективності при оптимізації розподілу ресурсів, гнучку зміну потужності та продуктів, розробку та впровадження інноваційних технологій), докорінну модернізацію галузі та забезпечення її міжнародної конкурентоспроможності.

Larysa LIGONENKO1*, Inna RIEPINA2, Oleksandr SADOVNYK3

1* Kyiv National Economic University named after Vadym Getman, 54/1 Prospect Peremogy 03057 Kyiv, Ukraine; email: larisa.ligonenko@gmail.com; orcid.org/0000-0001-5597-5487

2Kyiv National Economic University named after Vadym Getman, 54/1 Prospect Peremogy 03057 Kyiv, Ukraine; email: rephousenew@gmail.com; orcid.org/ 0000-0001-9141-0117

3 Kyiv National Economic University named after Vadym Getman, 54/1 Prospect Peremogy 03057 Kyiv, Ukraine; email: sadovnyk@kneu.edu.ua; orcid.org/0000-0002-0865-1161

CURRENT STATE AND PRIORITIES OF POST-WAR DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTREPRENEURSHIPIN UKRAINE

Purpose. The aim of the article is to identify trends in the development of transport entrepreneurship in the pre-war period and to identify priority tasks for the restoration and further development of this type of entrepreneurship in the postwar period. **Method**. To achieve this goal, a wide range of general scientific and special methods were used,

in particular: comparative analysis and synthesis, deduction and induction, grouping, simulation modeling depending on the stages of economic recovery, logistical assumptions. **Results.** The article identifies trends in the development of transport entrepreneurship based on the dynamics of empirical data of the pre-war economy of Ukraine and outlines the range of problems that arose before domestic transport in connection with the war. The principles of designing the post-war restoration and further development of the transport sector of Ukraine are proposed. Scientific novelty. The authors identified strategic objectives for the development of transport businesses depending on the ABC stages of economic recovery in Ukraine (A. Immediate response - minimization of losses; B. Rapid recovery of critical infrastructure and services; C. Laying the foundation for future growth and modernization). **Practical significance.** The conclusions and suggestions of the authors of the article can be useful in preparing a new version of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030, taking into account the needs of postwar reconstruction of transport infrastructure.

Keywords: transport; transport entrepreneurship; transport infrastructure; freight turnover; passenger turnover; strategy; target.

