

**FINANCIAL REGULATION AND ACCOUNTING SUPPORT
FOR THE ACTIVITIES OF TRANSPORT ENTERPRISES
UNDER MARTIAL LAW**

**ФІНАНСОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ОБЛІКОВЕ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Larysa Raicheva¹

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-268-5-7>

Abstract. The content of the state financial regulation and accounting support of transport enterprises in the conditions of martial law and special state is determined. The characteristics of the State Special Transport Service and its functions in peacetime and in a special period are determined. Direct and indirect methods of state regulation of transport enterprises are systematized, the emphasis is made on financial engineering. The form of matrix is developed, which corresponds the type, owner, sources of financial resources to certain stages of the operational process of transport enterprises. The content of regulatory assets that regulate the activities of the transport complex of Ukraine in wartime is generalized. The peculiarities of the order of budget financing of transport under martial law in terms of reducing the volume of target programs to increase the volume of expenditures of the reserve fund are determined. The role of the extra-budgetary Fund for the Restoration of Destroyed Property and Infrastructure for the post-war reconstruction of Ukraine and its transport sector was defined.

Keywords: financial regulation, accounting support, transport enterprises, martial law, activities.

1. Вступ

Транспортний комплекс України відіграє стратегічне значення як галузь національного господарства. В умовах воєнної економіки зростає його роль для забезпечення обороноздатності держави. Правовий

¹ PhD in Economics, Associate Professor,
International Humanitarian University, Odesa

режим воєнного стану був ведений Указом Президента України від 24 лютого 2022 р. № 64 [1].

З перших днів повномасштабного вторгнення країни в Україну розпочалася структурна перебудова національної економіки на військові рейки. Активізувалася роль транспорту у забезпеченні евакуації цивільного населення з місць військових дій та потенційної окупації, у перевезенні вантажів військового призначення, особистого складу Збройних сил України (ЗСУ), Національної гвардії, територіальної оборони. Розпочалася перебудова транспортних логістичних потоків, ускладнилися питання забезпечення безпеки дорожнього руху через пошкодження транспортної інфраструктури та рухомого складу.

Для унормування переходу національної економіки від цивільного до військового стану уряд та галузеві органи прийняли низку нормативних актів, що регулюють економічне забезпечення фронту та функціонування суб'єктів господарювання в тилу. Деякі з них є абсолютно новими, продиктованими умовами воєнного стану. З початку його введення Кабінетом Міністрів України (КМУ), Міністерством інфраструктури України (МІУ), Міністерством оборони України (МОУ) прийнято 27 нормативних активів, які унормовують діяльність транспортного комплексу України в особливий період. Тому вони потребують ретельного наукового аналізу, особливо в системі фінансового регулювання з огляду на брак бюджетних ресурсів держави у сучасних умовах, а також необхідності забезпечувати економічну безпеку держави та окремих галузей національного господарства. Система бухгалтерського обліку є основним джерелом формування інформації про економічні процеси підприємств різних видів економічної діяльності. В транспортній галузі існують суттєві особливості її реалізації з огляду на відсутність матеріальної форми транспортної послуги, розміщення транспортних засобів у просторі і часі, поєднання ринкового і регульованого підходів до тарифоутворення; перехресне субсидювання переваження пасажирів і вантажів тощо [2; 3].

У нормативно-правовій базі України окрім поняття «воєнний стан» існують такі поняття, як «надзвичайні обставини», «особливий період», «антитерористична операція» тощо. Деякі з них не мають спільної множини, а деякі тісно пов'язані. Найбільш близькими один до одного є поняття «воєнний стан» і «особливий період», зміст яких визначається

Законом України «Про оборону України» [4]. Перший є особливим правовим режимом, введеним в Україні або в її окремих її територіях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності тощо. Особливий період пов'язаний із настанням моменту оголошення рішення про мобілізацію, введенням воєнного стану і може тривати після його завершення протягом відбудовного періоду після закінчення воєнних дій.

Термін «антитерористична операція» визначається Законом України «Про боротьбу з тероризмом» [5] як комплекс скоординованих спеціальних заходів, спрямованих на попередження, запобігання та припинення терористичної діяльності. В українських умовах термін вживається з 2014 року для забезпечення безпеки населення, знешкодження терористів, мінімізацію наслідків терористичної діяльності в окремих районах Донецької і Луганської областей. Поняття надзвичайних подій має багато юридичних дефініцій, наданих у різних нормативно-правових актів, які залежать від виду економічної діяльності, і пов'язані зі стихійними подіями, пожежами, повеннями, катастрофами.

