

УДК 338.242

JEL L91, O30

DOI 10.32782/2786-8273/2023-2-10

Михальченко О.А.кандидат економічних наук, доцент,
проректор з інноваційного навчання та інформатизації,
Національний авіаційний університет**Oleksii Mykhalchenko**

National Aviation University

Райчева Л.І.кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,
Міжнародний гуманітарний університет**Larysa Raicheva**

International Humanitarian University

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ТА СТРАТЕГІЇ ЙОГО ІННОВАЦІЙНОГО ВІДНОВЛЕННЯ

INSTITUTIONAL TRANSFORMATIONS OF THE TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE UNDER MARTIAL LAW AND STRATEGIES FOR ITS INNOVATIVE RECOVERY

Анотація. У статті виявлено закономірності інституціональних трансформацій транспортного комплексу України в умовах воєнного стану, які носять кількісний і якісний характер. Систематизовано ознаки середовища трансформації транспортного комплексу: його руйнування; неможливість експлуатації інфраструктури на окупованих територіях; закриття повітряного простору для цивільної авіації; різна ширина залізничних колій в Україні та країнах ЄС; невідповідність екологічних стандартів вітчизняного вантажного стандартам ЄС; обмежена пропускна здатність транспортних пропускних пунктів на західному кордоні України. Обґрунтовано зміст стратегій інноваційного відновлення транспортного комплексу України за трьома етапами: адаптація транспортно-логістичних маршрутів до потреб цивільної та військової економіки; відновлення транспортного сполучення на всій території України після її повної деокупації; стратегічна модернізація транспортного комплексу України.

Ключові слова: інституціональні трансформації, транспортний комплекс, воєнний стан, стратегії, інноваційне відновлення.

Abstract. Introduction. The article reveals the patterns of institutional transformations of the transport complex of Ukraine in the conditions of martial law, which are quantitative and qualitative in nature. **Results.** The signs of the transformation environment are systematized: the destruction of transport infrastructure and rolling stock; the impossibility of operating railway tracks, highways, ports in the occupied territories; closure of airspace for civil aviation; different width of railway tracks in Ukraine and EU countries; non-compliance of environmental standards of domestic cargo with EU standards; the impossibility of transit through the territories of the Russian Federation and Belarus; limited access at transport checkpoints on the western border of Ukraine. The quantitative manifestation of the institutional transformation of the transport complex in the conditions of martial law is determined, which consists in reducing the volume of cargo and passenger transportation by all modes of transport, including due to transit. Qualitative manifestations of transformation in the form of structural shifts are highlighted – reorientation of cargo flows from other modes of transport to road transport, expansion of the involvement of railway transport in export deliveries, growth of the role of Danube seaports and inland water transport in ensuring the cargo turnover of water transport. It is shown that the institutional transformations of passenger transport are connected with the inaccessibility of air transport services and the emergence of a new transport service – the evacuation of the population within Ukraine and abroad by rail and road transport. **Conclusion.** The content of the strategies for the innovative restoration of the transport complex of Ukraine is substantiated in three stages: adaptation of logistics routes to the needs of the civilian and military economy, taking into account the existing restrictions until the end of martial law; restoration of transport connections throughout the territory of Ukraine after its complete deoccupation; strategic modernization based on the renewal of rolling stock, development of multimodal transportation, participation in transport corridors, modernization and construction of new crossing points across the state border.

Keywords: institutional transformations, transport complex, martial law, strategies, innovative recovery.

Постановка проблеми. Масштабна збройна агресія РФ докорінно змінила життя українського суспільства, принципи функціонування економіки та транспортної системи України. Через військові дії та воєнний стан виникають такі обмеження у роботі транспортного

комплексу національної економіки: закриття повітряного простору для польотів цивільної авіації, блокада морських портів на південному узбережжі України та судноплавства в Чорному та Азовському морях через окупацію українських територій та дії військових кора-

