

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

Невінгловський В.Ф., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nevinglovskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0113-1822

Загорняк О.В., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, zagornyakoleg@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3830-4520

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

ECONOMIC PROBLEMS OF ENTITIES MANAGING THE ROAD INDUSTRY DURING THE STATE OF MARTIAL

Nevinhlovskiy Vadym F., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nevinglovskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0113-1822

Zagornyak Oleg V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zagornyakoleg@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3830-4520

Sokolova Natalia M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Дата 24 лютого 2022 року закарбувалася в пам'яті не лише українців, а й значної більшості національностей демократичного світу. У цей день російська федерація підступно вторглася із загарбницькою повномасштабною війною на територію держави Україна. Цією ж датою, 24 лютого 2022 року, Президент України підписав Указ №64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» [1].

У результаті вчинення російською федерацією повномасштабної військової агресії, перед державою Україна та її населенням постали безпекові, соціальні, економічні та інші проблеми. Звісно, що питання захисту та збереження життя людей, стояли, стоять та будуть стояти на першочерговому місці. Наслідком безпекової ситуації, стала найбільша в історії України міграційна криза.

Велика кількість вимушених українських переселенців заповнила чи не всі країни Європи. Відповідно до статистики Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ ООН), станом на 19 липня 2022 року з України виїхало 9 567 033 особи [2]. Транскордонні переміщення, які можуть носити мятниковий характер, і не можуть вважатись підтвердженням стійкого повернення – 3 793 403 особи [2]. Станом на 1 січня 2022 року в Україні проживало близько 34,5 млн громадян, натомість на кінець серпня 2022 року – лише 27,8 млн [2]. Тобто за пів року війни, чисельність тих хто живе і працює в Україні, зменшилася на 6,7 млн осіб. Частина українців виїхала за кордон, а частина – потрапила в окупацію. Ці невтішні цифри свідчать про те, що кожна з галузей економіки України втратила частину працездатного населення, яке разом зі своїми сім'ями змушене було стати вимушеними переселенцями регіонів, що перебували в тимчасовій окупації та (або) в зоні ведення бойових дій.

Внаслідок міграції працездатного населення, постав виклик зі збереження та підтримки економіки нашої держави, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках. Особливо критично, це стосувалося можливості фінансування та забезпечення функціонування військово-промислового комплексу (Збройні сили України, Національна гвардія України та інші державні структури), а також соціальної сфери.

Перші тижні повномасштабної війни були особливо тяжкими для суб'єктів господарювання всіх галузевих напрямків. Події, що відбувалися у цей період, сіяли паніку, хаос та майже повну зупинку економіки України. На більшість підприємств різних форм власності, із тих чи інших причин, не вийшли на свої робочі місця працівники різних категорій, починаючи від робітничих професій та закінчуючи керівним складом адміністративних апаратів. Працююче населення, особливо це стосувалося тих регіонів, які стали територіями проведення бойових дій, масово почало

писати заяви на відпустки за власний рахунок, заяви на звільнення за власним бажанням або за згодою сторін, відповідно до чинного законодавства України.

Одним із головних антикризових заходів з боку керівництва держави, щодо врегулювання кадрових питань та кадрової політики суб'єктів господарювання під час воєнного стану, став законопроект «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» №7160 (дата реєстрації 14.03.2022р.) [3], згідно якого на період воєнного стану було врегульовано ряд наступних питань, а саме: укладення трудового договору; переведення та зміна істотних умов праці; розірвання трудового договору з ініціативи працівника; встановлення та облік часу роботи й часу відпочинку; організація кадрового діловодства та архівного зберігання кадрових документів у роботодавця; робота в нічний час; залучення до роботи деяких категорій працівників; оплата праці; зупинення дії окремих положень колективного договору; відпустки; призупинення дії трудового договору; діяльність профспілок. Завдяки цим змінам, підприємства дорожньої та інших галузей, мали можливість зберегти свої штатні розписи та кількість штатних одиниць в них, до того періоду часу, який би дозволив відновити, хоча б частково, здійснення фінансово-господарської діяльності за відповідними видами діяльності. Особливо це стосувалося тих працівників, які не покидали територію України, та у випадку стабілізації безпекової ситуації в тому чи іншому регіоні, готові були повернутися до підприємств і приступити до виконання своїх посадових обов'язків. Такі працівники масово писали заяви своїм роботодавцям щодо отримання ними довгострокових відпусток (більше ніж 15 календарних днів) за власний рахунок, без збереження заробітної плати.

