

УДК 338.47:656

## ШЛЯХИ ПОВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА АСПЕКТИ ЇЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

*Ковальов А.Ю., аспірант,  
Стоян М.М., аспірант (УкрДУЗТ)*

*Стаття присвячена аналізу основних проблем функціонування вітчизняної транспортної галузі в сучасних військових умовах та розробленню практичних рекомендацій щодо напрямів її повоєнної відбудови. Доведено, що необхідність забезпечення сталого розвитку транспортної галузі обумовлюється її надзвичайно важливим значенням для держави у питаннях розв'язання існуючих викликів та проблем сьогодення, а саме: російська військова агресія та запровадження воєнного стану в країні, тимчасова окупація територій та гуманітарна криза; пандемія; соціально-економічна криза; екологічні проблеми; глобальні кліматичні зміни.*

*Ключові слова: транспортна галузь, повоєнна відбудова, сталий розвиток, транспортна інфраструктура, воєнний стан, стратегічні реформи, пандемія.*

## WAYS POST-WAR FROM THE STRUCTURE OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE AND ASPECTS OF ITS SUSTAINABLE DEVELOPMENT

*Kovalev A., postgraduate student,  
Stoyan M., postgraduate student (USURT)*

*The article is devoted to the analysis of the main problems of the functioning of the domestic transport industry in modern military conditions and the development of practical recommendations on the directions of its post-war reconstruction. It is argued that the need to ensure the sustainable development of the transport industry is due to its extremely important importance for the state in solving the existing challenges and problems of today,*

© Ковальов А.Ю.,  
Стоян М.М.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 80, 2022**

*namely: Russian military aggression and the introduction of martial law in the country, temporary occupation of territories and humanitarian crisis; pandemic; socio-economic crisis; environmental problems; global climate change.*

*It is proved that the emergency industry (together with the relevant transport infrastructure) is of great economic, political, social and military importance for any country, provides the possibility of developing new territories and deposits, contributes to increasing labor productivity and improving the life of the population, etc.*

*It has been established that in modern conditions in Ukraine there is a crisis level of development of the transport industry, and one of the main reasons for this state of affairs is martial law in the country, systemic underfunding, insufficient maintenance of infrastructure and transport, technical backwardness of the industry, which threatens not only to perform its relevant socio-economic functions, but also to the national security of Ukraine. That is, in modern conditions, the general level has significantly decreased socio-economic development of the country, which is associated with Russian military aggression and global pandemic.*

*The list of priority tasks and reforms of the post-war reconstruction of the industry is given, it is established that this list should be much broader, and at the state level it is necessary to implement these strategic reforms and tactical steps in order to improve the state of Ukraine's transport industry, especially in the current conditions of Russian military aggression against Ukraine, which has had a very negative impact on the development of the country's transport industry, has complicated and slowed down the implementation of reforms in the infrastructure and transport sector, which requires appropriate solutions at the state level. It is proved that it is necessary to continue reforms towards improving the state of transport infrastructure in Ukraine, in particular improving state regulation and legislation in the infrastructure sector. It is necessary in the coming years to make up for reforms that have slowed down due to the global pandemic and war, to ensure a consistent improvement in the state of transport infrastructure in Ukraine. This requires close cooperation and communication between various public authorities, experts society, international organizations and the Delegation of the European Union, which will increase the effectiveness of these reforms and provide an opportunity to accelerate European integration processes, including in the field of transport.*

**Keywords:** *transport industry, post-war reconstruction, sustainable development, transport infrastructure, martial law, strategic reforms, pandemic*

**Постановка проблеми.** Найбільшим сучасним викликом не тільки для подальшого розвитку транспортної галузі і економіки країни, а й взагалі українській державності стала російська військова агресія проти України, яка розпочалася ще у 2014 р, а повномасштабна ескалація відбулася 24 лютого 2022 р.

Тому до існуючих роками і десятиліттями проблемних моментів розвитку транспорту додалися ще серйозніші проблеми в галузі.

Отже після 2014 р. існування транспортної галузі відбувається в умовах

російської військової агресії проти України, яка спричинила тимчасову окупацію 7% території нашої держави, на якій проживало 13% населення України, а також формувалося 13,7% валового внутрішнього продукту [2].