блів рф. Це негативно відбивається на можливостях експорту української продукції, у т.ч. агропромислової та металургічної. Через окреслені обставини змінюється логістика внутрішніх і зовнішніх перевезень, а обсяг експорту вантажів до країн ЄС обмежується пропускнуою здатністю прикордонних наземних транспортних коридорів на заході України. Тому актуальним питанням сьогодення є підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, підготовка до її відновлення на деокупованих територіях, переорієнтація логістичних транспортних перевезень на західні автомобільні та залізничні прикордонні переходи для виконання функцій воєнної та цивільної економіки України. У сучасних умовах актуалізується виконання оборонної функції транспортного комплексу у формі військових перевезень, евакуації населення, релокації підприємств, перевезення вантажів гуманітарного призначення тощо. Потреба у переосмисленні інституціональних трансформацій транспортного комплексу в умовах воєнного стану та виробі стратегій відновлення, відбудови, модернізації базисних засад функціонування транспорту в євроінтеграційних координатах обумовили актуальність статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання реформування транспортної галузі України знаходяться у центрі уваги багатьох вчених. Характеризуючи спільну транспортну політику ЄС, Відякіна М. робить акцент на необхідності трансформації дворівневої системи політики *TEN-T* шляхом: переходу від окремих пріоритетних проектів до базової і ключової мереж [1, с. 33], запровадження дев'яти інтегрованих коридорів базової мережі, включення внутрішніх водних шляхів України до регіональної мережі *TEN-T*; підготовки інфраструктурних проектів для залучення грантових ресурсів ЄС; розробки механізмів лібералізації автоперевезень з ЄС та країнами-членами.

Трушкіна Н.В. вважає за мету трансформації транспортного комплексу України підвищення рівня конкурентоспроможності галузі в умовах жорсткої міжнародної конкуренції і процесів євроінтеграції [2, с. 431]. У якості концепції трансформації транспортно-логістичної системи в Україні Трушкіна Н.В. пропонує зелену логістику, яка «сприятиме сталому розвитку за рахунок узгодженості дій між учасниками логістичного ланцюга; ефективної організації логістичних процесів; раціонального й оптимального руху матеріальних, транспортних, інформаційних і фінансових потоків; зростання обсягів інвестицій; підвищення якості логістичних послуг і обслуговування споживачів; скорочення витрат на логістичну діяльність і рівня ризиків від її здійснення; формування сучасної логістичної інфраструктури» [3, с. 159].

Новальська Н.І., Клименко В.В., Москаленко О.І., Селіщев С.В. виділяють чотири етапи розвитку ринку транспортно-логістичних послуг України [4, с. 395]: перший етап (початок 1990-х років) – низький рівень використання принципів логістики в обслуговуванні транспортних та складських процесів; другий етап (кінець 1990-х років) – розвиток логістичних систем складування, транспортування та просування продукції; третій етап (2000–2010 роки) – виникнення перших національних логістичних компаній (*2PL*- та *3PL*-провайдерів, *PL* – *Party logistics* – перекладається як «сторона логіс-

тики»); четвертий етап (з початку 2011 року) – розвиток *3PL* та *4PL* операційної діяльності. Токмакова І.В., Чередниченко О.Ю., Войтов І.М., Паламарчук Я.С. [5], Доліна Н.Л., Бочаров О.П., Зіненко О.Л. [6], Обруч Г.В. [7] опікуються проблемами впровадження сучасних цифрових технологій в управління залізничним транспортом на основі інновацій організаційного і технологічного характеру, штучного інтелекту та удосконалених бізнес-моделей. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід уточнити особливості функціонування транспортного комплексу України в умовах воєнного стану та обґрунтувати стратегічні перспективи його відновлення.

Мета статті – узагальнення змісту інституціональних трансформацій транспортного комплексу України в умовах воєнного стану та обґрунтування стратегій його інноваційного відновлення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загальною метою розвитку вітчизняного транспортного комплексу та його підгалузей є: стабілізація, відновлення транспортного сполучення на території всієї України, збільшення обсягу внутрішніх та міжнародних пасажирських, вантажних перевезень.

З початку військової агресії рф втрати України визначаються руйнуванням та припиненням функціонування тисяч кілометрів залізничної та автомобільної мережі, сотень автомобільних мостів, десятків залізничних мостів, залізничних вокзалів, чотирьох морських портів. Слабкими сторонами функціонування транспорту є: брак фінансування, зниження зацікавленості приватних інвесторів для участі у проектах ДПП через військові дії, ризики фізичного руйнування створених об'єктів, фінансові ризики тощо; дефіцит паливно-мастильних матеріалів, зростання їх вартості в умовах знецінення національної грошової одиниці, що обертається зростанням собівартості транспортних послуг; низький рівень їх інклюзивності (доступності для людей із обмеженими можливостями і інвалідністю); слабка інтеграція українських транспортних мереж до Європейської транспортної мережі *TEN-T*.

Попри загальні тренди, на рівні підгалузей транспортного комплексу України існують свої специфічні особливості. Розглянемо зміст основних інституціональних трансформацій на рівні окремих видів транспорту.

1. Залізничний транспорт. До початку війни АТ «Укрзалізниця» була найбільшим транспортним оператором України, потужним роботодавцем, лідером у вантажних та пасажирських перевезеннях, активно реалізувала процеси модернізації та електрифікації залізничної інфраструктури, у тому числі за рахунок власних коштів, коштів бюджету та міжнародних фінансових організацій.