Також, цей захід [3] дозволив багатьом суб'єктам господарювання уникнути чималих фінансових витрат, особливо в довгостроковий період від двох і більше місяців, що пов'язані з оплатою заробітної плати та відповідних відрахувань і нарахувань згідно із чинним законодавством. Більшість підприємств, враховуючи відсутність господарської діяльності та «простій» (виконання робіт і надання послуг, товарообіг тощо), не мали можливості забезпечити в довгостроковій перспективі такі витрати та виплати.

Найбільш тяжким наслідком міграційних процесів під час воєнного стану, є той фактор, що не всі фахівці суб'єктів господарювання дорожньої галузі повернуться в Україну по завершенні війни. По різних на те причинах, вони на завжди можуть залишатися в тих країнах, які тимчасово надали їм та їхнім сім'ям свій прихисток у найскладніший в їхньому житті час. На жаль, й не всі фахівці, що були та залишаються в складі Збройних сил України, повернуться живими та (або) працездатними... Таке скорочення фахових працівників, створює відповідні ризики для економіки країни та галузі в цілому, особливо у післявоєнний період.

На рис. 1 зображено порівняльну гістограму кількості працівників дорожньої галузі, що працювали в період із 2020 року по 2022 рік.

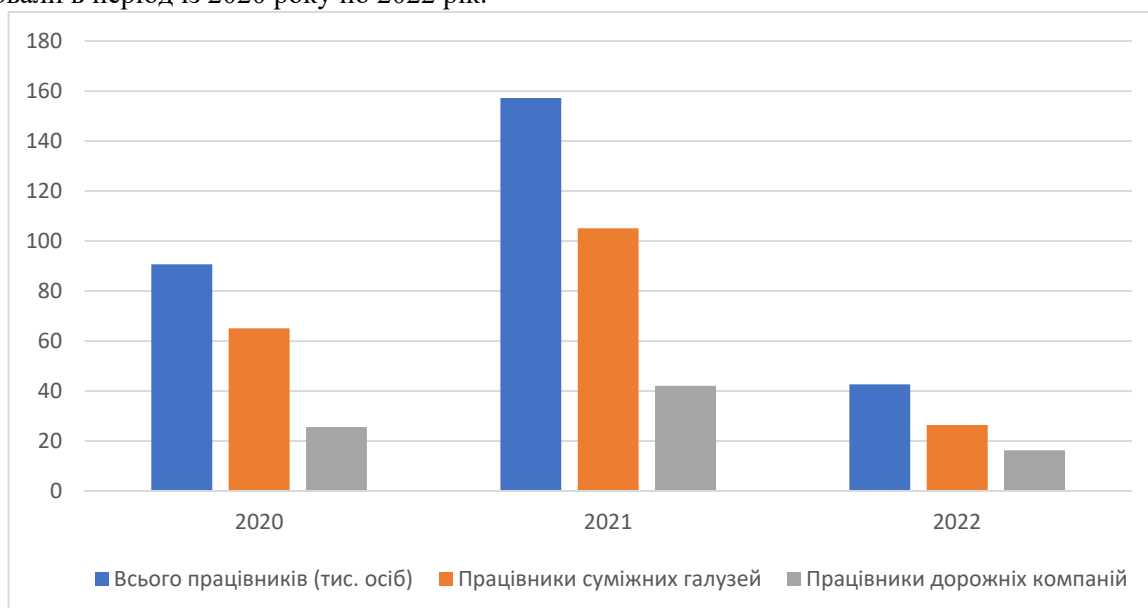


Рисунок 1 – Порівняльна гістограма кількості працівників дорожньої галузі у 2020-2022-му роках
Figure 1 – Comparative histogram of the number of workers in the road industry in 2020-2022

У 2020 році кількість підприємств, що працювали у сфері дорожньо-мостового господарства, складала 832 одиниці із загальною чисельністю працівників майже 25,6 тис. осіб, і більш ніж 65 тис. осіб у суміжних галузях, у тому числі комунальних підприємств – 401, приватних – 229, інших організаційно-правових форм господарювання – 202 [4]. Освоєння у 2021 році коштів у сумі понад 120 млрд. грн. дало можливість для створення загалом додатково більше 62 тис. робочих місць. Відповідно, забезпеченість гарантована більше ніж 157 тис. осіб.

За даними Центру транспортних стратегій [5], у 2022 році за 8 місяців повномасштабної війни з російською федерацією у галузі дорожнього будівництва кількість задіяних працівників скоротилася на дві третини.