Враховуючи значно більшу частоту виникнення надзвичайних подій в економіці, у т.ч. на транспорті, існує багато публікацій, де досліджується прояв тієї чи іншої економічної категорії за зазначених подій. Водночас, попри існування юридичної конструкції воєнного стану, з цим поняттям у практичній площині ми стикнулися 24.02.2022. Тому актуальним є дослідження впливу воєнного стану на діяльність транспорту, передусім його фінансового регулювання і облікового забезпечення.

2. Теоретичні засади фінансового регулювання та обліку транспортних підприємств

Історичний досвід, а саме військові операції ЗУНР (1918–1919), свідчить про важливість транспортної галузі у їх забезпеченні [6, с. 91]. Через недостатній розвиток автомобільного сполучення організоване і швидке переміщення основної частини військ здійснювалося залізничним транспортом, який був підпорядкований військовому відомству, а у складі останнього було створено залізничну жандармерію. Зазначене відомство мало назву Залізньо-дорожньої військової управи, у Положенні про неї було визначено правові засади діяльності структурних підрозділів, функціональні обов'язки органів управління, вста-

новлено чітку схему підпорядкування і контролю залізничних шляхів і транспорту.

Якщо проводити паралелі з сучасністю, то слід сказати, що на залізничному транспорті України створено воєнізовану охорону для забезпечення конституційних прав громадян [7, с. 227]. Її правовий статус, функції, завдання, права і обов'язки визначені Положенням про відомчу воєнізовану охорону акціонерного товариства «Українська залізниця» [8]. Її завданнями є: охорони (вантажів на шляху прямування та в парках станцій, інших об'єктів залізничного транспорту), запобігання (незаконному проїздові сторонніх осіб у вантажних поїздах, їх ходінню залізничними колями у невизначених місцях; виникненню пожеж та їх ліквідація). Діяльність воєнізованої охорони на залізничному транспорті вирішує два важливих завдання: юрисдикційну (свочасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин правопорушень; формування справ про адміністративні правопорушення, забезпечення виконання винесеної постанови про притягнення до адміністративної відповідальності); профілактичну (усунення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень; юридичне виховання громадян у частині користування залізничним транспортом). Для підвищення ефективності роботи правоохоронних органів України необхідно вдосконалювати регламентне забезпечення взаємодії воєнізованої охорони та органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сферах забезпечення збереження вантажів, громадської безпеки та правопорядку [9, с. 117].

Під державним регулюванням діяльності транспортних підприємств розуміємо сукупність заходів в сфері функціонування транспортної системи, спрямованих на її оптимізацію, зростання ефективності ринку транспортних послуг, досягнення стратегічних і тактичних завдань держави. Протягом усього періоду розвитку ці завдання можна описати такою послідовністю: подолання економічного спаду – стабілізація економічних показників – забезпечення сталого розвитку. Тепер транспортна галузь має функціонувати в інтересах перемоги України над агресором і післявоєнного відновлення звільнених територій, а у подальшому – всієї України.

Методи державного регулювання транспортних підприємств поділяються на адміністративні (прямі) та ринкові (непрямі). До методів

прямого державного регулювання транспортних підприємств належать: нормативно-правова база, пряме регулювання транспортних тарифів і цін, державний контроль над монопольними сегментами транспортного ринку, розробка і реалізація цільових програм на транспорті, індикативне планування діяльності транспортних підприємств, державне замовлення на транспортні перевезення, державна підтримка інвестиційних програм, орієнтованих на техніко-технологічне оновлення матеріально-технічної бази транспорту. Інструментами прямого державного регулювання виступають: антимонопольне законодавство, контроль природно-монопольної діяльності, моніторинг тарифів на надання транспортних послуг та їх якості, встановлення міжнародних транспортних коридорів, бюджетні асигнування; встановлення державних стандартів якості; дозвільна система; ліцензування, стандартизація та сертифікація. До непрямого державного регулювання транспортних підприємств належать: тарифна, податкова, фінансово-кредитна, інвестиційна, амортизаційна, науково-технічна та соціальна політика. Інструментами непрямого державного регулювання транспортних підприємств виступають: податкові пільги, податкові стимули, податкова база, кредити за пільговою процентною ставкою, лізинг, інвестиційні гарантії, тарифи, штрафи, прискорена амортизація, державно-приватне партнерство, фінансовий інжиніринг. Останній є інноваційним інструментом державного регулювання транспортних підприємств на основі приватно-бюджетного фінансування при реалізації державних цільових програм, або на основі залучення банку в якості основного інвестора [10, с. 434]. Залежно від суб'єктів угоди фінансового інжинірингу він поділяється на 1) бюджетно-податковий та 2) банківський.