Реалії воєнного стану позначилися скороченням вантажообороту; здійсненням безкоштовних евакуаційних перевезень; припиненням транзиту вантажів міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа, руйнуванням та пошкодженням залізничних вагонів тощо. Протягом березня-квітня 2021–2022 років загальний обсяг вантажообороту залізничним транспортом скоротився на 66,2%, у т.ч. в частині експорту – на 60,4%, внутрішнього сполучення – 63,8% (рис. 1). Найбільше скорочення мало місце по транзиту – на 88,4%, по імпорту – на 83,5%.

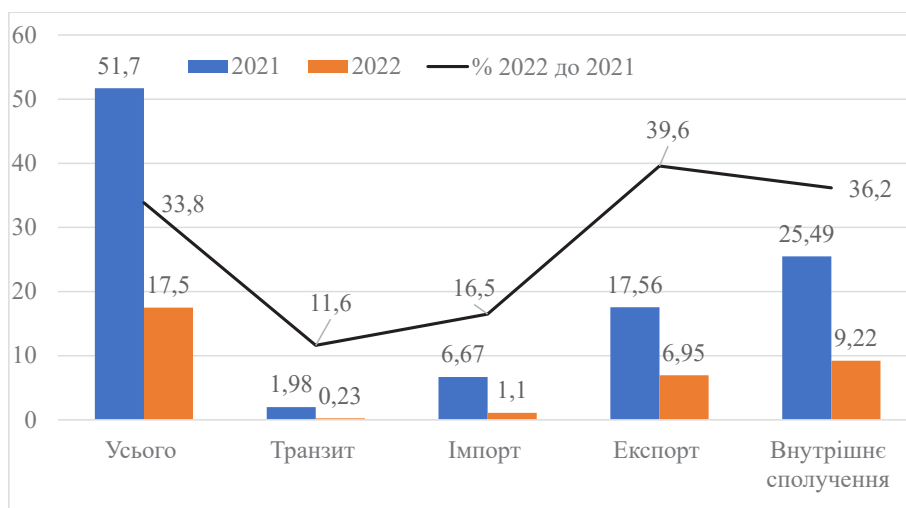


Рис. 1. Динаміка вантажообороту залізничним транспортом України протягом березня-квітня 2021–2022 років, млн т

Джерело: побудовано за даними [8]

Основні виклики воєнного часу пов'язані зі зміною логістичних шляхів залізничного транспорту через блокування рф морських портів України. По-перше, для вирішення експортної проблеми був прокладений «зерновий» залізничний маршрут у бік західного кордону України потужністю близько мільйона тон на місяць, але це у 4-5 разів менше порівняно з довоєнною експортною потужністю морських портів. По-друге, обсяги експорту обмежуються низькою пропускною здатністю залізничних пунктів пропуску на Заході України, не призначених для перевалки великих обсягів зерна та руди. По-третє, існує невідповідність між шириною залізничної колії в Україні (1520 мм) та європейських країнах (1435 мм). Тому проблему модернізації та підвищення пропускної спроможності залізничних шляхів Україна має вирішувати із західними партнерами, зокрема Польщею, Угорщиною, Румунією, Словаччиною.

У травні 2022 року було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану» [9], яким спрощується виділення земельних ділянок для будівництва мультимодальних терміналів та виробничо-перевантажувальних комплексів. Це дозволить розбудувати транспортно-логістичну інфраструктуру на західних кордонах України.

В умовах воєнного стану перед залізничним транспортом України стоїть завдання зростання логістичного потенціалу завдяки реалізації комплексу таких заходів: переходу на безпаперові технології документообороту, у т.ч. із країнами ЄС, включаючи митне та прикордонне оформлення; збільшення інтегрованості перевезень; будівництво і використання інноваційних вагонів та спеціалізованих контейнерів.

В умовах обмеженого обсягу фінансових ресурсів пріоритетним є відновлення: зруйнованої залізничної інфраструктури біля місць зародження вантажопотоків (добувна промисловість, сільське, лісове, рибне господарство, релоковані підприємства, морські порти, деокуповані території, які необхідно відбудувати), а

також зруйнованих тягових підстанцій для електрифікації залізничних шляхів. Для розширення пропускної здатності дунайських портів планується будівництво і електрифікація другої залізничної колії в напрямку портів Рені та Ізмаїл (транспортний коридору ЄС Рейн-Дунай (*Rhine -Danube*)).