Поряд із проблемами міграційних процесів, що безпосередньо вплинули на кадрові питання, чимало підприємств дорожньої галузі під час ракетних обстрілів, бойових дій та мародерства з боку військових російської федерації, втратили свої матеріальні активи, вартість яких обліковуються десятками, а то й сотнями мільйонів гривень. Остаточну цифру, можна буде навести лише по факту завершення війни, але втрачене майно (адміністративні та виробничі приміщення, асфальтобетонні заводи, бітумно-емульсійні установки, ґрунтозмішувальні установки, асфальтоукладальники, дорожні фрези, котки, вантажні та спеціальні автомобілі, дорожньо-будівельні матеріали та конструкції тощо) у свій час активно працювало на відновлення інфраструктури нашої держави та на розвиток її економіки, і було чималим активом цілого ряду дорожніх підприємств.

За попередніми оцінками, прямі втрати тільки компаній-членів Національної асоціації дорожників України, можуть складати понад 5,5 млрд грн.

Кількісне поновлення суб'єктами втраченого майна, потребуватиме часу, суттєвих зусиль акціонерів та засновників цих підприємств, підтримки з боку фінансових установ та держави, без чого, післявоєнне відновлення дорожньої інфраструктури буде суттєво ускладненим.

Із набуттям воєнного стану в Україні, стало очевидним те, що економічна та податкова системи, які існували у мирний час, не можуть бути прийнятними та доречними, з урахуванням тих викликів, які постали перед державою та її населенням. Черговим антикризовим заходом з боку Президента України та Верховної ради, було прийняття та підписання Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану» №2120-IX (реєстр №7137-д), що був ухвалений 15 березня 2022 року [6]. Перш за все, внесення цих змін передбачало спрощення та полегшення цілої низки податкових зобов'язань, акцизів тощо, з метою збереження та підтримки суб'єктів господарювання різних напрямків галузей, а також зменшення відповідного фінансового навантаження не лише на підприємства (бізнес), а й на громадян України.

Один із цих антикризових заходів [6] передбачав скасування акцизів на пальне та зниження ПДВ із 20% на 7%. Враховуючи те, що надходження коштів до бюджету зі сплати акцизу на пальне, є ключовим для формування дорожнього фонду, дорожня галузь України опинилася без належного фінансування. Так, безперечно, цей захід дозволив стабілізувати ринок цін на паливні матеріали, а також, з урахуванням складної макроекономічної та логістичної ситуації, нівелював його дефіцит на внутрішньому ринку як для потреб держави на Збройні сили України, так й для потреб населення. Проте, зупинка та подальша відсутність бюджетних асигнувань на оплату виконаних обсягів робіт підприємствами дорожньої галузі за попередні періоди (до 24.02.2022р.), а також за ті обсяги, які вони виконували під час їхнього залучення до виконання робіт і надання послуг з прибирання та відновлення деокупованих територій, виконання критично необхідних видів робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, з метою підтримки їхнього експлуатаційного стану для забезпечення вантажних та пасажирських перевезень, спричинили «фінансовий голод» в структурі дорожньої галузі.

У попередні роки, на рівні з сільськогосподарською галуззю, енергетичною, видобувною та багатьма іншими напрямками, дорожня галузь України була суттєвою складовою економічного розвитку держави та формування її валового внутрішнього продукту (ВВП).

Відсутність реальних бюджетних асигнувань протягом 8 місяців, починаючи з 24.02.2022р., стало критичним для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України. Історично склалося так, що підприємства виконують на замовлення держави відповідні обсяги робіт, а потім, по факту здачі-

приймання цих робіт, вони отримують на свої рахунки відповідні бюджетні асигнування (надходження грошових коштів) з боку Служб автомобільних доріг в областях та відповідно Державного казначейства України. Враховуючи те, що виконавці робіт (підрядні організації) виконували роботи та надавали послуги не лише власним коштом, а кредитувалися необхідними матеріалами, конструкціями та ресурсами тощо, з боку різних напрямків постачальників, виникла прострочена дебіторська та кредиторська заборгованість на різних рівнях фінансово-господарської взаємодії між підприємствами. Таким чином, виникла ситуація, в якій:

- держава, в особі відповідного замовника, винна кошти за виконані роботи та надані послуги, підрядним організаціям;
- підрядні організації, в свою чергу, винні кошти своїм постачальникам і виробникам різного роду матеріалів, продукції тощо.