Це призвело до прямих збитків у вигляді втрат активів, заподіяних тимчасовою окупацією, а ринкова вартість незаконно захопленої державою-агресором матеріально-сировинної бази для України є дуже суттєвою. Збройна російська агресія проти України та подальша тимчасова окупація частини її території поглибила розрив у рівнях

розвитку регіонів, спричинила масовий відплив працездатного населення та капіталу з територій, прилеглих до тимчасово окупованих, а також посилила міграційне навантаження регіонів унаслідок вимушеного внутрішнього переміщення населення; підвищила підприємницькі та інвестиційні ризики на територіях, віддалених від зони відсічі і стримування російських військ, що не могло не вплинути на розвиток всієї економіки України, в тому числі її транспортної складової.

Окрім того, на державному рівні необхідно вже зараз планувати поствоєнне відновлення економіки України (в тому числі галузі транспорту) із застосуванням всіх можливих механізмів та інструментів державної політики, як внутрішньої, так і зовнішньої, адже українській інфраструктурі (в тому числі транспортній) через російську військову агресію завдано збитків на сотні мільярдів доларів США [13].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченню різних аспектів функціонування транспортної галузі України присвячено праці таких вчених: О. Дейнеки [4], В. Диканя [5,7], О. Дикань [6], О. Кірдіної [7], О. Криворучко [8], Ю. Крихтіної [9], Т. Чаркіної [11], В. Шинкаренка [12], В. Яновської [15]. Проте, актуальними залишаються питання розроблення шляхів повоєнної відбудови вітчизняної транспортної галузі, які будуть відповідати умовам євроінтеграційних прагнень України.

**Метою** статті є виявлення проблем функціонування вітчизняної транспортної галузі в сучасних умовах та розроблення практичних рекомендацій щодо напрямів її повоєнної відбудови, які мають відповідати цілям сталого розвитку та забезпечувати права користувачів транспортних послуг.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортна галузь (разом з відповідною транспортною інфраструктурою) має величезне

економічне, політичне, соціальне та військове значення для будь-якої країни, забезпечує можливість освоєння нових територій та родовищ, сприяє підвищенню продуктивності праці та покращенню життя населення тощо.

Необхідність забезпечення сталого розвитку транспортної галузі обумовлюється її надзвичайно важливим значенням для держави у питаннях розв'язання існуючих викликів та проблем сьогодення, а саме: російська військова агресія та запровадження воєнного стану в країні, тимчасова окупація територій та гуманітарна криза; пандемія COVID-19; соціально-економічна криза; екологічні проблеми; глобальні кліматичні зміни, тощо.

На жаль, в сучасних умовах в Україні спостерігається кризовий рівень розвитку транспортної галузі, а однією з головних причин зазначеного стану справ є воєнний стан в країні, системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, технічна відсталість галузі, що загрожує не тільки виконанню нею відповідних соціально-економічних функцій, але і національній безпеці України.

Тобто в сучасних умовах значно знизився загальний рівень соціально-економічного розвитку країни, що пов'язано з російською військовою агресією та глобальною пандемією.

Майже 35% українського сухопутного кордону України припадає на Росію – країну-агресора та джерело постійної загрози. Військова агресія РФ призвели до зменшення питомої ваги України в Чорноморському регіоні та втрати контролю над доступом до Азовського моря. Військові бази та спільні навчання Росії з Білоруссю, а також російський військовий контингент в Придністров'ї створюють постійне військове напруження в регіоні та економічні ризики, в тому числі в транспортній галузі. Тобто окрім

безпосередніх територіальних та економічних втрат, Україна втратила можливість транзиту товарів та переміщення пасажирів через російську територію в інші країни світу [2].

Зазначена непроста ситуація значно ускладнилася через повномасштабне вторгнення Росії 24 лютого 2022 р.

Як наслідок, падіння ВВП України у 2022 р. може становити від (- 10%) (прогноз МВФ) до (- 35-40%) (прогноз українського уряду) за умови, що тимчасово окуповані Росією території не розширюватимуться, а активна фаза війни не триватиме довше кількох місяців [14] (на жаль, ситуація поки що йде за гіршим варіантом).

Така ситуація значною мірою пов'язана з серйозними логістичними проблемами. Так, наприклад, експорт товарів з України обмежений логістикою, адже російські війська заблокували українські порти в Азовському та Чорному морях. Водночас дорожня та залізнична інфраструктура може переправити обмежені обсяги товарів в Україну в ЄС, в тому числі через блокпости та масову евакуацію українців.

Слід зазначити, що до війни Україна перевозила морем 62% загальної доларової вартості товарів, залізницею – 12%, автомобільним транспортом – 23% [14].