Учасниками першої схеми є держава, яка надає цільову державну допомогу, податкові пільги, державні субсидії, пряме бюджетне фінансування та транспортне підприємство. Її економічною мотивацією є здійснення державного інвестування в інноваційно-інвестиційні проекти транспортного підприємства, реалізація яких дозволить збільшити обсяг транспортних послуг, знизити витрати на їх надання. Це приведе до зростання чистого прибутку транспортного підприємства та податкових надходжень в майбутньому.

Учасниками другої схеми фінансового інжинірингу є банківська установа (інвестор), яка здійснює проєктне фінансування, та транспортне

підприємство. На відміну від кредитної угоди, банк не кредитує проєкт, а здійснює його інвестування. Її економічною мотивацією є передача банківською установою інвестиційних ресурсів транспортному підприємству для фінансування інвестиційного проєкту, отримання прибутку від його реалізації та розподіл між учасниками у визначених у договорі пропорціях. На відміну від кредитної операції, яка гарантує отримання банком чітко визначеного у договорі кредитного процента, проєктне фінансування не надає банкові жодних гарантій. Є ризик отримання збитків, але і є імовірність отримання інвестиційного прибутку за нормою, що перевищує кредитний процент. Тому обґрунтування доцільності проєктного фінансування потребує залучення до нього висококваліфікованих кадрів. За умови правильного визначення індивідуальних параметрів грошових потоків транспортного підприємства фінансовий інжиніринг розширює можливості фінансування довгострокових проєктів інноваційно-інвестиційного оновлення основних засобів. Фінансовий інжиніринг відповідає потребам транспортної галузі, яка характеризується їх значною питомою вагою у структурі активів і великою абсолютною вартістю основних засобів.

Фінансові аспекти регулювання діяльності транспортних підприємств можна розглядати з позицій процесного підходу [11, с. 92], коли операційний процес транспортного підприємства можливо поділити на підготовку до перевезень, перевезення, результат перевезень (табл. 1).

На етапі підготовки до перевезень необхідно створити матеріальну базу – рухомий склад, транспортну інфраструктуру, інші об'єкти основних засобів, нематеріальні активи, здійснити капітальні вкладення, тобто сформувати необоротні активи. Джерелом їх фінансування є власник капіталу, який може бути представлений державою, або приватним інвестором. У разі недостатності фінансових ресурсів інвестор може звернутися до кредиторів, які готові надати довгострокові позикові фінансові ресурси, які в балансі транспортного підприємства відображаються як довгострокові зобов'язанням.

На етапі перевезень транспортне підприємство має найняти операційний персонал, мати відповідні елементи запасів для обслуговування рухомого складу і транспортної інфраструктури (паливо, запасні частини, сировину, матеріали тощо). Зазначені фінансові ресурси розміщуються в оборотні активи і формуються за рахунок власного

Характеристика фінансових ресурсів, які відповідають певним етапам операційного процесу транспортних підприємств

| Операційний процес | Фінансові ресурси | | |
|-----------------------|--|---|--|
| | вид | власник | джерело розміщення |
| підготовка | власний капітал і довгострокові зобов'язання | інвестор (у т.ч. держава), кредитори | необоротні активи |
| перевезення | власний оборотний капітал, кредити та інші поточні зобов'язання, страхові премії (виплати) | власники підприємства, банківські установи, страхові компанії | оборотні активи |
| результат перевезення | дохід від реалізації транспортних та супутніх послуг | власники підприємства, наймані працівники, контрагенти, держава | елементи операційних витрат, виплати власникам капіталу, податків і зборів державі |

Джерело: власна розробка

оборотного капіталу, короткострокових кредитів та інших поточних зобов'язань, кредиторської заборгованості. Транспорті перевезення є об'єктом обов'язкового чи добровільного страхування (залежно від виду транспорту), тому у складі витрат транспортне підприємство несе витрати на страхування, а у разі настання страхового випадку отримує від страхової компанії страхові виплати.