Відбудова залізничної інфраструктури має проводитися на основі новітніх технологій і забезпечення її доступності для пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. На державному кордоні з країнами ЄС необхідно; побудувати та модернізувати комплекси з перестановки вагонів з колії 1520 мм на 1435 мм та навпаки; у подальшому забезпечити автоматичний перехід рухомого складу між коліями різної ширини без зупинки поїзда; розбудувати перевантажувальні потужності (логістичні центри) в межах або поза межами пунктів пропуску із урахуванням вимог інтегрованості; створення спільних логістичного підприємств з Польщею, Литвою, Латвією, Естонією для обслуговування експортно-імпорتنих операцій залізничним транспортом. Для приєднання до транспортного коридору ЄС *Mediterranean* передбачається будівництво залізничної колії шириною 1435 мм паралельно існуючій шириною 1520 мм у напрямку Чоп – Ужгород – Львів.

Пасажирське залізничне сполучення має відновлюватися відразу після деокупації територій. Ключовими напрямками модернізації залізничної інфраструктури є: будівництво логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних регіонах України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійснення митного обслуговування та застосування сучасних цифрових рішень; створення на базі залізничних вокзалів невеликих міст, передусім постраждалих від військових дій, сучасних стандартизованих мультимодальних центрів з зонами рекреації та укриття; реконструкція залізничних вокзалів обласних центрів за принципом мультимодальних пасажирських хабів, які поєднують залізницю з різними видами міського транспорту та приміськими поїздами; збільшення обсягів перевезень швидкісними (160-200 км/год) та

комфортними поїздами Інтерсіті; будівництво високошвидкісної залізничної лінії «Київ-Варшава», яка дозволить скоротити тривалість подорожі втричі (до 5-6 годин); перенесення залізничних колій в межах міст під землю за схемою «*land value capture*» для будівництва над ними доступного житла і відновлення зруйнованих міст, зокрема сателітів м. Києва (Буча, Ірпінь).

Пріоритетними напрямками модернізації залізничного транспорту є: оновлення пасажирського рухомого складу з урахуванням вимог інклюзивності; придбання тягового рухомого складу і вантажних вагонів, що за габаритами відповідають стандартам ЄС, відновлення вагоно- та локомотиворемонтних заводів для виробництва рухомого складу відповідно до сучасних запитів, його поточного обслуговування та капітального ремонту.

2. Авіаційний транспорт. Інституціональні трансформації авіаційного транспорту пов'язані з отриманням прямих збитків у формі знищення та пошкодження майна ДП «Украерорух» і ДП «МА «Бориспіль», руйнування у 12 цивільних аеропортах із 19 діючих (63,2% їх загальної кількості) злітно-посадкових смуг, будівель, споруд, інших елементів аеродромних комплексів. Непрямі збитки українських авіапідприємств пов'язані з неможливістю отримання доходів через зупинку авіап перевезень внаслідок закриття повітряного простору України для польотів цивільної авіації, припинення надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. При відсутності доходів від операційної діяльності авіапідприємства вимушені фінансувати умовно-постійні витрати, здійснювати оплату вимушеного простою авіаційного персоналу, який втрачає кваліфікацію, професійні навички та здібності, можливість використання сертифікатів тощо. У сфері міжнародного сполучення українські авіап перевізники вимушені облітати повітряний простір білорусі та рф, що пов'язано з додатковими витратами, збільшенням часу перельотів, негативним впливом на їх міжнародну конкурентоспроможності.

Основними метою Стратегії розвитку авіаційного транспорту є: відновлення авіаційної мобільності населення, вантажних авіаційних перевезень і транзитного потенціалу повітряного простору України. Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити такі завдання: створення національного авіаційного перевізника; проведення модернізації регіональних аеропортів, забезпечення відповідності їх технічного стану рекомендаціям ІКАО в частині сучасних стандартів обслуговування повітряних суден; проведення аудиту збитків авіаційної транспортної інфраструктури; впровадження вузлових (хабових) моделей розвитку найбільших аеропортів України; диверсифікація джерел фінансування модернізації аеропортів за рахунок передбачення у Державному бюджеті України спеціального Фонду розвитку аеропортів; посилення контролю за управлінням корпоративними правами держави в аеродромних комплексах. Основними напрямками лібералізації та недискримінаційного регулювання авіаційних ринків: в сфері міжнародних авіап перевезень є зняття обмежень на регулярні рейси, розширення їх мережі, відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України; в сфері внутрішніх авіап перевезень – поширення малобюджетної моделі («лоу-кост»); зростання частки вантажних авіаційних перевезень; реконструкція / будівництво регі-

ональних аеропортів, доступних для всіх верств населення, у т.ч. для осіб з інвалідності та мало мобільних їх груп, пристосовані до прийому нових типів повітряних суден за стандартами ІКАО. Для належної організації повітряного руху необхідно забезпечити стабільне фінансування ДП ОПР «Украерорух»; відновлення аеродромно-диспетчерських веж, засобів зв'язку, навігації та спостереження.

