



УДК [35.073:656]:[330.341.1:355.48

[https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12\(22\)-693-704](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-12(22)-693-704)

Волосовець Антон Олександрович доктор медичних наук, професор, завідувач кафедри медицини невідкладних станів, Національний університет охорони здоров'я України імені П. Л. Шупика, <https://orcid.org/0000-0002-5225-1480>

Берега Антон Анатолійович аспірант кафедри медицини невідкладних станів, Національний університет охорони здоров'я України імені П. Л. Шупика, <https://orcid.org/0009-0001-9915-3976>

Берега Іван Анатолійович аспірант кафедри медицини невідкладних станів, Національний університет охорони здоров'я України імені П. Л. Шупика, <https://orcid.org/0009-0005-8815-2117>

МЕХАНІЗМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ У ПОСТВОЄННИЙ ПЕРІОД

Анотація. Стаття присвячена дослідженню механізмів публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери у поствоєнний період. Визначено, що повномасштабна російська агресія призвела до масштабних руйнувань та потреби у швидкій відбудові. Так, військові дії знищили чи суттєво пошкодили значну частину об'єктів транспортної інфраструктури, порушили та подекуди взагалі заблокували традиційні логістичні маршрути (зокрема, експорт через Чорне море). Відбулася переорієнтація вантажопотоків на західні кордони та розвиток альтернативних шляхів сполучення.

Варто зазначити, що транспортна інфраструктура досі лишається найбільш пріоритетною мішенню для держави-агресора. Тому вже зараз потрібно докладати чимало зусиль для створення системи, яка зможе працювати в умовах безперервних загроз та оперативно відновлюватися після пошкоджень. В цілому масштаби руйнувань потребують великих фінансових ресурсів, які неможливо покрити тільки за рахунок державного бюджету. Тому потрібно залучати допомогу міжнародних партнерів та приватних інвесторів. Отже, дослідження механізмів публічного управління у транспортній сфері в поствоєнний період набуває виняткової актуальності для забезпечення оперативного та вдалого відновлення України, її економічного зростання та інтеграції до європейського співтовариства.

Визначено, що публічне управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в Україні виступає комплексною системою, покликаною забезпе-





чити нормальне, безпечне та ефективне функціонування транспортної системи, що враховує приватні та публічні інтереси. Натомість з'ясовано, що під механізмом публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період слід розуміти єдину систему взаємопов'язаних засобів, методів та процедур, які застосовуються публічними органами влади з метою забезпечення стабільного розвитку та відновлення транспортного комплексу України в умовах післявоєнного відновлення. Виокремлено основні напрями функціонування та розвитку підприємств транспортної сфери у поствоєнний період. Охарактеризовано механізми публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період, зокрема нормативно-правовий (покликаний створити правове поле для діяльності підприємств транспортної сфери та її пристосування до сучасних умов), фінансово-економічний механізм (забезпечує мобілізацію грошових ресурсів, які потрібні для післявоєнного відновлення та розвитку), інституційно-управлінський (визначає пріоритетні напрями розвитку галузі). Встановлено, що у сукупності вище наведені механізми публічного управління повинні забезпечити оперативне та ефективне відновлення транспортної сфери України, перетворення її на новітню, стійку та інтегровану частину європейської транспортної системи.

Ключові слова: публічне управління, механізми публічного управління, транспортна сфера, підприємства транспортної сфери, поствоєнний період.

Volosovets Anton Oleksandrovyh Doctor of medical sciences, PhD, Professor, Head of the Department of Emergency Medicine at Shupyk National University of Healthcare of Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-5225-1480>

Bereza Anton Anatoliiovych graduate student of the Department of Department of Emergency Medicine Shupyk National Healthcare University of Ukraine, <https://orcid.org/0009-0001-9915-3976>

Bereza Ivan Anatoliiovych graduate student of the Department of Department of Emergency Medicine Shupyk National Healthcare University of Ukraine, <https://orcid.org/0009-0005-8815-2117>

PUBLIC ADMINISTRATION MECHANISMS IN THE SPHERE OF TRANSPORT ENTERPRISES IN THE POST-WAR PERIOD

Abstract. The article is devoted to the study of public administration mechanisms in the sphere of transport enterprises in the post-war period. It is determined that the full-scale Russian aggression led to large-scale destruction and the need for rapid reconstruction. Thus, military actions destroyed or significantly damaged a significant





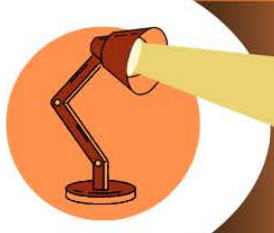
part of transport infrastructure facilities, disrupted and in some places completely blocked traditional logistics routes (in particular, exports through the Black Sea). There was a reorientation of cargo flows to the western borders and the development of alternative routes.

