

СУЧАСНИЙ СТАН ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

Мищенко М.І., доктор економічних наук, Український державний університет науки і технологій, Київ, Україна, mishchenko.maksym@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Цюман Є.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tsevs@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

CURRENT STATE OF ACTIVITIES OF THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

Mishchenko M.I., Doctor of Economics, Ukrainian State University of Science and Technology, Kyiv, Ukraine, mishchenko.maksym@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Tsiuman E.S., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tsevs@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

Постановка проблеми. Останні роки стали критичними для України. Через карантинні обмеження спричиненні пандемією Covid19 і сучасним станом воєнного положення в Україні постраждали всі сектори економіки. Найбільш в критичному стані наразі знаходиться транспортний сектор, що є одним з важливішим інфраструктурним елементом країни.

Наразі значну частку автопарку України становлять уживані авто: за різними оцінками, їх від 400 000 до 2 млн. Хоча їхня кількість серед новозареєстрованих транспортних засобів останнім часом зменшується, проте на них досі припадає 40% нових реєстрацій. Крім того, під час воєнного стану за “нульовим розмитненням” слід очікувати наплив уживаних авто невисоких євростандартів (обмеження Євро-2). Такі послаблення з боку держави є зрозумілими, оскільки за попередніми оцінками, за час бойових дій в Україні вже було знищено понад 200 тис. легкових та вантажних автомобілів[8].

Тобто стає питання повоєнної відбудови, що ставить перед собою задачі перепланування транспортної інфраструктури, яке задовольнить потреби сучасного споживача. Для встановлення перспективних планів за необхідне є моніторинг реального сучасного стану діяльності транспортного сектору України.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Останнім часом розвитку транспортного сектору України приділяється багато уваги в науковому світі. Саме усвідомлення кризи, що охопила всі економічні складові держави і пошуком методів та стратегічних напрямів виходу підприємств з неї, присвячені праці таких учених Гречан А. [1], Ільченко В. [5], Компанець К. [1,5,7], Комчатних О. [6], Ложачевська О. [7], Мельник З. [8], Парфентієва О. [1], Петровська С. [6], Редько Н. [6], Салімон О. [1], Хобта М. [5] та інших

Так питаннями постковідного відновлення транспортного сектору та стратегіям їх розвитку зазначено в працях Гречан Алла Петрівна, Компанець Катерини Андріївни, Парфентієва Олена Григорівни, та Салімон Ольга Михайлівна – Роль організаційно-економічного механізму стратегічного управління компанією в національній економіці. фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики [1]. Компанець К.А., Ільченко В.Ю., Хобта М.О. в своїй роботі досліджують ризикові бар'єри при управлінні і діяльності автотранспортних підприємств.

В сучасних умовах для визначення напрямів стратегічного розвитку стали актуальні роботи таких авторів як Комчатних О.В., Петровської С.І., Редько Н.О. та Мельник З. Але в роботах авторів не достатньо визначений стан транспортного сектору в сьогоденні, а саме під впливом воєнного стану і встановлені наслідків пандемії Covid19. Тобто стає за необхідність проведення дослідницької роботи, для визначення реалії сучасного стану транспортного сектору України, що дасть можливість в подальшому визначити головні напрями його розвитку в післявоєнного часу.

Мета дослідження. Метою даної наукової статті є дослідження сучасного стану транспортного сектору України.

Основна частина. Українській транспортний сектор перебуває в глобальній кризі. Тож потрібно розробити нові організаційно-економічні механізми стратегічного управління компанією, які компенсуватимуть втрати на зовнішніх ринках. Основну увагу слід зосередити на функціонуванні національної економіки як головній альтернативі глобалізованим ринкам [1].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» [9], єдина транспортна система складається з транспорту загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту, трубопровідного транспорту, шляхів сполучення загального користування. А до підприємств транспорту відносять залізниці, пароплавства, суб'єкти господарювання у морських портах, автомобільні, авіаційні та дорожні підприємства, основним видом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення, якщо це передбачено їхніми статутами[4].