Ця «схема» працювала до певного критичного моменту, коли традиційна ланка структури суб'єктів господарювання дорожньої галузі (виробники (постачальники) – підрядники (виконавці робіт і послуг)), була не в змозі фінансово кредитувати одна одну.

Відсутність фінансування з боку держави виконаних обсягів робіт та послуг, призвела не лише до накопичення між підприємствами дорожньої галузі дебіторської та кредиторської заборгованості, що налічувалася мільярдами гривень, а й до того, що вони були не в змозі своєчасно та в повному обсязі здійснювати оплату податків (податок на прибуток, податок на додану вартість, єдиний соціальний внесок, податок з доходу фізичних осіб, військовий збір) відповідно до чинного в Україні податкового законодавства. Таким чином, склалася наступна ситуація: держава винна кошти підприємствам, а підприємства винні державі – «замкнуте фінансове коло», із якого потрібно було шукати вихід. Така ситуація могла призвести до банкрутства цілого ряду підприємств дорожньої галузі: виробники (постачальники) будівельних матеріалів і конструкцій; виробники (постачальники) будівельних машин та механізмів; підрядні (будівельні) організації; проектні організації тощо.

Черговим антикризовим заходом з боку держави, стало підписання Президентом України 28 вересня 2022 року Закону № 2618-ІХ «Про внесення змін до розділу ХХ «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо ставок акцизного податку на період дії правового режиму воєнного, надзвичайного стану» [7]. Згідно цього Закону [7], було передбачено повернення акцизів на пальне, у розмірах:

- бензин: 100 євро за 1000 літрів;
- дизель: 100 євро за 1000 літрів;
- біопаливо: 100 євро за 1000 літрів;
- газ: 52 євро за 1000 літрів.

Податок на додану вартість для цих видів палива залишився на рівні 7%.

Окрім того, законом було передбачений виняток для пального на потреби військових. Якщо замовником такого пального є Міністерство оборони, акциз становитиме 0 євро за 1000 літрів. Дія пільги передбачена на період воєнного та надзвичайного стану.

Такі ставки діятимуть до кінця воєнного стану, але не пізніше 01 липня 2023 року. Після цього, ставка ПДВ повернеться до рівня 20%, якою вона була до запровадження пільг у березні [6], а акцизи – до 213 євро та 140 євро за кожні 1000 літрів на бензин і дизель відповідно.

Завдяки частковому поверненню акцизного податку на пальне, очікувані надходження до бюджету становитимуть 2 – 3 мільярдів гривень щомісяця [8], що в свою чергу, дозволить відновити часткове фінансування дорожнього фонду України, з урахуванням кризової ситуації, що склалася в галузі.

Протягом 2022 року, на рівні з іншими галузями, суб'єкти господарювання дорожньої галузі зіткнулися із цілим рядом проблем (кадрові питання; втрата матеріальних активів; прострочена дебіторська та кредиторська заборгованість; своєчасна оплата податків, кредитних і лізингових платежів, відсутність своєчасного фінансування тощо), що суттєво вплинули на їхній економічний стан та результати фінансово-господарської діяльності в цілому.

Враховуючи наведену в цій аналітично-статистичній статті інформацію та факти, важливою задачею є своєчасний пошук оптимальних економічних рішень, з метою прийняття реальних об'єктивних антикризових заходів для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України під час

воєнного стану та в післявоєнний період. Перш за все, це пов'язано не лише із підтримкою та розвитком на відповідному рівні економіки нашої держави, а ще й із тим, що дорожня галузь під час воєнного стану повинна підтримувати на належному рівні існуючу мережу автомобільних доріг загального користування, а в післявоєнний період – забезпечити активну відбудову та оновлення мережі автомобільних доріг, особливо в тих регіонах де відбувалися бойові дії, в результаті чого існуючій транспортній інфраструктурі завдано значних збитків, яка обліковується сотнями мільярдів гривень.