It is worth noting that transport infrastructure still remains the most priority target for the aggressor state. Therefore, it is necessary to make a lot of efforts now to create a system that can operate in conditions of continuous threats and quickly recover after damage. In general, the scale of destruction requires large financial resources that cannot be covered only by the state budget. Therefore, it is necessary to attract the help of international partners and private investors. Therefore, the study of public management mechanisms in the transport sector in the post-war period is of exceptional relevance to ensure the prompt and successful recovery of Ukraine, its economic growth and integration into the European community. It has been determined that public management in the field of transport sector enterprises in Ukraine is a complex system designed to ensure the normal, safe and effective functioning of the transport system, taking into account private and public interests. In turn, it has been found that the mechanism of public management in the field of transport sector enterprises in the post-war period should be understood as a single system of interconnected means, methods and procedures used by public authorities to ensure stable development and recovery of the transport complex of Ukraine in the conditions of post-war recovery. The main directions of functioning and development of transport enterprises in the post-war period are identified. The mechanisms of public administration in the field of activity of transport enterprises in the post-war period are characterized, in particular, the regulatory and legal mechanism (designed to create a legal framework for the activities of transport enterprises and their adaptation to modern conditions), the financial and economic mechanism (ensures the mobilization of financial resources needed for post-war restoration and development), the institutional and managerial mechanism (determines priority areas of development of the industry). It is established that in total the above mechanisms of public administration should ensure the prompt and effective restoration of the transport sector of Ukraine, its transformation into a modern, sustainable and integrated part of the European transport system.

Keywords: public administration, public administration mechanisms, transport sector, transport enterprises, post-war period.

Постановка проблеми. Транспортна система відіграє критично важливу роль у розвитку кожної держави, оскільки забезпечує її економічну життєдіяльність, соціальну мобільність та обороноздатність. В умовах повномасштабного вторгнення російської федерації на нашу територію, транспортна інфраструктура переживає безпрецедентні руйнування, а робота підприємств галузі є дестабілізованою. Це обумовлює актуальність дослідження та переосмислення механізмів публічного управління у даній сфері.





В цілому у післявоєнний період підприємства транспортної сфери повинні зосередити увагу на відновленні, модернізації та розбудові пошкодженої інфраструктури, інтеграції в світові транспортні системи, а також на покращенні ефективності та безпеки перевезень. Основними напрямками повинні бути: відновлення автомобільних, залізничних, водних та повітряних шляхів, а також міського громадського транспорту, з паралельним введенням сучасних технологій для скорочення витрат та покращення сервісу. При цьому виникають певні виклики, пов'язані з фінансуванням величезної відбудови, логістичними складнощами, браком новітнього рухомого складу та високими витратами на відновлення, що може стримувати темпи розвитку. Проте це є «шансом» для впровадження інновацій, покращення ефективності, зростання кількості робочих місць та модернізації всієї транспортної системи країни, що відіграє критично важливу роль для економічного зростання та мобільності громадян.

Поствоєнний період для нашої держави слід вважати не тільки етапом відбудови зруйнованого, а й етапом змін та оновлення транспортної сфери. Ефективність, відкритість та інноваційність управлінських механізмів зі сторони держави та місцевих органів влади матимуть вирішальне значення у даному процесі. Тому потрібно не просто відновити довоєнний стан, але й створити сучасну, стабільну, безпечну та інтегровану до європейських стандартів транспортну систему.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дана проблематика висвітлювалася такими ученими як Д. Богдан, О. Євсюкова, І. Жебелев, І. Кравчук, Л. Литвишко, О. Паливода та іншими. Останні дослідження вище наведених науковців в сфері післявоєнного відновлення транспортних підприємств України зосереджуються на потребі у комплексному, інноваційному та інтегрованому в європейську систему підході. Аналіз вказує на те, що попри суттєві руйнування, транспортна сфера засвідчила високий рівень адаптивності, що дало можливість зберегти головні логістичні ланцюги.