На третьому етапі формується результат перевезень, заради якого і розпочинався операційний процес. Спочатку він представлений доходом від реалізації транспортних та супутніх послуг, який формується за рахунок транспортних тарифів за перевезення вантажів, пасажирів, пошти, надання послуг ресторанного господарства тощо. Власниками доходу транспортного підприємства є власники підприємства, наймані працівники, контрагенти, держава. Дохід транспортного підприємства розщепляється на операційні, фінансові та інвестиційні витрати, чистий прибуток і податок на прибуток. Частка доходу, яка належить найманим працівникам і контрагентам відображається у складі операційних витрат за статтями елементів операційних витрат, а саме –

витрати на оплату праці і матеріальні витрати. Частка доходу, що належить власникам транспортного підприємства – чистий прибуток. Частка доходу, що належить державі – це чистий прибуток і відрахування на соціальні заходи, які нагодяться у складі операційних витрат.

Особливістю транспортного комплексу є одночасне формування фінансових ресурсів як вертикальних, так і горизонтальних напрямків. Це означає необхідність володіння значним обсягом гнучкої, реальної, доступної інформації, необхідної для прийняття управлінських рішень.

Галузеві особливості транспорту висувають високі вимоги до організації бухгалтерського обліку транспортних підприємств, оскільки транспортний рух стає все більш інтенсивним. Необхідність зростання пропускної спроможності транспортної інфраструктури вимагає застосування високонадійних автоматизованих інтелектуальних транспортних систем управління, в основі яких лежать сучасні телекомунікаційні рішення. Для зниження трансакційних витрат доцільно об'єднати їх з інформаційними системами бухгалтерського обліку, в яких постійний рух транспортних засобів має бути належним чином відображений [12, с. 88]. Транспортні засоби мають бути взяті на облік у відповідних реєстрах, тому без видачі реєстраційних номерів їх неможливо ввести в експлуатацію. Синтетичний облік транспортних засобів ведеться на субрахунку 105 рахунка 10 «Основні засоби».

Для зниження ризиків діяльності і зміцнення економічної безпеки транспортних підприємств вони мають сформувати відповідне обліково-аналітичне забезпечення з достовірною обліковою інформацією, яка дозволяє оперативно вирішувати оперативні завдання по управлінню підприємствами. Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств являє сукупність узагальнення інформації за даними фінансового та управлінського обліку з метою забезпечення ключових компонентів економічної безпеки.

Збереження конфіденційної інформації та безпеку її зберігання на транспортному підприємстві забезпечує бухгалтерська служба [13, с. 47] як структурний підрозділ, що: по-перше, веде бухгалтерський облік і складає фінансову, податкову та статистичну звітність; по-друге, забезпечує внутрішніх та зовнішніх користувачів достовірною і своєчасною інформацією про господарську діяльність транспортного підприємства, яка необхідна для прийняття відповідних рішень.

3. Правові засади регулювання діяльності транспортних підприємств та їх фінансової підтримки в умовах воєнного стану

У системі регулювання діяльності транспортних підприємств важливу роль відіграють Постанови КМУ, якими затверджено:

- порядок фінансового забезпечення підтримки функціонування дорожнього господарства та транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану (від 04.11.2022 № 1248) [14], (від 27.09.2022 № 1081);
- порядок функціонування Єдиного державного реєстру транспортних засобів в умовах воєнного стану (від 14.10.2022 № 1162);
- порядок забезпечення безперебійного функціонування залізничного транспорту в умовах воєнного стану (від 25.05.2022 № 624);
- порядок навчання водіїв та державну реєстрацію транспортних засобів у період воєнного стану в Україні (від 10.05.2022 № 584);
- порядок перевезень гуманітарної допомоги, залізничним транспортом в умовах воєнного стану (від 27.03.2022 № 379);
- порядок підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами в період дії воєнного стану на території України або окремих її місцевостях (від 25.03.2022 № 360);
- порядок здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану (від 20.03.2022 № 330);
- порядок перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану (від 29.12.2021 № 1456);
- порядок встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан (від 29.12.2021 № 1455);

Наказом МІУ від 09.07.2022 № 503 затверджено Порядок оцінки шкоди, заподіяної внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та воєнних дій на території України, у сферах безпеки судноплавства в акваторії українських портів у Дунайському регіоні та перевезень залізничним транспортом.