		2020	2021	2022
3111020	Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	57057,943	61820,843	5474,93
	САД у Вінницькій області	2097,059,	3404,833	230,32
	САД у Волинській області	1141,707	1746,432	176,38
	САД у Дніпропетровській області	4205,305	7262,248	405,65
	САД у Донецькій області	1703,896	1666,253	82,46
	САД у Житомирській області	699,177	1438,221	205,91
	САД у Закарпатській області	3792,650	4650,487	157,07
	САД у Запорізькій області	6313,804	4747,992	158,62
	САД у Івано-Франківській області	1377,416	2396,588	134,95
	САД у Київській області	913,395	1662,645	559,27
	САД у Кіровоградській області	1473,131	2405,949	192,25
	САД у Луганській області	3003,396	2146,953	47,70
	САД у Львівській області	1836,905	2373,974	333,65
	САД у Миколаївській області	2002,800	1091,159	190,97
	САД в Одеській області	2150,206	2155,003	418,57
	САД у Полтавській області	5417,624	3516,895	202,95
	САД у Рівненській області	1144,255	1681,717	184,94
	САД у Сумській області	2467,644	1491,645	167,83
	САД у Тернопільській області	2601,681	3329,978	239,47
	САД у Харківській області	2400,128	2449,720	361,59
	САД у Херсонській області	587,956	1308,679	69,03
	САД у Хмельницькій області	3710,275	2618,585	284,56
	САД у Черкаській області	3696,087	2983,603	182,45
	САД у Чернівецькій області	680,960	1056,328	120,81
	САД у Чернігівській області	1298,815	1890,533	322,40

Рисунок 2 – Обсяги дорожніх робіт в розрізі служб-замовників за 10 місяців у 2020-2022 роках (млн. грн.) [9]

Figure 2 – Volumes of road works in terms of client services for 10 months in 2020-2022 (million grivnas)

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>
2. <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3605567-vidnovlenna-ukraini-cerez-dialog-usih-ukrainciv-svitu-obednavsis-zrobiti-nemozlive-vsuperec-usomu.html>.
3. <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39225>.
4. <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/zhkh/terretory/analiz-stanu-sfery-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2020rik/>
5. https://cfts.org.ua/blogs/skilki_robochikh_mists_stvoryue_velike_dorozhne_budivnitstvo__529
6. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#Text>.
7. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2618-20#Text>.
8. <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/28/691971/>.
9. <https://www.publicfinance.gov.ua/projects?p=spending>

REFERENCES

1. <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>
2. <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3605567-vidnovlenna-ukraini-cerez-dialog-usih-ukrainciv-svitu-obednavsis-zrobiti-nemozlive-vsuperec-usomu.html>.
3. <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39225>.
4. <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/zhkh/terretory/analiz-stanu-sfery-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2020rik/>.
5. https://cfts.org.ua/blogs/skilki_robochikh_mists_stvoryue_velike_dorozhne_budivnitstvo__529
6. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#Text>.
7. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2618-20#Text>.
8. <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/28/691971/>.
9. <https://www.publicfinance.gov.ua/projects?p=spending>

РЕФЕРАТ

Невінговський В.Ф. Економічні проблеми суб'єктів господарювання дорожньої галузі під час воєнного стану / В.Ф. Невінговський, О.В. Загорняк, Н.М. Соколова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті наведено ряд економічних проблем, із якими зіткнулися підприємства дорожньої галузі України незалежно від форми власності, у зв'язку із введенням воєнного стану, в результаті вчинення з боку російської федерації військових дій проти нашої держави.

Об'єкт дослідження – суб'єкти господарювання дорожньої галузі.

Мета роботи – встановити вплив воєнного стану на економічний стан суб'єктів господарювання дорожньої галузі України.

Метод дослідження – статистичний аналіз.

Дата February 24, 2022 закарбувалася в пам'яті не лише українців, а й значної більшості національностей демократичного світу. У цей день російська федерація підступно вторглася із загарбницькою війною на територію держави Україна.

У результаті вчинення російською федерацією військової агресії, перед державою Україна та її населенням постали безпекові, соціальні, економічні та інші проблеми. Звісно, що питання захисту та збереження життя людей, стояли, стоять та будуть стояти на першочерговому місті. Разом із тим, для забезпечення функціонування військово-промислового комплексу (Збройні сили України, Національна гвардія України та інші державні структури), постав виклик зі збереження та підтримки економіки нашої держави, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках.

У попередні роки, на рівні з сільськогосподарською галуззю, енергетичною, видобувною та багатьма іншими напрямками, дорожня галузь України була суттєвою складовою економічного розвитку держави та формування її валового внутрішнього продукту (ВВП).

Протягом 2022 року, на рівні з іншими галузями, суб'єкти господарювання дорожньої галузі зіткнулися із цілим рядом проблем (кадрові питання; втрата матеріальних активів; прострочена

дебіторська та кредиторська заборгованість; своєчасна оплата податків, кредитних і лізингових платежів, відсутність своєчасного фінансування тощо), що суттєво вплинули на їхній економічний стан та результати фінансово-господарської діяльності в цілому.