Мета статті – дослідження механізмів публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери у поствоєнний період.

Виклад основного матеріалу. Публічне управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період в Україні набуває виняткової актуальності та особливої специфіки. Воно визначається потребою у одночасному вирішенні задач невідкладного відновлення, систематичної модернізації та всебічної інтеграції до європейських структур. Головна мета публічного управління в даний період полягає у створенні сприятливих передумов для ефективного, безпечного та сталого розвитку транспортного комплексу, який би відгукувався з потребами післявоєнної економіки та соціального життя держави.

Розвиток транспортної інфраструктури є стратегічним пріоритетом для України, особливо в контексті інтеграції до європейської логістичної системи.





Ефективне управління транспортною галуззю сприятиме економічному зростанню, покращенню конкурентоспроможності та зміцненню транзитного потенціалу країни. У зв'язку з цим реформування публічного управління транспортною інфраструктурою стає ключовим завданням для держави [1].

Публічне управління транспортною галуззю в Україні може бути визначено як комплекс заходів, політичних стратегій, інституційних механізмів та процесів, спрямованих на регулювання, координацію, оптимізацію та забезпечення ефективності функціонування системи транспорту, з метою забезпечення доступності, безпеки, сталого розвитку та задоволення потреб населення та економіки країни загалом. Публічне управління транспортною галуззю в Україні передбачає регулювання та організацію діяльності у сфері транспортних послуг та інфраструктури на рівні держави. Вказане включає:

1. Розробку та реалізацію стратегічних напрямів розвитку та річковий транспорт, а також визначення основних цілей, завдань та пріоритетів у розвитку транспортної системи країни.

2. Законодавче регулювання: прийняття та впровадження законів, нормативних актів та політики, що стосуються транспортної галузі, включаючи правила дорожнього руху, безпеку та екологічні стандарти.

3. Управління транспортною інфраструктурою: збереження, модернізація та розвиток транспортної інфраструктури, такої як дороги, залізниці, аеропорти, порти тощо.

4. Регулювання та нагляд за діяльністю транспортних компаній: встановлення стандартів обслуговування, тарифів, та безпекових вимог для перевізників, а також контроль за їх діяльністю та відповідністю законодавству.

5. Розвиток та підтримка інновацій в транспортній галузі: сприяння впровадженню новітніх технологій та інновацій у транспортну систему з метою підвищення її ефективності та конкурентоспроможності.

6. Забезпечення доступності та якості транспортних послуг для населення: розробка та впровадження програм, спрямованих на поліпшення якості обслуговування та забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення.

7. Залучення громадськості до управління транспортною галуззю, включаючи механізми зворотного зв'язку та участь громадських організацій у прийнятті рішень. Зазначені аспекти спрямовані на покращення доступності та якості транспортних послуг для всіх громадян України, забезпечення ефективності та безпеки транспортних перевезень, а також сприяння сталому розвитку економіки країни [2].

Отже, публічне управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в Україні виступає комплексною системою, покликаною забезпечити нормальне, безпечне та ефективне функціонування транспортної системи, що враховує приватні та публічні інтереси. Метою публічного управління у сфері





діяльності підприємств транспортної сфери в Україні є створення ефективної, сталої та інноваційної транспортної системи, яка змогла б задовольнити потреби економіки та населення, що особливо актуально в умовах післявоєнного відновлення.

На нашу думку, під механізмом публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період слід розуміти єдину систему взаємопов'язаних засобів, методів та процедур, які застосовуються публічними органами влади з метою забезпечення стабільного розвитку та відновлення транспортного комплексу України в умовах післявоєнного відновлення. Водночас у поствоєнний період механізм публічного управління повинен опиратися на такі принципи:

1. Відкритості та підзвітності (є критично важливим для забезпечення високого рівня довіри міжнародних партнерів та інвесторів).
2. Ефективності та оперативності (в основі якого лежить усвідомлення потреби в оперативному відновленні критичної інфраструктури).
3. Стійкості (врахування безпекових ризиків та можливості системи швидко пристосуватися до кризових ситуацій).

Відтак, механізм публічного управління у транспортній сфері в поствоєнний період є динамічною системою, яка включає жорстке адміністративне регулювання (для безпеки та стандартів) та гнучкі економічні інструменти (для залучення інвестицій та стимулювання бізнесу), спрямовану на інтеграцію України в європейський транспортний простір.