У разі відсутності нової масштабної ескалації, ситуація з логістикою експорту має покращитись, оскільки автомобільні дороги та залізничний транспорт мають стати доступнішими для експорту. Проте вартість та тривалість логістики все одно є суттєво вищою порівняно з 2021 р., що невідворотно приведе (і вже привело) до скорочення обсягів імпорту в Україну, в тому числі через логістичні проблеми, пов'язані з російською військовою агресією.

В цілому, за підрахунками консорціуму Інституту КШЕ (аналітичний підрозділ Київської школи економіки), Центру економічної стратегії,

Антикорупційного штабу, Інституту аналітики та адвокації, Transparency International Ukraine та Prozorro.Sale, станом на 8 квітня 2022 р. загальні задокументовані фізичні збитки України оцінювалися в \$80 млрд. Здебільшого ця сума припадає на транспортну інфраструктуру, автошляхи, залізниці, мости, порти та аеропорти і складає \$39 млрд. [14].

Так, Фукуяма Ф. звертає увагу на справжню кризу, якій у США та в НАТО не приділяється належної уваги. Ця криза, на його думку, пов'язана з блокадою, яку Росія запровадила щодо українського експорту, контролюючи більшу частину узбережжя Чорного моря. Адже після тимчасової окупації м. Херсона та м. Маріуполя, лише м. Одеса залишається відкритим великим портом України, але російський військово-морський флот і в цьому районі зупинив усе судноплавство. Залізниця, на жаль, не може компенсувати перевезення, зупинені морською блокадою, адже можливості залізничних колій, що йдуть до країн Європи обмежені у порівнянні з тим обсягом продукції, який може бути відправлений морем з портів України.

Тому, на думку Фукуями Ф., західні військово-морські сили можуть супроводжувати українські торговельні та інші кораблі в м. Одесі та на виході з неї під час переходу з українських територіальних вод до міжнародних вод Чорного моря [13].

Отже, російські війська значно пошкодили транспортну інфраструктуру в Україні. Руйнування створюють проблеми для пересування та доставки гуманітарної допомоги. Пошкодження транспортної інфраструктури України наразі є серйозною проблемою для доставки гуманітарної допомоги. Дорожня інфраструктура України в районах, що постраждали від війни, зазнала значної шкоди через руйнування мостів. Так, наприклад, внаслідок руйнування річкових переходів у Чернігові та його

околицях у самому місті залишився лише один пішохідний міст через річку Десна (до війни у місті проживало близько 285 тис. жителів) [10].

Більше того, на тлі російсько-української війни «заморожено» більшість інфраструктурних проєктів довоєнних часів, зокрема програму Президента України «Велике будівництво», за два роки реалізації якої було оновлено та побудовано понад 14 000 км доріг.

У 2022 р. держава планувала витратити на дороги біля 124,4 млрд. грн. Однак з початком війни Уряд України призупинив програму «Велике будівництво», а підрядники намагаються компенсувати недоотримані прибутки. В березні 2022 р. Верховна Рада відмінила акциз на нафтопродукти, з якого наповнювали «Дорожній фонд» і фінансувалась більша частина дорожніх робіт.

Також було тимчасово зупинено будівництво та реконструкція капітального та поточного середнього ремонту у зв'язку з воєнним станом. За підрахунками CoST Ukraine, за березень – квітень 2022 р. «Укравтодор», а його місцеві структури оголосили тендери на ремонт доріг на 405,2 млн. грн., що майже в 172 разів менше, ніж за аналогічний період 2021 р.

Як наслідок, завантаження державного підприємства «Укравтодор» роботою у травні 2022 р. складало біля 1–2% від довоєнного рівня, адже в основному робиться дрібний «ямковий ремонт», щоб підтримувати дороги в належному стані для безпечного проїзду, а ключовими завданнями в умовах воєнного стану є: забезпечення проїзду; зведення переправ; очищення автошляхів державного значення, котрі найбільше постраждали від російських військових дій [1].