REFERENCES

1. Scientific periodicals of Ukraine. URL: www.irbis-nbuv.gov.ua [in Ukrainian].
2. Marynina S. V. The impact of the efficiency of the transport system of Ukraine and its transit potential on the economic development of the country [Elektronnyi resurs] / S. V. Marynina // Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini. - 2017. - № 10. - p. 80-85Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2017_10_16 [in Ukrainian].
3. Tokmakova I. V. Development of transport infrastructure potential in the conditions of expansion of international integration as a factor of economic growth of Ukraine [Elektronnyi resurs] / I. V. Tokmakova // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. - 2018. - № 62 dod.. -p. 36-38.Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_62dod [in Ukrainian].
4. Ustenko M .O. Development of transport globalization processes under the condition of integration into the world economy [Elektronnyi resurs] / M .O. Ustenko // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. - 2018. - № 62 dod.. - p. 18-20. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_62dod [in Ukrainian].
5. Korin M. V. Development of railway transport in the context of expanding cross-border cooperation: institutional aspect [Elektronnyi resurs] / M. V. Korin // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. - 2018. - № 63. - p. 102-111. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2018_63_14 [in Ukrainian].
6. Kotlubai V. Development of elements of the transport system as a guarantee of increasing the level of foreign economic security of the country [Elektronnyi resurs] / V. Kotlubai // Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Seriia : Ekonomika i upravlinnia. - 2019. - Vyp. 43-44. - p. 21-31. Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2019_43-44_5 [in Ukrainian].
7. ChukurnaO. P. Development of transport logistics in Ukraine in the context of globalization [Elektronnyiresurs] / O. P. Chukurna // Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky. - 2016. - № 4(2). - S. 276-280. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2016_4(2)__59 [in Ukrainian].
8. Ovchynnikova V. O. Development of railway transport enterprises of Ukraine in the conditions of digitalization [Elektronnyi resurs] / V. O. Ovchynnikova, V. I. Toropova // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. - 2019. - № 68. - p. 175-181. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2019_68_21 [in Ukrainian].
9. Kovbatiuk M. Development of clustering processes in the transport industry of Ukraine based on world experience [Elektronnyi resurs] / M. Kovbatiuk, N. Benyk // Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Seriia : Ekonomika i upravlinnia. - 2018. - Vyp. 41(1). - p. 15-26. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2018_41(1)__4 [in Ukrainian]
10. Mashkantseva S. O. Development of transport and logistics clusters in the transport system of the region [Elektronnyi resurs] / S. O. Mashkantseva // Aktualni problemy innovatsiinoi ekonomiky. - 2019. - № 4. - p. 5-9. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apie_2019_4_3 [in Ukrainian].
11. Obruch H. V. Development of services of railway transport enterprises based on the development of digital platforms [Elektronnyi resurs] / H. V. Obruch // Pidpryiemnytstvo ta innovatsii. - 2019. - Vyp. 10. - p. 69-73. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pidinnov_2019_10_12 [in Ukrainian].
12. Hrechan P. Yu. Innovative activity of road transport enterprises in Ukraine / P. Yu. Hrechan // Intelekt XXI. - 2019. - № 5. - S. 114-117. - Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/int_XXI_2019_5_25 [in Ukrainian].
13. Pavlov K. V. Innovation and investment potential of the transport industry of Ukraine / K. V. Pavlov, O. M. Pavlova // Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky. - 2020. - T. 5, № 1. - p. 17-24. - Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/ujae_2020_5_1_4[in Ukrainian].