Повоєнне відновлення України вочевидь має початися з відновлення транспортної інфраструктури та ефективної діяльності транспортної галузі в цілому, адже саме транспортна логістика та своєчасне постачання величезної кількості різного роду будівельних матеріалів, конструкцій, товарів, тощо надаватиме можливість відбудови зруйнованого війною національного господарства та соціальної інфраструктури України. Таке відновлення в сфері транспорту безперечно має відбуватися з максимальним наближенням діяльності транспортних підприємств та державного управління й регулювання транспортної галузі до стандартів і цінностей Європейського Союзу. Вхідження в європейську спільноту вимагатиме від українського уряду формування та реалізації державної політики пришвидшеного розвитку транспортної галузі та транзитного потенціалу як механізму включення України в європейську та світову економіку, як певного драйвера та важливого джерела економічного зростання й відтворення в транспортному комплексі національної економіки нашої держави [3].

Саме транспортна галузь має стати одним з ключових аспектів відбудови економіки України у післявоєнний період. Для цього потрібні проекти з державною підтримкою, залученням бізнесу і міжнародних організацій, що передбачає встановлення і налагодження взаємовигідних відносин між усіма учасниками, щоб кожен проект був реалізований відповідно до цілей із





дотриманням вимог. Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки України та критично важливим сегментом в економічній, політичній, соціальній, туристичній, оборонній сферах. За останні 10 років, починаючи з Революції гідності в 2014 р., підприємства транспортної галузі зазнали відчутних соціально-економічних потрясінь. З часів анексії росіянами території Криму і частини Донбасу значно скоротилося число перевезень, збільшилися витрати на транспортування і повноцінне функціонування, зменшились обсяги інвестицій. Наступним руйнівним ударом була пандемія COVID-19, яка вплинула на економіку України в цілому. Обмеження пересування і тимчасове закриття підприємств на карантин вдарило по всіх галузях, але транспортні підприємства були серед тих, хто найболючіше переніс ці випробування. Все це призвело до суттєвих економічних втрат як окремої галузі, так і економіки України загалом. Але найбільшої шкоди транспортній галузі принесла війна. Для подолання вкрай кризової ситуації для галузі потрібна державна підтримка, розроблення спільних проектів держави, приватного сектору, залучення міжнародних партнерів і зацікавлених стейкхолдерів. Інфляція витрат, що відбувається внаслідок активних бойових дій, вимагає розроблення проектів щодо реформування транспортної галузі задля створення розумної економіки, яка буде відповідати європейським стандартам. Стратегія, спрямована на мінімізацію негативних наслідків війни для транспортної галузі, має допомогти їй стати одним з ключових аспектів відбудови економіки України загалом у післявоєнний період [4].

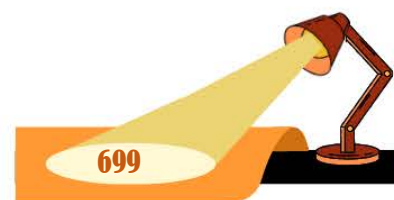
У поствоєнний період підприємства транспортної сфери України наразяться на масштабні виклики, пов'язані з відновленням зруйнованої інфраструктури, пристосуванням до сучасних умов та інтеграцією до європейської транспортної системи. Основними напрямками їхнього функціонування та розвитку включатимуть:

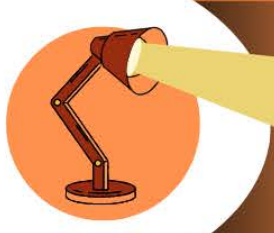
1. Відновлення та модернізація інфраструктури (визначальним завданням буде відновлення зруйнованих об'єктів (мостів, шляхопроводів, вокзалів, аеропортів, портової інфраструктури, доріг, залізничних колій тощо). Це, в свою чергу, потребуватиме використання новітніх технологій та прийняття «екологічних» рішень).

2. Пристосування до воєнних умов та забезпечення стійкості (підприємства вже зараз докладають чимало зусиль для створення стійких логістичних маршрутів, наприклад розширення транспортних коридорів на західному кордоні з метою забезпечення експорту та імпорту товарів і/або послуг).

3. Інтеграцію до світових транспортних мереж (стратегічним пріоритетним напрямом є повна інтеграція вітчизняної транспортної системи до загальноєвропейської).