У напрямі євроінтеграційного вектору Україні необхідно адаптувати вітчизняне законодавство відповідно до Угоди про спільний авіаційний простір; забезпечити участь в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) в м. Монреаль (Канада) шляхом акредитації постійних представників для вирішення стратегічних питань, захисту та відстоювання національних інтересів та забезпечення прийнятті рішень, які будуть обов'язковими до виконання усіма країнами-членами ІКАО.

У Планах відновлення авіаційного транспорту особливе місце посідає розвиток ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» як авіаційного хабу, що матиме розгалужену мережу середньомігстральних міжнародних рейсів та внутрішніх рейсів із районами, де бракує альтернативного наземного транспортного сполучення. Основними заходами є: капітальна реконструкція льотної зони № 2; будівництво нового вантажного терміналу пропускною здатністю 120 тис. тон на рік; реконструкція паркувального майданчика «Р1» з влаштуванням автостанції в безпосередній близькості до терміналу D та залізничної станції пропускною здатністю не менше 700 пасажирів на годину для обслуговування інтермодальних подорожей та реалізації концепції «єдиного квитка»; реконструкція складу паливно-мастильних матеріалів з розширенням його потужностей до 9000 м³ за рахунок техніко-технологічної модернізації обладнання; реконструкція централізованої заправної станції потужністю не менш 7000 м³ шляхом встановлення насосно-фільтраційних блоків, пристроїв пунктів наливу, управління, станції пожежогасіння; завершення будівництва нового пасажирського термінального комплексу пропускною здатністю не менше 150 пасажирів на годину; реконструкція перону для повітряних суден термінального комплексу «D» шляхом створення 11 додаткових місць стоянки; будівництво паркінгу для стоянки автомобілів (більше 1 тис. місць) у районі терміналу D; капітальний ремонт дороги № 1 (термінал «D») з влаштуванням надземного пішохідного переходу для підвищення рівня безпеки дорожнього руху та комфорту пасажирів; будівництво нового контрольно-пропускного пункту; реалізація виграного тендеру на управління аеропортами за кордоном за зразком *Fraport*; відновлення сертифікату експлуатанта та льотної придатності літаків авіакомпанії ДП «Украерорух»; модернізація багатопозиційної системи спостереження (*MLAT*) у зв'язку зі змінами в конфігурації після впровадження терміналу D.

Планується створити нову інфраструктуру спостереження за повітряним рухом у Південному та Східному регіонах, зокрема в районах польотної інформації – Одеса, Дніпро та Сімферополь. На перехідному етапі передбачається використання мобільних радіолокаційних станцій – первинних (*PSR*) та вторинних (*MSSR*). Відновлення зруйнованих під час ракетних обстрілів аеродромних диспетчерських веж планується в районах аеродромів Дніпро, Вінниця, Миколаїв

та Херсон. В основу інноваційного оновлення діяльності ДП ОПР «Украерорух» лежить впровадження систем спостереження *ADS-B/WAM*, придатних до функціонування у критичних умовах стихійного лиха та військової агресії; оновлення Системи обміну повідомленнями з ОПР (*AMHS*) відповідно до вимог *IКАО* щодо Авіаційного фіксованого зв'язку тощо.

Планами розвитку ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» передбачено: будівництво вантажного терміналу пропускною здатністю не менше 40 тис. тонн на рік; реконструкцію існуючого пасажирського терміналу в частині будівництва зовнішніх інженерних мереж з урахуванням норм доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

3. Морський і річковий транспорт. З початком війни ця підгалузь потерпає від таких проблем: збитки через блокаду морських портів на південному узбережжі та частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплення Каховського судноплавного шлюзу та пошкодження його обладнання; виникнення дефіциту нафтопродуктів та зростання цін на них; відсутність роботи для моряків та персоналу суден внутрішнього плавання; неможливість виїзду українських моряків для працевлаштування на судна під іноземним прапором; відмова страховиків покривати ризики з судноплавства.

До початку війни морський транспорт забезпечував близько 70% українського експорту українських виробників, а по деяких товарних групах – майже 100% (сілськогосподарська продукція, сировина і готова продукція чорної металургії, шлаки). Блокада морських портів України призвела до обмеження їх функціонування у складі Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ, Південний. За цих умов зросла роль портів, що функціонує у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський, які до війни забезпечували менше ніж 5% експорту вітчизняних виробників. Зараз, на відміну від заблокованих морських портів, вони стабільно працюють, збільшують вантажопереробку та мають великий потенціал розвитку. ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» активно долучилося до здійснення експортно-імпорتنних перевезень, збільшуючи усіма можливими шляхами кількість експлуатованих суден на внутрішніх водних шляхах річки Дунай.

