

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧИХ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

Т. В. Дудка, доцент кафедри економіки, Національний Транспортний Університет, tvdudka58@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-7365-2403>,

Г. І. Лаврик, старший викладач кафедри економіки, Національний Транспортний Університет, lavrik.anna7@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9554-5040>,

С. В. Кривошеєва, старший викладач кафедри економіки, Національний Транспортний Університет, s.kryvosheieva@ntu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-9779-8746>,

І. О. Манжос, студентка, Національний транспортний Університет, irinamanzos566@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0006-9968-0350>

Методологія дослідження. Методологічною основою дослідження стали методи: аналізу та синтезу. Методами, використаними в статті для проведення досліджень, є: аналіз, синтез, системний підхід, процесний підхід та теоретичне узагальнення – для узагальнення пропозицій формування послідовності особливостей використання виробничих засобів транспортних підприємств; структурно-логічний підхід – до оцінювання ефективності використання виробничих засобів в умовах сучасних реалій діяльності транспортних підприємств в контексті змін та невизначеності через військову агресію та окупацію.

Результати. У статті досліджено особливості використання виробничих засобів транспортних підприємств в умовах воєнного стану в Україні. Ефективне використання основних засобів транспортних підприємств України в умовах воєнного стану має критично важливе значення. Транспортна система забезпечує не лише економічні процеси, а й виконує оборонні функції: евакуацію населення, перевезення гуманітарних вантажів, військової техніки, боеприпасів, засобів забезпечення та підтримки критичної інфраструктури. Саме тому підтримання працездатності основних засобів – це не просто виробниче завдання, а елемент національної безпеки країни. В сучасних умовах воєнного стану показники дозволяють оцінити не лише економічну віддачу активів, а й їхню стійкість у надзвичайних умовах: інтенсивну експлуатацію запасних частин і т. д.

Новизна. З початком повномасштабної збройної агресії транспортні підприємства опинилися в умовах різкого погіршення зовнішнього і внутрішнього економічного середовища. У таких умовах ефективність використання основних засобів (рухомого складу, ремонтних баз, обладнання) безпосередньо впливає на можливість транспортних підприємств продовжувати діяльність, виконувати перевезення, забезпечувати суспільні, виробничі та оборонні потреби країни. Одночасно управління оборотними засобами ускладнюється нестабільністю постачання, коливанням цін, необхідністю оперативного перерозподілу запасів, а також зростанням ризику невчасного надходження коштів до бюджету через затримки маршрутів, тимчасову окупацію окремих територій та інші фактори воєнного характеру.

Практична значущість. Полягає у створенні системи аналізу використання основних засобів та підвищення ефективності їх експлуатації в умовах воєнного стану.

Ключові слова: виробничі засоби, транспортна система, ефективність використання основних засобів, економічне відновлення, таксономічний аналіз, динаміка пасажирообігу, прискорені методи амортизації, оптимізація рухомого складу, інвестиції, логістика автоперевезень.

Постановка проблеми. Метою дослідження є теоретичне обґрунтування та визначення особливостей використання основних і оборотних засобів транспортних підприємств в умовах воєнного стану в Україні, а також розроблення підходів до підвищення ефективності їх використання.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання: дослідити показники технічного стану та ефективності використання основних засобів в умовах воєнного стану, визначити специфіку використання основних засобів у воєнних умовах, охарактеризувати показники оборотності оборотних засобів та вплив воєнного стану на їх використання, запропонувати практичні шляхи підвищення ефективності використання основних і оборотних засобів під час війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання оцінки та ефективного використання основних засобів транспортних підприємств розкрито в роботах Т. Мулика, О. Материнської та О. Пльонсака [16], які досліджують показники аналізу та методи оцінювання техніко-економічного стану активів. Методологічні підходи до комплексного оцінювання ресурсів, зокрема таксономічні методи, подані у дослідженні А. Крисак [7]. Практичну інформацію щодо стану та використання основних засобів у реальних умовах війни містять офіційні матеріали ДП «Укрводшлях» та Міністерства інфраструктури України, які відображають функціонування транспортної інфраструктури з 2022 року [4, 9, 13, 14].