У складі МОУ створено Державну спеціальну службу транспорту (ДССТ) як спеціалізоване військове формування для забезпечення

стійкого функціонування транспорту в мирний час та в особливий період. Постановою КМУ від 03.10.2018 № 810 затверджено «Правила застосування спеціальних засобів військовослужбовцями та працівниками воєнізованої охорони ДССТ під час здійснення службових обов'язків та перелік таких засобів.

Розміри і порядок виплати винагороди військовослужбовцям ЗСУ та ДССТ за безпосередню участь у воєнних конфліктах визначаються наказами МОУ (від 10.02.2016 № 67, від 07.05.2019 № 215, від 29.03.2019 № 138), а також МПУ від 18.07.2016 № 243. Порядок організації та несення вартової служби воєнізованою охороною на об'єктах ЗСУ та ДССТ унормовано наказом МОУ від 25.10.2016 № 560. Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті затверджено Постановою КМУ від 28.11.2012 № 1091.

Таким чином, охарактеризованими вище нормативними актами унормовуються такі питання діяльності транспортного комплексу в умовах воєнного стану: фінансове забезпечення; державна реєстрація транспортних засобів та підготовка водіїв; безперербійне функціонування; перевезення гуманітарної допомоги, митний контроль, статус і функції ДССТ.

Порядок бюджетного фінансування в умовах воєнного стану визначається другим абзацем підпункту 2 пункту 22 розділу VI «Прикінцеві та перехідні положення» Бюджетного кодексу України [15]. Принципове значення має можливість прийняття рішень КМУ за погодженням з Верховним Головнокомандувачем ЗСУ щодо скорочення видатків і кредитування державного бюджету та їх спрямування до резервного фонду з метою використання на потреби структур, що реалізують оборонні функції держави. Функції у частині бюджетних повноважень органів місцевого самоврядування, їх виконавчих органів, місцевих державних адміністрацій, військово-цивільних адміністрацій перекладаються на військові адміністрації. Відповідно до Указу Президента України «Про правовий режим воєнного стану» Вони у межах населених пунктів на відповідній території мають такі повноваження у сфері транспорту: регулювання тарифів на транспортні та інші послуги; управління об'єктами транспорту і зв'язку, що перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, забезпечення їх належного утримання та ефективної експлуатації, необхідного рівня

та якості послуг населенню; затверджувати маршрути і графіки руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форми власності, узгоджувати питання транзитного перевезення пасажирів і вантажів; залучати підприємства, установи та організації, що не належать до комунальної власності, до участі в обслуговуванні населення засобами транспорту і зв'язку [1].

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», військові адміністрації у рамках тимчасових обмежень конституційних прав і свобод людини і громадянина мають право на примусове відчужування майна, що перебуває у приватній або комунальній власності, для потреб держави, у тому числі транспортних засобів [1]. При цьому це вилучення відбувається не автоматично, а за необхідністю [16, с. 166]. Підстави можуть носити як загальний, так і частковий характер відповідно до Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» [17]. Відповідно до його положень відчуження майна може здійснюватися не лише у юридичних, але й у фізичних осіб. Але з огляду на перший випадок введення повномасштабного введення режиму воєнного стану в Україні, практичні механізми реалізації положень цього Закону потребують подальшої розробки. Що стосується транспортних засобів, то поширеною в Україні є практика їх примусового вилучення військовими адміністраціями у фізичних осіб, які управляють автомобілем в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння за умови його використання для потреби ЗСУ чи інших військових формувань.

Закон України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» [18] у статті 6 передбачається військово-транспортний обов'язок в умовах особливого періоду, спрямований на задоволення потреб ЗСУ та інших військових формувань у транспортних засобах і техніці.

Велике значення для фінансування транспортного комплексу України відіграє програмно-цільовий метод і державні зовнішні запозичення. Україна в особі МІУ разом з Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) реалізують проекти «Міський громадський транспорт України II» [19] і «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України» [20]. Вони фінансуються зі спеціального фонду Державного бюджету України, сформованого за рахунок кредитних коштів ЄІБ, відповідно за програмами 3101610 «Розвиток міського пасажирського

транспорту в містах України», 3101630 «Безпека руху в містах України». У зв'язку з введенням воєнного стану фінансування за зазначеними статтями скорочено: за програмою 3101610 – на суму 3579,7 тис. грн., за програмою 3101630 – на суму 1789,85 млн. грн. Зазначені кошти спрямовані на збільшення обсяг видатків спеціального фонду за програмою 3511030 «Резервний фонд» на суму 5369,55 млн. грн. Зазначені сума спрямована на фінансування Державним агентством автомобільних доріг (ДААД) заходів, пов'язаних із утриманням автомобільних доріг загального користування державного значення в належному технічному стані для безперебійного і безпечного руху ними автомобільних транспортних засобів, забезпечення сталого функціонування дорожнього господарства в осінньо-зимовий період 2022/23 року, а також проведення аварійно-відновлювальних робіт. Перерозподіл коштів відбувся на підставі його погодження МІУ з Верховним Головнокомандувачем ЗСУ, яке стало підставою внесення змін до розпису Державного бюджету України, здійснених Міністерством фінансів України.