Для відновлення обсягів перевезень морським і річковим транспортом, забезпечення належного функціонування інфраструктури необхідно: деблокування морських портів АР Крим, міст Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, Севастополь, а також річкових портів Нижнього Дніпра з Каховським судноплавним шлюзом; розмінування акваторії портів, підхідних каналів, морських і внутрішніх водних шляхів; збільшення пропускної потужності портів Дунайського регіону шляхом модернізації, експлуатаційного днопоглиблення їх акваторій, а також суднового ходу на внутрішніх водних шляхах; організація мультимодальних терміналів на базі портів Дунаю і Середнього Дніпра; входження в мережу *TEN-T* судноплавства української частиною річки Дунай; ремонт та модернізації суден, що знаходяться на балансах ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» та ДП «Адміністрація річкових портів» (на Дніпрі); формування державного замовлення суднобудівним підприємствам на виготовлення сучасних суден для внутрішнього водного транспорту; забезпечення руху великотоннажних суден за Глибоководним

судновим ходом Дунай-Чорне море; активізація руху суден внутрішнього плавання за коридором Дунай-Дніпро-Південний Буг; відновлення діяльності першого Каховського шлюзу та побудова другого з розширеними характеристиками; модернізація діяльності Річкової інформаційної служби водних шляхів України та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України на основі діджиталізації; ведення електронного Реєстру суден внутрішнього плавання та перевезень внутрішніми водними шляхами. Для зміцнення енергетичної безпеки України необхідно будувати нові морські (річкові) термінали для прийому та зберігання критично важливої продукції (продуктів нафтопереробки, зрідженого природного газу, інших паливно мастильних матеріалів тощо).

4. Автомобільний та міський транспорт України. В умовах унеможливлення здійснення перевезень морським та повітряним транспортом, і обмеження – залізничним, зросла роль автомобільного транспорту. Проте його транзитний потенціал зменшився через неможливість перевезення вантажів територією рф та білорусії, а пасажирські сполучення припинилися у 40% населених пунктах. У сфері наземного транспорту від обстрілів і бойових дій постраждали тисячі легкових та вантажних автомобілів, автобусів, тролейбусів, трамваїв, вагонів метро тощо.

Автотранспорт виконує важливі соціально-економічні та оборонні функції, забезпечуючи можливості евакуації населення, переміщення військової техніки, гуманітарних та інших вантажів. Для підтримки автомобільних перевезень шляхом зниження їх собівартості на період дії воєнного стану, встановлено нульову ставку акцизного податку на бензини моторні, важкі дистилати та скраплений газ. Одним із джерел підтримки у необхідному технічному стані автомобільної інфраструктури у Державному бюджеті України передбачено державний дорожній фонд, на 2022 рік його плановий обсяг був 86092,1 млн грн, але фактичні надходження є значно меншим через скасування джерел наповнення фонду в умовах воєнного стану.

З початку війни суттєво зросла роль автомобільного транспорту у перевезеннях палива, гуманітарних вантажів із Польщі, Румунії, Словаччини, Молдови та Угорщини. Розробляються альтернативні маршрути доставки агропромислової продукції та інших комерційних вантажів до країн ЄС та інших ринків через Європу. Проте обсяг міжнародних автомобільних перевезень стримується адміністративними бар'єрами у вигляді дозволів, які обмежують вільний ринок. Потреби інтенсифікації економічних процесів потребують лібералізації автомобільних вантажних перевезень.

Інституціональними трансформаціями автомобільного транспорту в умовах воєнного стану є: забезпечення безперебійного функціонування дорожньої мережі і швидкого відновлення зруйнованої автомобільної інфраструктури для потреб безпеки і оборони; значне зростання обсягу вантажних перевезень через блокування портів та низьку пропускну здатність залізничних пунктів пропуску у місцях зміни ширини колії; зростання навантаження на автомобільні дороги, що погіршує їх технічний стан і прискорює руйнування автомобільного полотна; дефіцит будівельних матеріалів та конструкцій для його відновлення; порушення довоєнних логістичних маршрутів і створення нових;

невідповідність значної кількості вантажних транспортних засобів стандартам Євро-5, Євро-6, у т.ч. спеціалізованих автомобілів для перевезення паливно-мастильних матеріалів, сільськогосподарської продукції; збиткова діяльність комунальних підприємств міського електротранспорту; зростання собівартості перевезень за статтею «паливно-мастильні матеріали», збільшення цін на пасажирські перевезення; низький рівень інклюзивності; недостатня потужність автомобільних пунктів пропуску; брак дозволів на міжнародні вантажні перевезення; високий трафік та викиди вуглецю; недостатня якість транспортних послуг.