4. Залучення інвестицій (для фінансування відновлення та розвитку необхідні великі інвестиції, які планується залучати за рахунок міжнародних фондів та бізнесу).

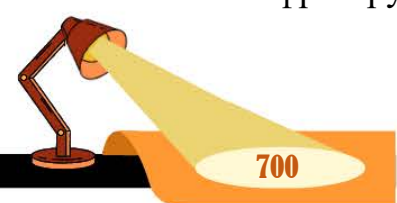




5. Цифрову трансформацію (введення цифрових моделей аналізу, методів прогнозування на базі великих даних та новітніх інформаційних систем з метою оптимізації логістики та управління).

Для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняні транспортні та логістичні компанії у своїй діяльності мають орієнтуватися саме на європейські цільові пріоритети та стратегії. Одним із важливих стратегічних пріоритетів є забезпечення стійкості. На практиці це означає, що компанії мають орієнтуватися на збільшення використання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, використання відновлюваних джерел палива з низьким вмістом вуглецю та відповідної інфраструктури. Особлива увага в забезпеченні пріоритетів сталого зростання приділяється авіаційній галузі, оскільки вона вважається однією з найбільш забруднювальних навколишнє середовище галузей. Отже, відновлення роботи аеропортів та авіасполучення після війни має супроводжуватися заходами із забезпечення більш високої екологічної безпеки в аеропортах, а також переходу на використання сталого авіаційного палива. Також зміна стратегій розвитку компаній має відбуватися в секторі вантажних перевезень. Екологізація вантажного транспорту може відбуватися шляхом державного стимулювання збільшення вантажних залізничних перевезень. Саме тому автомобільні вантажні перевізники для того, щоб залишитися на ринку, вже сьогодні мають враховувати цю тенденцію та розробляти стратегії екологізації власних перевезень. Крім того, перевізники, які працюють на міжнародних перевезеннях, мають враховувати той факт, що в найближчій перспективі в країнах ЄС встановлюватимуться ціни на викиди вуглецю та надання кращих стимулів для користувачів, зокрема шляхом впровадження набору заходів для забезпечення справедливого й ефективного ціноутворення на весь транспорт. Забезпечення екологічних пріоритетів та ефективного розвитку при зростанні вкладень у заходи з підвищення екологічної безпеки не можуть відбуватися поза інноваційними стратегіями розвитку. Саме інновації та цифровізація визначають те, які транспортні технології будуть використовуватися. Стимулювання інновацій, використання баз даних і штучного інтелекту для розумної мобільності є важливим стратегічним пріоритетом. Також варто особливо відзначити стратегії, що спрямовані на розгортання використання дронів (безпілотних літальних апаратів) для комерційного застосування, автономних транспортних засобів, літальних апаратів на водневому двигуні та електричного водного транспорту тощо. Транспортні компанії мають розробляти стратегії втілення автоматизованої мультимодальної мобільності, яка дозволяє пасажиром купувати квитки на мультимодальні поїздки, а вантажі плавно перерозподіляти між різними видами транспорту [5].

У поствоєнний період механізми публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в Україні повинні бути зосереджені на відновленні інфраструктури, інтеграції до європейських мереж, залученні інвестицій та





забезпеченні стійкості й безпеки галузі. Серед важливих механізмів публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період в Україні варто виокремити забезпечення:

1. Стратегічного бачення та планування, що потребує перегляду пріоритетів (варто переглянути та адаптувати наявні стратегії (зокрема, Національну транспортну стратегію України до 2030 року) відповідно до сучасних умов – зруйнованої інфраструктури, змінених логістичних маршрутів та європейських інтеграційних цілей), а також просторового планування (синхронізацію планів відновлення транспортної мережі із загальним просторовим плануванням території та регіональними стратегіями розвитку).

2. Нормативно-правового регулювання, зокрема гармонізації законодавства (приведення вітчизняної законодавчої бази відповідно до європейських стандартів), а також створення прозорих «правил гри» для всіх учасників транспортного ринку, що дозволить залучити приватні інвестиції та міжнародну допомогу.