Результати статті можуть бути використані з метою співставлення результатів аналізу з іншими роботами, з комплексним урахуванням таких аспектів (факторів) як: зрозумілість, доречність, суттєвість, достовірність, порівнюваність та своєчасність.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальних економічних рішень, з метою прийняття об'єктивних антикризових заходів для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України під час воєнного стану та в післявоєнний період.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВОЄННИЙ СТАН, ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ, АКЦИЗ, ДОРОЖНІЙ ФОНД, БЮДЖЕТНІ АСИГНУВАННЯ, ВІДПУСТКА БЕЗ ЗБЕРЕЖЕННЯ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ, АНТИКРИЗОВІ ЗАХОДИ.

ABSTRACT

Nevinglovskiy V.F., Zagornyak O.V., Sokolova N.M. Economic problems of entities managing the road industry during the state of martial. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article presents a number of economic problems faced by enterprises of the road industry of Ukraine, regardless of the form of ownership, in connection with the introduction of martial law, as a result of the Russian Federation's military actions against our state.

The object of the study is road industry entities.

The purpose of the work is to establish the influence of the state of war on the economic condition of the economic entities of the road industry of Ukraine.

The research method is statistical analysis.

The date of February 24, 2022 was etched in the memory not only of Ukrainians, but also of the vast majority of nationalities of the democratic world. On this day, the Russian Federation insidiously invaded the territory of Ukraine with a war of aggression.

As a result of the Russian Federation's military aggression, the state of Ukraine and its population faced security, social, economic and other problems. Of course, the issues of protection and preservation of people's lives were, are and will be of primary importance to the city. At the same time, in order to ensure the functioning of the military-industrial complex (the Armed Forces of Ukraine, the National Guard of Ukraine and other state structures), there was a challenge to preserve and support the economy of our state, both on foreign and domestic markets.

In previous years, on a level with the agricultural, energy, mining and many other areas, the road industry of Ukraine was an essential component of the economic development of the state and the formation of its gross domestic product (GDP). During 2022, on par with other industries, road industry entities faced a number of problems (personnel issues; loss of tangible assets; overdue receivables and payables; timely payment of taxes, loan and lease payments, lack of timely financing, etc.) , which significantly affected their economic condition and the results of financial and economic activity as a whole.

The results of the article can be used to compare the results of the analysis with other works, taking into account such aspects (factors) as: comprehensibility, relevance, materiality, reliability, comparability and timeliness.

Prognostic assumptions regarding the development of the object of research - the search for optimal economic solutions, with the aim of taking objective anti-crisis measures for business entities of the road industry of Ukraine during the martial law and in the post-war period.

KEY WORDS: MARTIAL LAW, ECONOMIC PROBLEMS, EXCISE, ROAD FUND, BUDGET ALLOCATIONS, LEAVE WITHOUT PAYMENT, ANTI-CRISIS MEASURES.

АВТОРИ:

Невінговський Вадим Федорович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nevinglovskiy@ukr.net, тел. +380995464486, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0113-1822>.

Загорняк Олег Васильович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: zagornyakoleg@gmail.com, тел. +380632335399, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-3830-4520>.

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380675872662, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>.

AUTHOR:

Nevinhlovskiy Vadym F., Ph.D., National Transport University, associate professor of the department of transport construction and property management, e-mail: nevinglovskiy@ukr.net, tel. +380995464486, Ukraine, 01010, Kyiv, Mykhaila Omelianovycha-Pavlenka (Suvorova) str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0113-1822>.

Zagornyak Oleg V., Ph.D., National Transport University, associate professor of the department of transport construction and property management, e-mail: zagornyakoleg@gmail.com, tel. +380632335399, Ukraine, 01010, Kyiv, Mykhaila Omelianovycha-Pavlenka (Suvorova) str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-3830-4520>.

Sokolova Natalia M., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of transport construction and property management, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380675872662, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Погребняк М.М., кандидат економічних наук, начальник відділу планово - фінансової діяльності, бухгалтерського обліку та звітності Державного агентства автомобільних доріг України.

Островерхий О. Г., кандидат технічних наук, генеральний директор НВО ТОВ «Трансінжиніринг».

REVIEWER:

M.M. Pogrebnyak, candidate of economic sciences, head of the department of planning and financial activities, accounting and reporting of the State Agency of Highways of Ukraine.

O. Ostroverkhyy, Candidate of Technical Sciences, General Director of Transengineering LLC.