Стратегічними завданнями розвитку автомобільного транспорту є: розмінування відповідних об'єктів і прискорене відновлення автомобільної інфраструктури на деокупованих територіях для потреб цивільної оборони, оперативної доставки гуманітарних та інших вантажів; зміщення акцентів на забезпечення безпеки руху при проектуванні, будівництві та експлуатації доріг та штучних споруд на підставі врахування кращих світових практик; створення власної бази виробництва дорожньо-будівельних та паливно-мастильних матеріалів (дорожній бітум, бітумні в'язучі, інертні матеріали), конструкцій транспортних споруд тощо; відновлення та реформування міських та приміських пасажирських перевезень; відповідність транспортних засобів екологічним нормам Євро-6, пріоритетний розвиток електротранспорту у межах міст та інших населених пунктів; діджиталізація управління транспортними потоками та запровадження інтелектуальних транспортних систем (геолокація, інформація про дорожньо-транспортні пригоди); модернізація депо та технічних служб громадського транспорту; розвиток міської інфраструктури для електромобілів, велосипедистів, забезпечення інклюзивності; покращення якості перевезень на основі переходу міського та приміського громадського транспорту на оплату за надані транспортні послуги (*Public Service Contracts*); інтеграція приміського автобусного та залізничного транспорту з міським в частині єдиних тарифів та абонементів; спрощення митних процедур, реконструкція та збільшення пропускної здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску; оновлення парку вантажних автомобілів для забезпечення потреб відновлення національної економіки.

Висновки. 1. Виявлено закономірності інституціональних трансформацій транспортного комплексу України в умовах воєнного стану, які носять кількісний і якісний характер. Систематизовано ознаки середовища трансформації: руйнування транспортної

інфраструктури і рухомого складу через військові дії та ворожі обстріли; неможливість експлуатації залізничних колій, автомобільних шляхів, портів на окупованих територіях; блокування експорту із українських портів Одеського регіону; закриття повітряного простору для цивільної авіації; різна ширина залізничних колій в Україні та країнах ЄС; невідповідність екологічних стандартів вітчизняного вантажного транспорту ЄС; неможливість проведення транзиту територіями агресора та його союзника – рф та білорусі; обмежена пропускна здатність залізничних та автомобільних пропускних пунктів на західному кордоні України; 2. Визначено кількісний прояв інституціональної трансформації транспортного комплексу в умовах воєнного стану, який полягає у скороченні обсягу вантажних і пасажирських перевезень усіма видами транспорту, у т.ч. за рахунок транзиту. Виділено якісні прояви трансформації у формі структурних зрушень – переорієнтація вантажних потоків із інших видів транспорту на автомобільний, розширення залучення залізничного транспорту до здійснення експортних поставок, зростання ролі дунайських морських портів і внутрішнього водного транспорту у забезпеченні вантажообороту водного транспорту. Показано, що інституціональні трансформації пасажирських перевезень пов'язані з недоступністю послуг авіаційного транспорту і виникненням нової транспортної послуги – евакуація населення у відносно небезпечні регіони України та за кордон залізничним та автомобільним транспортом; 3. Обґрунтовано зміст стратегій інноваційного відновлення транспортного комплексу України, які пропонується реалізувати за такими етапами: 1 етап «Все для перемоги!» – до завершення воєнного стану, який полягає в адаптації транспортно-логістичних маршрутів до потреб цивільної та військової економіки з урахуванням існуючих обмежень; 2 етап «Відновлення транспортного сполучення на всій території України після її повної деокупації», завданням якого є здійснення капітальних інвестицій у відтворення зруйнованих транспортних, 3 етап «Стратегічна модернізація транспортного комплексу України» на основі інноваційного оновлення рухомого складу, розвитку транспортного машинобудування, мультимодальних перевезень, інтеграції у міжнародні транспортні коридори, модернізації та будівництва нових пунктів пропуску через державний кордон.

Подальшими перспективами є обґрунтування стратегій розвитку підприємств транспортного машинобудування як драйверу модернізації транспортного комплексу України.