3. Фінансово-економічного управління шляхом:

- координації фінансових потоків (ефективне управління бюджетними коштами, міжнародних партнерів та приватних інвесторів);
- залучення приватного капіталу (використання механізмів публічно-приватного партнерства в якості головного засобу фінансування відновлення великих інфраструктурних об'єктів);
- стимулювання інновацій (введення податкових та митних пільг для підприємств, які спрямовані на впровадження сучасних технологій та оновлення рухомого складу).

4. Управління інфраструктурою завдяки пріоритезації відновлення об'єктів критичної інфраструктури (ключових логістичних хабів та магістральних шляхів), забезпечення стійкості (запровадження підходів до будівництва та експлуатації інфраструктури, які б зважали на можливі воєнно-кліматичні ризики, забезпечуючи її оперативне відновлення), а також посилення безпеки (встановлення нових стандартів безпеки об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема захист від кібернетичних та терористичних небезпек.

5. Інституційного розвитку та управління людськими ресурсами, а саме:

- посилення інституційної спроможності (навчання публічних службовців у сфері транспорту зарубіжним практикам, підвищення їхнього кваліфікаційного рівня);
- розв'язання кадрової проблеми шляхом розробки державних програм з метою подолання дефіциту кваліфікованих кадрів, забезпечення участі ветеранів у роботі в галузі, а також підтримки освітніх програм);
- цифровізація управління (запровадження електронних систем управління, документообігу, моніторингу та контролю з метою підвищення відкритості та дієвості управлінських процесів.





Вище наведені механізми спрямовані на створення дієвої, новітньої та інтегрованої транспортної системи, яка узгоджуватиметься з потребами післявоєнного відновлення України та її європейським курсом. Загалом у поствоєнний період система публічного управління транспортною сферою повинна перейти від режиму «ручного» кризового управління до системного, інноваційного та орієнтованого на майбутнє підходу, що дасть можливість Україні швидко відновитися та інтегруватися до європейської спільноти.

Висновки. Таким чином, механізми публічного управління у сфері діяльності підприємств транспортної сфери в поствоєнний період в Україні будуть набувати комплексного та багатовекторного характеру, і спрямованими на відновлення, модернізацію, європейську інтеграцію та забезпечення стійкого розвитку галузі. Серед таких механізмів можна виокремити:

1. Нормативно-правовий механізм, покликаний створити правове поле для діяльності підприємств транспортної сфери та її пристосування до сучасних умов. Даний механізм передбачає:

– імплементацію законодавства Європейського Союзу (приведення вітчизняного транспортного законодавства відповідно до директив та регламентів Європейського Союзу. Це відіграє критично важливу роль для інтеграції вітчизняної транспортної мережі в загальноєвропейську TEN-T (транс'європейську транспортну мережу);

– дерегуляцію та спрощення дозвільних процедур (переоцінка та анулювання застарілих регуляцій, що перешкоджають ефективному розвитку бізнесу, зниження адміністративного навантаження на підприємства для стимулювання їхньої активності у післявоєнному відновленні);

– реформування системи ліцензування та сертифікації (введення відкритих, автоматизованих процедур ліцензування транспортних операторів та сертифікації транспортних засобів);

– антимонопольне регулювання (забезпечення належних умов для ведення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг).

2. Фінансово-економічний механізм, який забезпечує мобілізацію грошових ресурсів, які потрібні для післявоєнного відновлення та розвитку. Даний механізм передбачає:

– розвиток публічно-приватного партнерства (активне використання різноманітних форм даного партнерства для залучення приватних інвестицій у післявоєнне відновлення та експлуатацію інфраструктурних об'єктів);

– активізацію міжнародної фінансової допомоги та грантів (механізми координації та ефективного використання грошових ресурсів від міжнародних фінансових інституцій (Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку, Світового банку), країн-партнерів та донорів;

– створення Фондів відновлення (формування спеціалізованих фондів, наприклад за рахунок конфіскованих російських активів, з метою цільового фінансування транспортних проектів);





– впровадження податкових та митних стимулів (надання податкових пільг та інших стимулів для підприємств, які вкладають кошти у відновлення транспортної інфраструктури чи оновлюють свого рухомого складу);

– впровадження механізмів страхування воєнних ризиків (розробка державних програм чи гарантій з метою страхування інвестицій та майна підприємств транспортної сфери від воєнних ризиків для підвищення інвестиційної привабливості галузі).