МІФ затвердило перелік об'єктів та заходів, які фінансуються за рахунок спеціального фонду, підготовлений ДААД за поданням державних підприємств та організацій, що належать до сфери його управління, та обласних, Київської міської військових адміністрацій. ДААД щоквартально до 10 числа місяця, що настає за звітним періодом, звітує перед МФУ про використання виділених коштів спеціального фонду Державного бюджету України для надіслання до ЄІБ.

Постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2022 № 879 затверджено питання фінансування робіт з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури [21]. На її виконання НБУ відкрив МІФ рахунок для зарахування внесків від різних осіб (фізичних, юридичних, приватного права, публічного права) в національній та іноземній валюті «Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури» (ФВЗМІ), інформацію про який розміщено на офіційному сайті МІФ [22]. Призначенням створеного ФВЗМІ є компенсація шкоди та збитків, спричинених бойовими діями, терористичними актами, диверсіями через війну рф проти України.

Об'єкти транспортної галузі, які можуть отримати компенсацію з ФВЗМІ, за видами транспорту та об'єктами транспортної інфраструктури представлено у табл. 2.

**Об'єкти транспортної галузі,
які можуть отримати компенсацію з ФВЗМІ**

| Вид транспорту | Об'єкти |
|---------------------------------|--|
| 1 | 2 |
| залізничний | магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, зокрема залізничні станції, пасажирські вокзальні комплекси, колії загального користування, тягові підстанції, |
| | контактна мережа та інша пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів; |
| дорожнє господарство | автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; виробничі потужності дорожнього господарства, крім рухомого майна |
| авіаційний | аеродроми та аеродромні об'єкти |
| морський | портова інфраструктура, крім рухомого майна |
| внутрішнього водного транспорту | все, крім рухомого майна |

Джерело: побудовано за даними [21]

Для дорожнього господарства, морського і внутрішнього водного транспорту зроблено виключення у формі рухомого майна.

4. Висновки

1. Під державним регулюванням діяльності транспортних підприємств розуміємо сукупність заходів в сфері функціонування транспортної системи, спрямованих на її оптимізацію, зростання ефективності ринку транспортних послуг, досягнення стратегічних і тактичних завдань держави. Показано, що мета, форми і методи державного регулювання транспорту є похідними від зовнішнього середовища, яке може визначатися звичайним станом підприємства, надзвичайними умовами, воєнним і особливим станом.

2. Корінь «воєн» має відношення до транспортних підприємств навіть у мирний час, оскільки деякі з них, зокрема залізничні, мають

воєнізовану охорону, яка взаємодіє з правоохоронними органами України. У складі Міністерства оборони створено Державну спеціальну службу транспорту як спеціалізоване військове формування для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в особливий період.

3. Систематизовано методи державного регулювання транспортних підприємств, які поділяються на адміністративні (прямі) та ринкові (непрямі). Показано, що в умовах воєнного стану зростає роль адміністративних методів. По мірі післявоєнного відновлення економіки зростатиме роль ринкових методів регулювання транспортних підприємств. Акцент зроблено на фінансовий інжиніринг, представлений двома формами: бюджетно-цільовою та ринковою.

4. Розроблено форму матриці, яка ставить у відповідність вид, власника, джерела фінансових ресурсів певним етапам операційного процесу транспортних підприємств. Визначено роль бухгалтерського обліку та формування фінансової звітності у її побудові.

5. Узагальнено зміст нормативних активів, які унормовують діяльність транспортного комплексу України в особливий період у частині таких питань: фінансове забезпечення; державна реєстрація транспортних засобів та підготовка водіїв; безперервне функціонування; перевезення гуманітарної допомоги, митний контроль, статус і функції ДССТ, примусове відчужування майна, у т.ч. транспортних засобів.