Суворий карантин в Україні торкнувся переважно пасажирських перевезень. Що стосується сегменту вантажних перевезень, то спад почався ще до карантину. Міжнародні рейси авіаційним та залізничним транспортом під час локдаунів скоротили, а деякі напрямки взагалі були відмінені, що призвело до великих витрат. Таким чином, міжнародні перевезення скоротились на 30-40% через карантинні обмеження та падіння промислового виробництва[5]. Так за останніми даними Державної служби статистики України у 2020року відбувається тенденція зниження показників транспортних підприємств (табл. 1).

Таблиця 1 – Динаміка перевезень вантажів і пасажирів у 2019–2022 рр.

Table 1 – Dynamics of cargo and passenger transportation in 2019–2022.

Показники		Роки			
		2019	2020	2021	2022, січень
Перевезено вантажів	млн т	676	600,1	464	13,9
	у % до попередн	108,2	88,8	116,2	110,1
Вантажообіг	Млрд..ткм	339	290,1	222	3,06
	у % до попередн.	102,1	85,6	110,5	113,6
Перевезено пасажирів	млн т	4262,3	2570,2	1090	8,6
	у % до попередн	95,0	60,3	100,6	107,7
Пасажирообіг	Млрд..ткм	107,2	49	19	1,1
	у % до попередн.	102,6	45,8	98,2	107,5

Джерело: сформовано на основі даних [4]

Суттєвий спад відбувся в 2020року як наслідки під впливом кризової ситуації у світі, спричиненої пандемією COVID-19.

Так пасажирообіг очікувано скоротився у січні, травні (2020 р) до половини минулорічного і відновлюватиметься у прямій залежності від карантинних заходів. Найбільш серйозні втрати – у залізниці та авіації, натомість автомобільні перевезення та громадський транспорт у містах почуваються дещо краще. За обсягами транспортних перевезень очікуються значне зменшення. Так, міжнародні перевезення скоротяться на 30–40% через карантинні обмеження і падіння промислового виробництва. На внутрішні перевезення очікує падіння 15–20% від загального обсягу вантажоперевезень. За підсумками року загальне падіння вантажоперевезень складе близько 10–15%. Тут підтримку автотранспорту становитимуть обсяги, що перейшли від залізниці. У цілому автоперевізники недоотримають близько 3,8–4 млрд грн. [3].

Оскільки в Україні вже є розгалужена система місцевого громадського транспорту, в розширенні та покращенні її якості міститься найбільший потенціал для зменшення трафіку і викидів. Тенденцію до скорочення кількості пасажирів громадського транспорту потрібно змінювати.

Станом на кінець 2018 року в Україні було 19 діючих трамвайних мереж (у 1991 році – 32). Протягом останніх 30 років кількість тролейбусних мереж скоротилася менш виразно – із 45 до 41. На даний момент в країні діють три мережі метрополітену – у Києві, Харкові та Дніпрі. Разом з тим, рухомий склад оновлюється надто повільно і близько 90% парку трамваїв і тролейбусів уже перевищили свій максимальний термін служби. З 1990-х років загальна кількість трамваїв і тролейбусів зменшилася на 54% і 49% відповідно, а кількість вагонів метро – на 50%. [8].

За той самий час різко скоротилася кількість пасажирів електрифікованого громадського транспорту, особливо для тролейбусів і трамваїв. Великий пасажиропотік демонструє лише метрополітен. Оскільки дані про поїздки автомобілями та автобусами відсутні або фрагментарні. Водночас кількість власників авто і викиди від приватних автівок в атмосферу за останні роки зросли, тож можна припустити, що частина пасажиропотоку перейшла на автомобілі. [8].

У сегменті пасажирських перевезень очікується падіння на 45–50%. У 2019 році офіційно було перевезено 1804 млн пасажирів. Водночас 60–80% ринку автоперевезень перебуває «в тіні». Ліцензовані автоперевізники, які беруть участь в конкурсах на маршрути, становлять не більше 30% від загальної кількості автоперевізників[3].

Але показники січня 2022року можна було назвати позитивним явищем у відновлення транспортного сектору України так як за місяць вони підвищились, але вторгнення РФ спричинило, ще більшу кризу. На рис. 1 наведено залежність динаміки вантажних перевезень в Україні від ВВП.