Також, доцільними мають бути наступні шляхи повоєнної відбудови транспортної галузі:

1 Залізничний транспорт: забезпечити модернізацію рухомого складу (в тому числі тягового рухомого складу) із уникненням дефіциту рухомого складу; провести капітальний ремонт залізничної колії та інших елементів залізничної інфраструктури; забезпечити модернізацію опалення пасажирських вагонів; забезпечити оптимізацію та раціоналізацію мережі та виробничих підрозділів; забезпечити покращення якості пасажирських залізничних перевезень; покращити систему вищої та спеціалізованої залізничної освіти; забезпечити підвищення привабливості професії залізничника; досягнути ефективного строку використання рухомого складу вантажних вагонів із застосуванням найефективніших практик ЄС та США; вирішити проблеми розукомплектування рухомого складу та крадіжок вантажів, створити конкурентний ринок охорони вантажів; забезпечити електрифікацію залізничної колії на ділянках, де це є економічно обґрунтованим; стимулювати оновлення рухомого складу через залучення приватних інвестицій при відкритті ринку залізничних перевезень; створити мережі для високошвидкісної залізниці; створити транспортну поліцію; провести реінжиніринг залізничної мережі відповідно наявних економічних потреб та пріоритетів; підвищити рівень безпеки залізничних перевезень; забезпечити екологічну безпеку на залізничному транспорті [3].

2 Автомобільний транспорт: зменшити податкове навантаження на галузь; розширити та забезпечити виконання програм дорожнього будівництва; провести повний аудит стану мостової інфраструктури; забезпечити фінансування та розширити «Національну програму відновлення мостів»; врегулювати умови та критерії якості виконання дорожніх робіт; забезпечити рівні умови та справедливий контроль якості доріг; забезпечити європейські

правила допуску та роботи на ринку; врегулювати взаємовідносини публічної влади з перевізниками та автостанціями; забезпечити потреби міжнародних вантажних перевізників правами для здійснення перевезення; забезпечити ефективний габаритно-ваговий контроль; забезпечити детінізацію ринку пасажирських перевезень; забезпечити будівництво цементобетонних доріг з використанням цементно-шлакової продукції; забезпечити будівництво об'їзних доріг; створити рівні умови роботи на ринку автомобільних перевезень; розвивати мережу електростанцій для електромобілів; реалізувати програму «розумних доріг»; підвищити рівень безпеки дорожнього руху; забезпечити екологічну безпеку на автотранспорті.

3 Річковий транспорт: забезпечити державну підтримку суднобудівної галузі; розробити та запровадити вузькоспеціалізовану державну програму розвитку річкової галузі; вирішити питання щодо системного фінансування державних підприємств / установ річкової галузі в обсязі необхідному для нормальної та повноцінної роботи; забезпечити фінансування підтримки габаритів суднового ходу; знизити собівартість перевезень на річковому транспорті; зменшити фіскальний тиск на річкові порти; створити фонд для розвитку річкового транспорту за рахунок акцизного збору на паливо; створити передумови для використання ДПП для інвестицій у річкові причали; забезпечити будівництво транспортно-логістичних комплексів на річках країни; підвищити рівень безпеки судноплавства; забезпечити екологічну безпеку на річковому транспорті.

4 Морський транспорт: здійснити комплексні заходи із забезпечення безпечного мореплавства в територіальному морі та акваторіях морських портів; демонополізувати ринок лоцманських послуг; забезпечити

виконання планів капітальних інвестицій морських портів; усунути вузькі місця припортової залізничної інфраструктури; забезпечити приєднання та імплементацію в Україні 15 міжнародних конвенцій та протоколів у сфері торговельного мореплавства; визначити та законодавчо закріпити межі морських портів; здійснити кластеризацію портів; вдосконалити механізм ДПП в сфері портової інфраструктури; визначити стратегічні та вторинні порти; підвищити рівень безпеки судноплавства; забезпечити екологічну безпеку на морському транспорті.

5 Авіаційний транспорт: забезпечити перегляд та повноцінну реалізацію Державної програми розвитку аеропортів до 2030 р. та забезпечити фінансування для тих аеропортів, що вже пройшли необхідні процедури для участі в програмі; узгодити цілі національної стратегії розвитку авіаційного транспорту та стратегій розвитку регіональних аеропортів на принципах взаємодоповнення та єдиної національної авіаційної політики; забезпечити лібералізацію ринку та адаптацію галузі до підвищеної конкуренції; зменшити податкове навантаження галузі; забезпечити розвиток регіональних аеропортів; забезпечити функціонування національного -(их) перевізника -(ів); забезпечити ефективну діяльність ринку наземних послуг; створити аеропортовий фонд; забезпечити модернізацію аеропортів; забезпечити фінансування аеропортів та авіакомпаній; забезпечити стимулювання проектів з впровадження в аеропортах екологічних альтернативних джерел енерго- та теплозабезпечення; створити національний центр з підготовки та підтримки кваліфікації для пілотів; створити підприємство з виробництва авіаційного пального на території держави; розробити новий дизайн повітряних ліній в синергії з транзитним розташуванням країни; підвищити рівень безпеки авіаційних перевезень через

розвиток єдиної авіаційної системи безпеки; забезпечити екологічну безпеку на авіаційному транспорті.