6. Визначено особливості порядку бюджетного фінансування в умовах воєнного стану відповідно до вимог Бюджетного кодексу України на основі прийняття рішень КМУ за погодженням з Верховним Головнокомандувачем ЗСУ щодо скорочення видатків і кредитування державного бюджету та їх спрямування до резервного фонду з метою реалізації оборонних функцій держави. У частині фінансування транспорту відбулося скорочення за програмами 3101610 «Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України», 3101630 «Безпека руху в містах України» задля збільшення обсягу видатків спеціального фонду за програмою 3511030 «Резервний фонд».

7. Міністерство інфраструктури України є адміністратором позабюджетного Фонду відновлення зруйнованого майна та інфраструктури, призначеного для компенсації шкоди та збитків, спричинених війною рф проти України. Узагальнено об'єкти транспортної галузі,

які можуть отримати компенсацію з Фонду, за видами транспорту та об'єктами транспортної інфраструктури. Це дозволяє зробити стримано оптимістичні очікування щодо післявоєнного відновлення України та її транспортної галузі.

Список використаних джерел:

1. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24 лютого 2022 р. № 64. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>
2. Смерічевський С. Ф., Михальченко О. А., Райчева Л. І. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>
3. Смерічевський С. Ф., Михальченко О. А., Райчева Л. І. Структурна політика відтворення в транспортному комплексі України та інноваційно-інвестиційні механізми її реалізації. *Економіка та держава*. 2022. № 7. С. 16–21. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2022.7.16>
4. Про оборону України : Закон України від 06.12.1991 № 1932-ХІІ. Редакція від 03.08.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12?find=1&text=%D0%BE%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B8%D0%B9#w1_1
5. Про боротьбу з тероризмом : Закон України від 20.03.2003 № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15/ed20180729#n36>
6. Футулуйчук Д. Д. Організаційно-правові засади участі залізничної жандармерії у військово-організаційному і транспортно-технічному забезпеченні воєнних операцій ЗУНР у 1918–1920 рр. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького*. 2012. № 6. С. 87–93.
7. Яремко В. Я. Адміністративно-юрисдикційна діяльність воєнізованої охорони на залізничному транспорті. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2010. Вип. 4. С. 225–229.
8. Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.01.1994 № 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7-94-%D0%BF#Text>
9. Ковалів М. В. Взаємодія підрозділів воєнізованої охорони з органами внутрішніх справ на залізничному транспорті. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2011. Вип. 7. С. 116–118.
10. Горобінська І. В. Фінансовий інжиніринг як інструмент державного регулювання відтворювальних процесів в транспортній галузі. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 10. С. 433–439.
11. Чебанова Н. В. Фінансові аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 27. С. 91–93.

12. Біленко А. О. Особливості обліку наявності та руху транспортних засобів. *Управління розвитком*. 2014. № 2. С. 87–89.

13. Кухар М. Ф. Організація обліку в системі управління економічною безпекою підприємств залізничного транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2015. № 12(1). С. 45–48.

14. Деякі питання фінансового забезпечення підтримки функціонування дорожнього господарства та транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 04.11.2022 № 1248. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1248-2022-%D0%BF>

15. Бюджетний кодекс України : Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#n2537>

16. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю. Примусове відчуження транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану: теоретико-правовий аспект. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2022. Вип. 2. С. 158–167.

17. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Закон України від 17.05.2012 № 4765-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#Text>

18. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 № 3543-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>

19. Фінансова угода «Міський громадський транспорт України II» між Україною та Європейським інвестиційним банком : Міжнародний документ від 09.12.2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_006-20#Text

20. Фінансова угода (Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України») між Україною та Європейським інвестиційним банком Україна : Міжнародний документ від 09.07.2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_002-18#Text

21. Деякі питання фінансування робіт з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.07.2022 № 879. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2022-%D0%BF#n48>

22. Фонд відновлення зруйнованого майна та інфраструктури. Офіційний сайт Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/fond-vidnovlennya-zruynovanogo-mayna-ta-infrastrukturi.html>

References:

1. Pro vvvedennia voiennoho stanu v Ukraini: Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 24 liutoho 2022 r. № 64. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>

2. Smerichevskiy S. F., Mykhalchenko O. A., Raicheva L. I. Problemy i perspektivy modernizatsii transportnoho kompleksu natsionalnoi ekonomiky. *Ekonomika ta suspilstvo*. 2022. Vyp. 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>