Бібліографічний список:

1. Відякіна М. Інституційні аспекти трансформації спільної транспортної політики. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки.* 2017. Вип. 44(1). С. 26–34.
2. Крихтіна Ю.О. Шляхи трансформації державної політики розвитку транспортної галузі в умовах європейської інтеграції України. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління.* 2021. Вип. 2. С. 428–435.
3. Трушкіна Н.В. Трансформація транспортно-логістичної системи в Україні на засадах зеленої логістики. *Економічний вісник Донбасу.* 2019. № 2. С. 151–161.
4. Новальська Н.І., Клименко В.В., Москаленко О.І., Селіщев С.В. Особливості трансформації ринку транспортно-логістичних послуг в Україні. *Наукоємні технології.* 2021. № 4. С. 389–397.
5. Токмакова І.В., Чередниченко О.Ю., Войтов І.М., Паламарчук Я.С. Цифрова трансформація залізничного транспорту як фактор його інноваційного розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2019. № 68. С. 125–134.

6. Доліна Н.Л., Бочаров О.П., Зіненко О.Л. Наукові підходи при розробці стратегії цифрової трансформації залізничного транспорту. *Залізничний транспорт України*. 2020. № 1. С. 11–18.

7. Обруч Г.В. Організаційно-ресурсне забезпечення цифрової трансформації залізничного транспорту. *Інтелект XXI*. 2019. № 6(1). С. 138–143.

8. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Київ : Національна рада з відновлення України від наслідків війни, 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 19.08.2023).

9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану : Закон України від 12.05.2022 № 2247-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2247-20#Text> (дата звернення: 20.08.2023).

References:

1. Vidiakina M. (2017) Instytutsiini aspekty transformatsii spilnoi transportnoi polityky [Institutional aspects of the transformation of the common transport policy]. *Zbirnyk naukovykh prats Cherkaskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky – Collection of scientific papers of the Cherkasy State Technological University. Series: Economic sciences*, vol. 44(1), pp. 26–34. (in Ukrainian)

2. Krykhtina Yu. O. (2021) Shliakhy transformatsii derzhavnoi polityky rozvytku transportnoi haluzi v umovakh yevropeiskoi intehtratsii Ukrainy [Ways of transformation of the state policy of the development of the transport industry in the conditions of the European integration of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy. Seriya: Derzhavne upravlinnia – Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine. Series: Public administration*, vol. 2, pp. 428–435. (in Ukrainian)

3. Trushkina N. V. (2019) Transformatsiia transportno-lohistychnoi systemy v Ukraini na zasadakh zelenoi lohistyky [Transformation of the transport and logistics system in Ukraine on the basis of green logistics]. *Ekonomichniy visnyk Donbasu – Economic Herald of Donbass*, no. 2, pp. 151–161. (in Ukrainian)

4. Novalska N. I., Klymenko V. V., Moskalenkov O. I., Selishchev S. V. (2021) Osoblyvosti transformatsii rynku transportno-lohistychnykh posluh v Ukraini [Peculiarities of the transformation of the market of transport and logistics services in Ukraine]. *Naukoiemni tekhnolohii – Scientific technologies*, no. 4, pp. 389–397. (in Ukrainian)

5. Tokmakova I. V., Cherednychenko O. Yu., Voitov I. M., Palamarchuk Ya. S. (2019) Tsyfrova transformatsiia zaliznychnoho transportu yak faktor yoho innovatsiinoho rozvytku [Digital transformation of railway transport as a factor of its innovative development]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Herald of the economy of transport and industry*, no. 68, pp. 125–134. (in Ukrainian)

6. Dolina N. L., Bocharov O. P., Zinenko O. L. (2020) Naukovi pidkhody pry rozrobtsi stratehii tsyfrovoy transformatsii zaliznychnoho transportu [Scientific approaches in developing a strategy for digital transformation of railway transport]. *Zaliznychnyi transport Ukrainy – Railway transport of Ukraine*, no. 1, pp. 11–18. (in Ukrainian)

7. Obruch H. V. (2019) Orhanizatsiino-resursne zabezpechennia tsyfrovoy transformatsii zaliznychnoho transportu [Organizational and resource provision of digital transformation of railway transport]. *Intelekt XXI – Intellect XXI*, no. 6(1), pp. 138–143. (in Ukrainian)

8. Project of the Recovery Plan of Ukraine (2022) Materials of the working group "Restoration and development of infrastructure". Kyiv: National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of War. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (accessed August 19, 2023). (in Ukrainian)

9. On the introduction of changes to some legislative acts of Ukraine regarding the peculiarities of the regulation of land relations under martial law: Law of Ukraine dated May 12, 2022 No. 2247-IX. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2247-20#Text> (accessed August 20, 2023). (in Ukrainian)

Стаття надійшла до редакції 15.09.2023