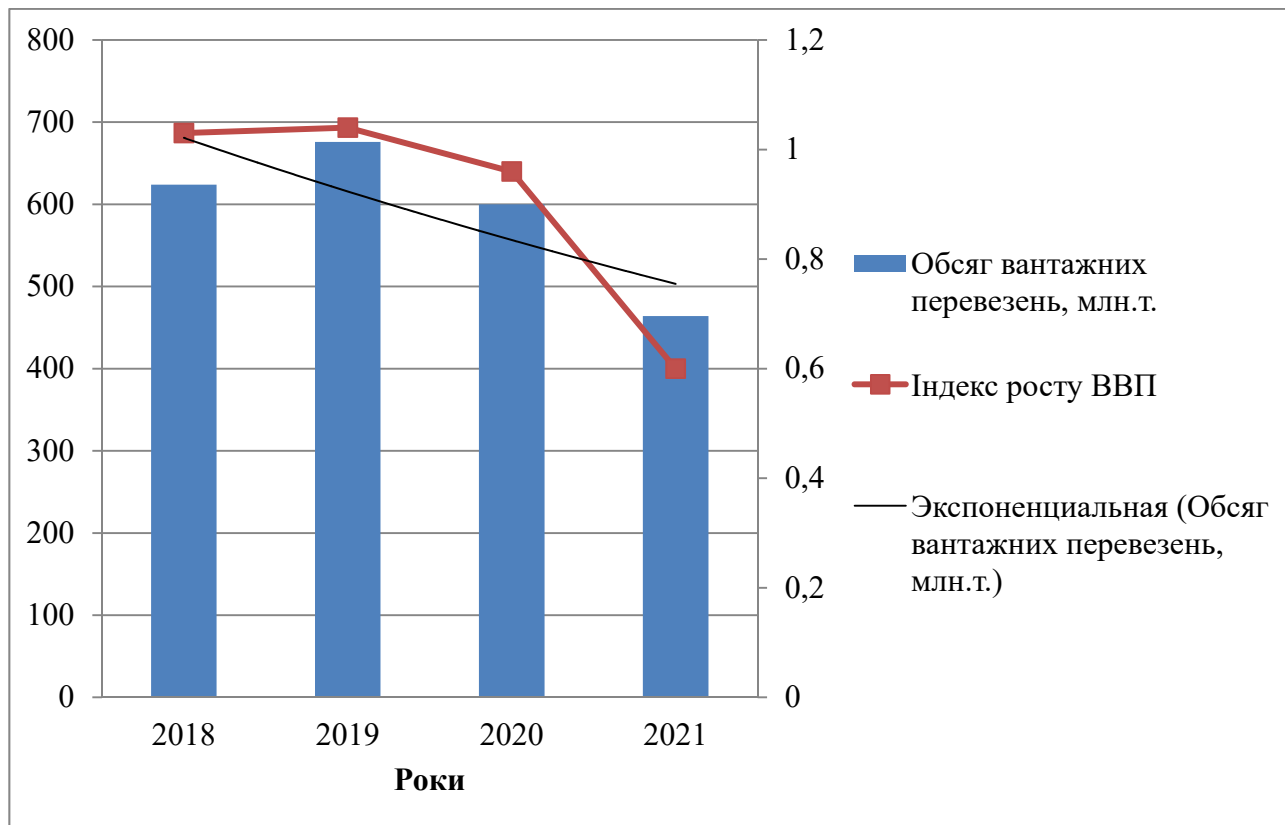


Рисунок 1 – Залежність динаміки вантажних перевезень в Україні від ВВП
Figure 1 – Dependence of the dynamics of freight transportation in Ukraine on GDP
Джерело: сформовано авторами [4]

Тобто, наразі ми можемо спостерігати суттєві наслідки першого фактора кризи як пандемії COVID-19 на транспортний сектор. Наслідки другого, а саме воєнного стану поки можливо тільки спрогнозувати. Прогноз післявоєнного стану діяльності транспортного сектору України представлено в таблиці 2 як матрицю SWOT аналіз(можливостей та загроз).