3. Smerichevskiy S. F., Mykhalchenko O. A., Raicheva L. I. Strukturna polityka vidtvoрення v transportnomu kompleksі Ukrainy ta innovatsiino-investytsiini mekhanizmy yii realizatsii. *Ekonomika ta derzhava*. 2022. № 7. S. 16–21. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2022.7.16>

4. Pro oboronu Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 06.12.1991 № 1932-XII. Redaktsiia vid 03.08.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12?find=1&text=%D0%BE%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B8%D0%B9#w1_1

5. Pro borotbu z teroryzmom: Zakon Ukrainy vid 20.03.2003 № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15/ed20180729#n36>

6. Futuluichuk D. D. Orhanizatsiino-pravovi zasady uchasti zaliznychnoi zhandarmerii u viiskovo-orhanizatsiinomu i transportno-tekhnichnomu zabezpechenni voiennykh operatsii ZUNR u 1918 – 1920 rr. *Naukovo-informatsiinyi visnyk Ivano-Frankivskoho universytetu prava imeni Korolia Danyla Halytskoho*. 2012. № 6. S. 87–93.

7. Iaremko V. Ya. Administratyvno-yurysdyktsiina diialnist voienizovanoi okhorony na zaliznychnomu transporti. *Naukovi zapysky Lvivskoho universytetu biznesu ta prava*. 2010. Vyp. 4. S. 225–229.

8. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro vidomchu voienizovanu okhoronu aktsionernoho tovarystva “Ukrainska zaliznytsia”. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11.01.1994 № 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7-94-%D0%BF#Text>

9. Kovaliv M. V. Vzaiemodiia pidrozdiliv voienizovanoi okhorony z orhanamy vnutrishnikh sprav na zaliznychnomu transporti. *Naukovi zapysky Lvivskoho universytetu biznesu ta prava*. 2011. Vyp. 7. S. 116–118.

10. Horobinska I. V. Finansovi inzhynirnyh yak instrument derzhavnogo rehuliuвання vidtvoriuvalnykh protsesiv v transportnii haluzi. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*. 2012. Vyp. 10. S. 433–439.

11. Chebanova N. V. Finansovi aspekty rehuliuвання diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2009. № 27. S. 91–93.

12. Bilenko A. O. Osoblyvosti obliku naiavnosti ta rukhu transportnykh zasobiv. *Upravlinnia rozvytkom*. 2014. № 2. S. 87–89.

13. Kukhar M. F. Orhanizatsiia obliku v systemi upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pidpriemstv zaliznychnoho transportu. *Ekonomika. Finansy. Pravo*. 2015. № 12(1). S. 45–48.

14. Deiaki pytannia finansovoho zabezpechennia pidtrymky funktsionuvannia dorozhnogo gospodarstva ta transportnoi infrastruktury v umovakh voienneho stanu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 04.11.2022 № 1248. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1248-2022-%D0%BF>

15. Biudzhetnyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 08.07.2010 № 2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#n2537>

16. Vitvitskyi S. S., Veselov M. Yu. Prymusove vidchuzhennia transportnykh zasobiv v umovakh pravovoho rezhymu voienneho stanu: teoretyko-pravovyi aspekt. *Visnyk Luhanskoho derzhavnogo universytetu vnutrishnikh sprav imeni E. O. Didorenka*. 2022. Vyp. 2. S. 158–167.

17. Properedachu, pryusove vidchuzhennia abo vyluchennia maina v umovakh pravovoho rezhymu voienneho chy nadzvychainoho stanu: Zakon Ukrainy vid 17.05.2012 № 4765-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#Text>

18. Pro mobilizatsiinu pidhotovku ta mobilizatsiiu: Zakon Ukrainy vid 21.10.1993 № 3543-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>

19. Finansova uhoda «Miskyi hromadskyi transport Ukrainy II» mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym investytsiinym bankom: Mizhnarodnyi dokument vid 09.12.2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_006-20#Text

20. Finansova uhoda (Proekt «Pidvyshchennia bezpeky avtomobilnykh dorih v mistakh Ukrainy») mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym investytsiinym bankom Ukraina. Mizhnarodnyi dokument vid 09.07.2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_002-18#Text

21. Deiaki pytannia finansuvannia robit z vidnovlennia zruinovanoho maina ta infrastruktury: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 29.07.2022 № 879. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2022-%D0%BF#n48>

22. Fond vidnovlennia zruinovanoho maina ta infrastruktury. Ofitsiinyi sait Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/content/fond-vidnovlennya-zruinovanogo-mayna-ta-infrastrukturi.html>