3. Інституційно-управлінський механізм, який визначає пріоритетні напрямки розвитку галузі. Даний механізм передбачає:

– актуалізацію Національної транспортної стратегії України (перегляд та пристосування стратегії до 2030 року відповідно до воєнних руйнувань, новітніх логістичних пріоритетів та європейських інтеграційних цілей);

– розвиток територіального планування (включення потреб транспортної інфраструктури у комплексних програмах просторового розвитку територій, забезпечення мультимодальності перевезень);

– введення інтелектуальних транспортних систем (використання новітніх технологій для управління дорожнім рухом, оптимізації логістики, підвищення безпеки та ефективності перевезень);

– пріоритетність відновлення об'єктів критичної інфраструктури (визначення головних транспортних вузлів та маршрутів, які є необхідними для забезпечення обороноздатності, гуманітарних потреб та економічної діяльності).

– посилення координації між владними органами (забезпечення ефективних взаємовідносин між центральними органами виконавчої влади (Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури, Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури, Антимонопольного комітету України) та місцевими органами влади);

– посилення боротьби з корупцією (введення прозорих процедур закупівель та моніторингу використання коштів на відновлення для мінімізації корупційних ризиків).

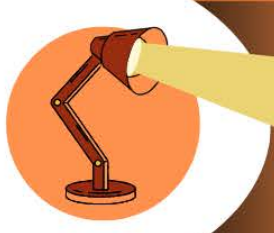
У сукупності вище наведені механізми публічного управління повинні забезпечити оперативне та ефективне відновлення транспортної сфери України, перетворення її на новітню, стійку та інтегровану частину європейської транспортної системи.

Література:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова КМУ від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п>.

2. Євсюкова О.В., Богдан Д.В. Публічне управління транспортною галуззю в Україні: сучасна характеристика. *Вісник післядипломної освіти: збірник наукових праць. Серія «Соціальні та поведінкові науки; Управління та адміністрування»*. 2024. Вип. 30(59). С. 214-232. DOI: [https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30\(59\)-214-232](https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30(59)-214-232).





3. Жебелев, І.І. Державна політика розвитку транспортної галузі: категоріально-понятійні аспекти. *Вісник Національного університету цивільного захисту України*. 2023. № 2 (19). С. 24-35. DOI: <https://doi.org/10.52363/2414-5866-2023-2-3>.

4. Кравчук І.В., Литвишко Л.О. Сучасні підходи до управління стейкхолдерами проєктів транспортних підприємств. *Управління розвитком складних систем*. 2024. № 60. С. 79-86. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.60.79-86>.

5. Паливода О. М. Стратегії розвитку транспортних підприємств України в умовах європейської інтеграції та війни. *Бізнесінформ*. 2023. № 8. С. 185-192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-8-185-192>.

References:

1. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational plan of measures for its implementation in 2025-2027»]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p> [in Ukrainian].

2. Ievsiukova, O.V., & Bohdan, D.V. (2024). Publiche upravlinnia transportnoiu haluzziu v Ukraini: suchasna kharakterystyka [Public management of the transport sector in Ukraine: modern characteristics]. *Visnyk pisliadyplomnoi osvity: zbirnyk naukovykh prats. Serii «Sotsialni ta povedinkovi nauky; Upravlinnia ta administruvannia» – Bulletin of postgraduate education: collection of scientific works. Series "Social and behavioral sciences; Management and administration"*, 30(59), 214-232. DOI: [https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30\(59\)-214-232](https://doi.org/10.58442/3041-1858-2024-30(59)-214-232) [in Ukrainian].

3. Zhebelev, I.I. (2023). Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi: katehoriialno-poniatiini aspekty [State policy of development of transport industry: categorical and conceptual aspects]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy – Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine*, 2 (19), 24-35. DOI: <https://doi.org/10.52363/2414-5866-2023-2-3> [in Ukrainian].

4. Kravchuk, I.V., & Lytvishko, L.O. (2024). Suchasni pidkhody do upravlinnia steikkholderamy proektiv transportnykh pidpriumstv [Modern approaches to stakeholder management of transport enterprise projects]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system – Management of complex systems development*, 60, 79-86. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.60.79-86> [in Ukrainian].

5. Palyvoda, O.M. (2023). Stratehii rozvytku transportnykh pidpriumstv Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehtratsii ta viiny [Development strategies of transport enterprises of Ukraine in the conditions of European integration and war]. *Biznesinform – Businessinform*, 8, 185-192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-8-185-192> [in Ukrainian].