Експертами «Бюро економічних та соціальних досліджень» представлено SWOT аналіз, які дає підстави стверджувати, що післявоєнний період транспортного сектору України все ж таки має більш можливостей ніж загрозливих факторів впливу. Виділяючи загрози, було виокремлено три основних:

1. Податкова системи України;
2. Платоспроможність населення України;
3. Конкуренція

Але підтримка ЄС надасть можливості розвитку транспортних технологій, покращення інфраструктури та відновлення доріг. Зважаючи на те, що експерти визначають, ще один з пріоритетних напрямів майбутнього розвитку України – це екологічність транспортного сектору то необхідно встановити вектор руху саме пов'язаний з напрямком руху ЄС.

Таблиця 2 – Аналіз можливостей та загроз
Table 2 – Analysis of opportunities and threats

Фактори	Важливість балів	Сприятлива зміна (можливість)		Не сприятлива зміна (загроза)	
		імовірність	P*B	імовірність	P2*B
Оподаткування	6	0,4	2,4	0,6	3,6
Технології	10	0,9	9	0,1	1
Сучасність	9	0,7	6,3	0,3	2,7
Кількість клієнтів	7	0,5	3,5	0,2	1,2
Доступ до іноземних країн	7	0,6	4,2	0,4	2,8
Доступ до міст України	9	0,8	5,6	0,2	1,8
Платоспроможність	5	0,4	2	0,6	3
Конкуренція	6	0,4	2,4	0,6	3,6
Попит на послугу	8	0,6	4,8	0,4	3,2
Екологічність	8	0,7	5,6	0,5	3,5
Швидкість виконання	6	0,8	4,8	0,3	2,4
ВСЬОГО			50,6		28,8

Джерело: сформовано авторами [2]

Пріоритетним в формуванні природоохоронної діяльності залишається ризик екологічного спрямування, який сьогодні не в повній мірі сприймається керівниками підприємств автотранспорту України. Наразі автотранспортним підприємствам необхідно впроваджувати стратегію реорганізації та переозброєння застарілого рухомого складу, що дасть можливість зменшити ризики природоохоронної діяльності та підвищити конкурентні позиції підприємств, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках[5].

Післявоєнний план відновлення України має враховувати екологічні вимоги євроінтеграції, особливо у сфері транспорту. Так як Україна наблизилась до вступу в Європейській союз та і управління та оновлення інфраструктури транспортного сектору України повинно відбуватись згідно з європейського напрямлення. Наразі вся Європа стрімко рухається в напрямок екологізації і діє по перспективному напрямку європарламенту.

У 2020 році європарламентарі підтримали набір політичних ініціатив під назвою Європейський зелений курс (далі – ЄЗК). Його загальна мета – зробити Європу кліматично нейтральною до 2050 року, захистити біологічне різноманіття, екологізувати економіку. Основи та напрямки розвитку ЄЗК закладені в комюніке. Синхронізуючи свою політику з ЄС, Україна має намір досягти кліматичної нейтральності до 2060 року[8].

Висновки. Тобто, для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритизації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт). Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку. Отже враховуючі фактори кризи в сучасних умовах з пальним, по друге автомобільний транспорт є один із найбільших джерел забруднення та викидів парникових газів головним напрямом руху по відновленню транспортного сектору це перехід на екологічно чистий і більш дешевий, а саме розвивати електричні види транспорту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Parfentjeva Olena.G, A.,Salimon Olha M.The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy. Financial and credit activities: Problems of theory and practice., 2021 – № 6 (41) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/> . <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (дата звернення: 10.06.2022)