**Висновок.** Звісно, вищенаведений перелік пріоритетних завдань та реформ набагато ширший і на державному рівні необхідно впроваджувати ці стратегічні реформи та тактичні кроки з метою покращення стану транспортної галузі України, особливо в сучасних умовах російської військової агресії проти України, яка вкрай негативно вплинула на розвиток транспортної галузі країни, ускладнила та уповільнила реалізацію реформ в секторі інфраструктури та транспорту, що потребує відповідних рішень на державному рівні.

Тому потрібно продовжити реформи у напрямку поліпшення стану транспортної інфраструктури в Україні, зокрема вдосконалення державного регулювання та законодавства в інфраструктурній галузі. Необхідно в найближчі роки надолужити реформи, що загальмувалися через глобальну пандемію та війну, забезпечити послідовне покращення стану транспортної інфраструктури в Україні. Це вимагає тісної співпраці і комунікації між різними органами державної влади, експертним суспільством, міжнародними організаціями та представництвом Європейського Союзу, що підвищить ефективність зазначених реформ та надасть можливість прискорити євроінтеграційні процеси, в тому числі в галузі транспорту.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Війна зруйнувала майже вдвічі більше доріг, ніж поремонтували. Forbes про «Велике будівництво» Зеленського. URL: <https://bykvu.com/ua/bukvy/viina-zruinuvala-maizhe-vdvichi-bilshe-dorih-nizhporemontuvaly-forbes-pro-velyke-budivnytstvo-zelenskoho/> (дата звернення: 04.01.2023)

2. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf> (дата звернення: 05.01.2023)

3. Вектори економічного розвитку 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf> (дата звернення: 05.01.2023)

4. Дейнека О.Г., Крихтіна Ю.О., Курбатов Є.Ю. Теоретичні основи державного регулювання транспорту. *Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія: Державне управління.* 2018. Вип. 3. С. 63-68

5. Дикань В. Л., Корінь М. В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2011. № 33. С. 13–19

6. Дикань О. В., Глушенко Т. М., Гараєв М. В. Антикризове управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2020/2021. № 72-73. С.121-127

7. Dykan V., Kirdina O., Tokmakova I., Korin M., Obruch H. Ensuring the competitiveness and the sustainability of railway enterprises in a crisis environment. *Rivista di Studi sulla Sostenibilita.* 2021. Vol. 2. pp. 231-243

8. Криворучко О. М. Управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях: монографія. Харків : ХНАДУ, 2012. 195 с

9. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків : «Діса Плюс», 2022. 336 с

10. Окупанти сильно пошкодили транспортну інфраструктуру в Україні - британська розвідка. URL: <https://tsn.ua/ato/okupanti-silno-poshkodili-transportnu-infrastrukturu-v-ukrayini-britanska-rozvidka-2038276.html> (дата звернення: 04.01.2023)

11. Чаркіна Т. Ю. Механізми та напрямки антикризового управління пасажирським комплексом залізничного

транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки.* 2020. № 4, Т. 2. С. 67 – 71

12. Шинкаренко В. Г., Левченко О. П. *Формирование стратегии развития автотранспортного предприятия* : монографія. Харків : ХНАДУ, 2009. 166 с

13. Ще рано зітхати з полегшенням. Американський філософ Френсіс Фукуяма – про те, що має стати метою № 1 США в Україні. URL: <https://nv.ua/ukr/opinion/recommends/viyna-v-ukrajini-fukuyama-pro-te-shcho-mayut-zrobiti-ssha-rosiya-chorne-more-novini-ukrajini-50233363.html>. (дата звернення: 06.01.2023)

14. Що відбувається з економікою України під час війни. URL: <https://biz.censor.net/r3334083> (дата звернення: 07.01.2023)

15. Яновська В. П., Гарматюк Н. В. Сучасні стратегії розвитку залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць ДУІТ.* Сер. : Економіка і управління. 2018. Вип. 2 (42). С. 114–123

## REFERENCES

1. Viyna zruynuvala mayzhe dvichni bil'she dorih, nizh poremontuvaly. Forbes pro «Velyke budivnytstvo» Zelens'koho [The war destroyed almost twice as many roads as they repaired. Forbes about Zelensky's "Great Construction"]. Available at: <https://bykvu.com/ua/bukvy/viina-zruynuvala-maizhe-dvichni-bil'she-dorih-nizh-poremontuvaly-forbes-pro-velyke-budivnytstvo-zelenskoho/> (accessed 04 January 2023)