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022

14. KomchatnykhO. V. Factors influencing the innovation potential of the transport company / O. V. Komchatnykh // Ekonomikatransportnohokompleksu. - 2021. - Vyp. 37. - p. 148-160. - Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/ektk_2021_37_12.-[in Ukrainian].
15. Dmytriieva O. I. Evolution of tools for state regulation of innovative changes in transport infrastructure / O. I. Dmytriieva // Ekonomika transportnoho kompleksu. - 2021. - Vyp. 37. - p. 5-20. - Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/ektk_2021_37_3.[in Ukrainian].
16. ShyriaievaS. V. Factors influencing the formation and development of Ukraine's multimodal transport system in modern conditions [Elektronnyi resurs] / S. V. Shyriaieva // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. - 2020. - № 1. - p. 446-454. - Available at:http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2020_1_48 [in Ukrainian].
17. SCOPUS. URL:www.scopus.com
18. Lee, J., Arts, J., & Vanclay, F. (2022). Investigating institutional barriers and opportunities to an integrated approach for transport and spatial development: Mega urban transport development in a rapidly developing city, seoul. Journal of Urban Affairs, doi:10.1080/07352166.2021.2021086
19. Kaczorek, M., & Jacyna, M. (2022). FUZZY LOGIC AS A DECISION-MAKING SUPPORT TOOL IN PLANNING TRANSPORT DEVELOPMENT. Archives of Transport, 61(1), 51-70. doi:10.5604/01.3001.0015.8154
20. Geng, Y., Chen, J., He, J., & Dong, S. (2021). Connotation and implementation priorities of high-quality transport development. Paper presented at the ACM International Conference Proceeding Series, 479-483. doi:10.1145/3512576.3512659 Retrieved from www.scopus.com
21. Hryshyna N. V. Small business as an important factor in the development of the transport sector / N. V. Hryshyna // Ekonomichni innovatsii. - 2015. - Vyp. 59. - p. 95-103. - Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecinn_2015_59_13 [in Ukrainian] .
22. Official site of the State Statistics Service of Ukraine . URL: www.ukrstat.gov.ua/
23. Statistical Publication "Transport of Ukraine" for 2010 and 2020 //Available at:http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm[in Ukrainian].
24. United Nations (2017) Resolution adopted by the General Assembly on 6 July 2017, Work of the Statistical Commission pertaining to the 2030 Agenda for Sustainable Development (A/RES/71/313 Archived 28 November 2020 at the Wayback Machine)
25. Eurostat// Available at: //https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
26. Sustainable development in the European Union Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context .c.179-180 // Available at:https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/11011074/KS-02-20-202-EN-N.pdf/334a8cfe-636a-bb8a-294a-73a052882f7f?t=1592994779000
27. High growth enterprises /Available at: /https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Business_demography_statistics
28. The United Nations refugee agency says 4,869,019 Ukrainians had left the country since Russia invaded – as it happened [Elektronnyi resurs]//Available at:https://www.theguardian.com/world/live/2022/apr/17/russia-ukraine-war-russian-deadline-for-mariupol-defenders-to-surrender-or-die-passes-live?page=with:block-625c88488f08790595e28464#block-625c88488f08790595e28464[in Ukrainian]
29. Ministry of Economy of Ukraine: RELOCATION PROGRAM [Elektronnyi resurs]//Available at: https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=c7389f37-951b-449e-9037-6960b860527f&title=ProgramaRelokatsii-465-PidprimstvPeredaniDliaTransportuvannia-178-PerevezeniVBezpechniRegioni [in Ukrainian].
30. Ukraine received a record daily amount of humanitarian aid, - Sviridenko [Elektronnyi resurs]//Available at: //https://lb.ua/society/2022/03/26/511146_ukraina_otrimala_rekordniy_doboviy.html [in Ukrainian].
31. Ukraine's direct damage to Ukraine is approaching $ 100 billion [Elektronnyi resurs]// Available at: //https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/19/687210/ [in Ukrainian].
32. For 100 days of full-scale Russian invasion of Ukraine destroyed 24 thousand km of roads and 300 bridges [Elektronnyiresurs]// Available at: https://bykvu.com/ua/bukvy/za-100-dniv-povnomasshtabnoho-vtorhnennia-rf-v-ukrainu-zruinovano-24-tysiachi-km-dorih-ta-300-mostiv/[in Ukrainian].
33. Iron people: Johnson in a car, which got to Kiev, recorded an appeal to the Ukrainian railways [Elektronnyi resurs] // Available at: https://espreso.tv/zalizni-lyudi-dzhonson-u-vagoni-yakim-distavavsya-do-kieva-zapisav-zvernennya-do-ukrainskikh-zaliznichnikiv[in Ukrainian].
34. Small and medium-sized businesses lost up to $ 85 billion due to the war [Elektronnyiresurs]// Available at: https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/10/686876/[in Ukrainian].
35. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE EUROPEAN COUNCIL, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS The European Green Deal//Available at:https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2019/12/The-European-Green-Deal-Communication.pdf

36. CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE ORDER of May 30, 2018 № 430-r. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 // Available at: //https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text [in Ukrainian].
37. NATIONAL TRANSPORT STRATEGY OF UKRAINE UNTIL 2030. Presentation// Available at: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf [in Ukrainian]
38. CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE. ORDER of April 7, 2021 № 321-r On approval of the action plan for the implementation of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 //Available at:https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421 [in Ukrainian]
39. N.Reznikova, V.PanchenkoIntentions and actions. Who will determine the mechanism of financing the post-war reconstruction of Ukraine?//Available at:https://tyzhden.ua/Economics/254842 [in Ukrainian]
40. A Blueprint for the Reconstruction of Ukraine.. //Available at: https://voxukraine.org/narys-pro-vidbudovu-ukrayiny/

Стаття надійшла до редакції: 31.05.2022
Received: 2022.05.31

DOI: https://doi.org/10.15802/rtem2022/268243 © Лариса ЛІГОНЕНКО, Інна РЄПІНА, Олександр САДОВНИК, 2022