2. Бюро економічних та соціальних досліджень. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.esoc.org.ua/> (дата звернення: 10.01.2022)
3. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України. Громадська організація «Центр прикладних досліджень» Представництво Фонду Конрада Аденауера в Україні. Липинь [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: 2020p <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+%D1%82%D0%B0+%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%85+%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8C+%D0%BD%D0%B0+%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D1%83+%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.+%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94.+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775> (дата звернення: 11.06.2022)
4. Державна служба статистики України : вебсайт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://www.ukrstat.gov.ua.](http://www.ukrstat.gov.ua/) (дата звернення: 11.06.2022)
5. Компанець К.А., Ільченко В.Ю., Хобта М.О. Застосування системного аналізу в дослідженні ризиків природоохоронної діяльності автотранспортних підприємств. Наукові інновації та передові технології. 2022. — № 2 (4). [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/issue/archive>. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2\(4\)-174-187](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2(4)-174-187) (дата звернення: 01.07.2022)
6. Комчатних О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Економіка та управління національним господарством. 2021р [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.32843/bses.64-2> (дата звернення: 10.06.2022)
7. Ложачевська О.М., Ільченко В.Ю. Компанець К.А., Ризиковий бар'єр в галузі міжнародного бізнесу. Економіка та суспільство. 2021. — Вип..31. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (дата звернення: 11.06.2022)
8. Мельник Зоя. Відновлення транспортного сектору України = як зробити його «зеленим» [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (дата звернення: 01.07.2022)
9. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. База даних «Законодавство України». [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. (дата звернення: 10.06.2022)

REFERENCES

1. Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Parfentjeva Olena.G, A., Salimon Olha M.(2021) Rol orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu stratehichnoho upravlinnia kompaniieu v natsionalnii ekonomitsi [The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy.] Financial and credit activities: Problems of theory and practice. No. 6 (41) Retrieved from <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/>. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (date of access: 06/10/2022) [in Ukrainian].
2. Biuro ekonomichnykh ta sotsialnykh doslidzhen [Bureau of Economic and Social Research.] Official site. Retrieved from <http://www.esoc.org.ua/> (date of access: 10.01.2022) [in Ukrainian].
3. Vplyv COVID-19 ta karantynnykh obmezhen na ekonomiku Ukrainy. [Impact of COVID-19 and quarantine restrictions on the economy of Ukraine.] Non-governmental organization "Center for Applied Research" Representation of the Konrad Adenauer Foundation in Ukraine. Lypin Retrieved from <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+%D1%82%D0%B0+%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%85+%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8C+%D0%BD%D0%B0+%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D1%83+%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%B0%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94.+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775>

- %BD%D0%B8.+%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94 .+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775 (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy : vebсайт. [State Statistics Service of Ukraine: website.] Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>. (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
5. Kompanets K.A., Ilchenko V.Yu., Khobta M.O.(2022) Zastosuvannia systemnoho analizu v doslidzhenni ryzykiv pryrodookhoronnoi diialnosti avtotransportnykh pidpriemstv. [The application of system analysis in the study of the risks of environmental protection activities of motor transport enterprises.] Scientific innovations and advanced technologies. 2022. – No. 2 (4). Retrieved from <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/issue/archive>. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2\(4\)-174-187](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2(4)-174-187) (date of access: 07.01.2022) [in Ukrainian].
6. Komchatnih O.V., Petrovska S.I., Redko N.O.(2021) Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku transportnoi infrastruktury v ukraini. ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom. [The current state and prospects for the development of transport infrastructure in Ukraine]. Economy and management of the national economy. Retrieved from <https://doi.org/10.32843/bes.64-2> (date of access: 10.06.2022)
7. Lozhachevska O.M., Ilchenko V.Yu. Kompanets K.A. (2021) Ryzykovyi barier v haluzi mizhnarodnoho biznesu. [Risk barrier in the field of international business. Economy and society. Issue. 31. Retrieved from <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
8. Melnyk Zoya. (2022) Vidnovlennia transportnoho sektoru Urainy = yak zrobyty yoho «zelenym» [Restoration of the transport sector of Uraina = how to make it "green"] Retrieved from <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (date of access: 07.01.2022) [in Ukrainian].
9. Pro transport : Zakon Ukrainy vid 10.11.1994 № 232/94-VR. [On transport: Law of Ukraine dated November 10, 1994 No. 232/94-VR.] Database "Legislation of Ukraine". Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. (date of access: 10.06.2022) [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Мищенко М.І. Сучасний стан діяльності транспортного сектору України / М.І. Мищенко, Є.С. Цюман // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті досліджено сучасний стан транспортного сектору України. Встановлено, що на економіку країни негативно вплинуло два історичних етапи. По перше визначено вплив пандемії COVID-19 на діяльність підприємств транспортного сектору України, По друге встановлено прогнозний стан після воєнного стану. Дослідження стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України впродовж останніх років свідчить про нестабільну динаміку, що, головним чином, пов'язано з економічною та геополітичною кризою у країні. Встановлено, що питання розвитку та стратегічного управління транспортним сектором приділяють увагу багато науковців. В роботах багатьох вчених визначаються ризики та недоліки управління підприємствами в умовах пандемії, але питання стратегічного розвитку Українського транспортного сектору дослідити в повній мірі стає не можливим. Встановлені деякі аспекти роботи транспортних підприємств під час війни і визначено, що суттєво знизились їх економічні показники. Необхідною умовою ефективного розвитку і подолання наслідків кризових явищ у транспортній галузі, зокрема спричинених пандемією COVID-19 та воєнним станом, є розбудова і модернізація транспортної інфраструктури України відповідно до сучасних технологічних вимог. Головним пріоритетним напрямком розвитку визначається екологізація транспортного сектору. Підтримка програми «Європейський зелений курс» дасть посили до співпраці з країнами ЄС, що є гарною фінансовою підтримкою в розбудові інфраструктури країни. Сама програма призведе до оновлення рухомого складу та розвитку електричних засобів міського призначення, за рахунок чого відбудеться покращення екології та задоволення потреб сучасного споживача. Це сприятиме рівномірному розвитку всіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі та туризму, а також створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ВОЄННИЙ СТАН, COVID-19