2. *Audyt ekonomiky Ukrayiny 2030* [Audit of the Economy of Ukraine 2030]. Available at: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf> (accessed 05 January 2023)

3. *Vektory ekonomichnoho rozvytku 2030.* [Vectors of economic development 2030]. Available at: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-vector.pdf>. (accessed 05 January 2023)

4. Deineka O.G., Krykhtina Yu.O., Kurbatov E.Yu. (2018). *Teoretychni osnovy derzhavnoho rehulyuvannya transportu* [Theoretical foundations of state regulation of transport]. *Scientific and production journal. State and regions. Series: Public Administration.* Issue. 3. pp. 63-68

5. Dykan V.L., Korin M.V. (2011). *Efektivnist' roboty transportnoyi systemy Ukrayiny v umovakh hlobalizatsiyi ekonomichnykh system* [Efficiency of the transport system of Ukraine in the conditions of globalization of economic systems]. *Bulletin of Transport and Industry Economics.* No. 33. pp. 13–19

6. Dikan O.V., Glushenko T.M., Garayev M.V. (2020/2021) *Antykryzove upravlinnya pasazhyr'skym kompleksom zaliznychnoho transportu.* [Anti-crisis management of the passenger complex of railway transport]. *Bulletin of Transport and Industry Economics.* No.72-73. pp.121-127

7. Dykan V., Kirdina O., Tokmakova I., Korin M., Obruch H. (2021) *Ensuring the competitiveness and the sustainability of railway enterprises in a crisis environment.* *Rivista di Studi sulla Sostenibilita.* Vol. 2. pp. 231-243

8. Krivoruchko O.M. (2012). *Upravlinnyyakistyua obsluhovuvannya pasazhyriv na avtobusnykh stantsiyakh* [Management of quality of passenger service at bus stations: monograph]. Kharkiv: KhNADU,. P.195 p. (in Ukrainian)

9. Krykhtina Y.O. (2022). *Derzhavna polityka rozvytku transportnoyi haluzi Ukrayiny: teoriya, metodolohiya, praktyka* [State policy of development of the transport industry of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph]. Kharkiv : Disa Plus. 336 p. (in Ukrainian)

10. *Okupanty syl'no poshkodyly transportnu infrastrukturu v Ukrayini - brytans'ka rozvidka* [The occupiers severely damaged the transport infrastructure in Ukraine - British intelligence]. Available at: <https://tsn.ua/ato/okupanti-silno-poshkodyly-transportnu-infrastrukturu-v-ukrajini->



britanska-rozvidka-2038276.html (accessed 04 January 2023)

11. Charkina T. Y. (2020). Mekhanizmy ta napryamky antykryzovoho upravlinnya pasazhyr'skym kompleksom zaliznychnoho transport [Mechanisms and directions of crisis management of the passenger complex of railway transport]. *Bulletin of Khmelnytsky National University. Series: Economic Sciences*. No. 4, Vol. 2. P. 67 – 71

12. Shinkarenko V. G., Levchenko O. P. (2009). Formyrovanye stratehyy rozvytyya avtotransportnoho predpryyatyya. [Formation of strategies for the development of motor transport enterprise : monograph]. Khar'kov : KhNADU,. 166 p. (in Ukrainian)

13. Shche rano zitkhaty z polehshennyam. Amerykans'kyy filosof Frensis Fukuyama – pro te, shcho maye staty metoyu № 1 SSHA v Ukrayini [It is still too early to breathe a sigh of relief. American

philosopher Francis Fukuyama - about what should become the No. 1 goal of the United States in Ukraine]. Available at: <https://nv.ua/ukr/opinion/recommends/viyina-v-ukrajini-fukuyama-pro-te-shcho-mayut-zrobiti-ssha-rosiya-chorne-more-novini-ukrajini-50233363.html>. (accessed 06 January 2023)

14. Shcho vidbuvayet'sya z ekonomikoyu Ukrayiny pid chas viyny [What happens to Ukraine's economy during the war]. Available at: <https://biz.censor.net/r3334083> (accessed 07 January 2023)

15. Yanovskaya V.P., Harmatyuk N.V. (2018). Suchasni stratehiyi rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Modern strategies for the development of railway transport in Ukraine]. *Collection of scientific works of SUIT. Ser. : Economics and management*. Issue. 2 (42). pp. 114–123