ABSTRACT

Mishchenko M.I., Tyuman E.S. Current state of activity of the transport sector of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the current state of the transport sector of Ukraine. It was established that the country's economy was negatively affected by two historical stages. First, the impact of the COVID-19 pandemic on the activities of enterprises in the transport sector of Ukraine is determined. Second, the forecast state after martial law is established. The study of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years shows unstable dynamics, which is mainly connected with the economic and geopolitical crisis in the country. It is established that many scientists pay attention to the issues of development and strategic management of the transport sector. In the works of many scientists, the risks and shortcomings of enterprise management in the conditions of the pandemic are identified, but it is impossible to fully investigate the issue of strategic development of the Ukrainian transport sector. Some aspects of the work of transport enterprises during the war were established and it was determined that their economic indicators significantly decreased. A necessary condition for effective development and overcoming the consequences of crisis phenomena in the transport industry, in particular those caused by the COVID-19 pandemic and martial law, is the development and modernization of Ukraine's transport infrastructure in accordance with modern technological requirements. Greening of the transport sector is defined as the main priority direction of development. Support for the "European Green Course" program will give impetus to cooperation with EU countries, which is good financial support for the development of the country's infrastructure. The program itself will lead to the renewal of rolling stock and the development of urban electric vehicles, which will improve the environment and satisfy the needs of the modern consumer. This will contribute to the uniform development of all regions of Ukraine, the improvement of the quality of life of the population, the development of trade and tourism, as well as the creation of new economic opportunities due to the attraction of foreign investments.

KEYWORDS: TRANSPORT SECTOR, TRANSPORT, TRANSPORT INDUSTRY, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, MARTIAL LAW, COVID-19

АВТОРИ:

Міщенко М.І., доктор економічних наук, професор, Український державний університет науки і технологій, Київ, Україна, mishchenko.maksym@gmail.com, тел. +380678883791, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Цюман Є.С., кандидат економічних наук, старший викладач кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: tsevs@ukr.net, тел. +380977177418, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

AUTHORS:

Mishchenko M.I., Doctor of Economics, Professor, Ukrainian State University of Science and Technology, Kyiv, Ukraine, mishchenko.maksym@gmail.com, tel. +380678883791, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Tyuman E.S., PhD, senior lecturer of the Department of Ecology and Environmental Protection Technologies, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: tsevs@ukr.net, tel. +380977177418, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, building 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О., доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово-економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka NO, Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M. Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.