Попри наявність досліджень, проблема управління основними засобами саме в умовах воєнного стану, руйнування інфраструктури та підвищених ризиків залишається недостатньо розкритою, що визначає актуальність подальших наукових розвідок.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основні засоби транспортних підприємств – це матеріальні активи з терміном використання понад один рік, які забезпечують процес надання транспортних послуг. До них належать транспортні засоби (вантажні

автомобілі, автобуси, спецтехніка), будівлі, споруди, технічне обладнання, ремонтні бази, засоби навантаження та зберігання. Це підтверджується нормативним визначенням терміну «основні засоби». [1]

У структурі транспортних підприємств найбільшу частку займає саме рухомий склад (рах. 105 «Транспортні засоби»), що зумовлює домінуючу роль технічного стану машин у якості та безпеці перевезень. [3]

Повномасштабна війна створила унікальні умови для функціонування транспортних підприємств. Основні засоби опинилися в умовах: підвищеного ризику фізичного знищення або пошкодження (обстріли, диверсії, замінування доріг); обмеженості пересування через блокпости, заборонені зони, небезпечні напрямки; ускладненого доступу до пального, мастил, запасних частин; зростання навантаження на транспорт через евакуації, військові перевезення, гуманітарні рейси; часткової мобілізації водіїв і механіків, що вплинуло на кадровий ресурс.

За НП(С)БО 7 підприємства зобов'язані вести облік основних засобів, їх оцінки, зносу та амортизації навіть в особливих умовах [2].

Війна створює специфічні проблеми, такі, як : прискорений фізичний знос через інтенсивну експлуатацію; неможливість проведення своєчасних капітальних ремонтів; потреба у тимчасовому переведенні транспорту в режим «консервації» в небезпечних регіонах; ризики повного знищення активів і потреба фіксації втрат в обліку (акти списання, ліквідації).

Ефективне використання основних засобів транспортних підприємств України в умовах воєнного стану має критично важливе значення. Основні засоби транспортних підприємств включають рухомий склад (автомобілі, локомотиви, вантажні судна), техніку для навантаження та розвантаження, дорожньо-будівельні машини, ремонтне обладнання, будівлі, склади, гідротехнічні споруди, навігаційні системи, ІТ-інфраструктуру та засоби диспетчеризації. У довоєнний період їхня структура аналізувалася пере-

важно з позиції економічної ефективності, тоді як у воєнний час на перший план виходять критерії стійкості, надійності, мобільності та здатності забезпечувати безперебійність логістичних операцій.

Прикладом адаптації транспортних підприємств до роботи у воєнних умовах є діяльність ДП «Укрводшлях», яке у 2022 році зберегло функціонування гідротехнічних споруд, забезпечення судноплавства та об-

слуговування навігаційного обладнання, незважаючи на високі ризики та бойові дії на окремих ділянках водних шляхів [4]. Дані фінансової звітності Міністерства інфраструктури України підтверджують, що підприємство зберегло основні фонди та забезпечувало операційні процеси, необхідні для захисту та підтримання безпеки водного транспорту [5].

Топ 15 пасажирських перевізників в Україні

15 найбільших за виручкою компаній пасажирських перевізників в Україні

Суб'єкт господарської діяльності	Виручка 2024, млн грн	Виручка 2023, млн грн	Виручка 2022, млн грн	Виручка 2021, млн грн
КП "КИЇВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН"	1 630,5	1 589,9	1 085,5	2 189,4
КП "КИЇВПАСТРАНС"	1 317,1	1 082,1	615,1	1 596,6
Львівське комунальне автотранспортне підприємство № 1	884,8	572,0	424,2	296,1
Львівське комунальне підприємство "Львівелектротранс"	697,1	570,7	464,5	332,4
ТОВ "ААЗ ТРЕЙДІНГ-АВТОЛЮКС"	586,0	552,0	358,4	167,4
КП "ШВИДКІСНИЙ ТРАМВАЙ"	554,2	552,0	516,9	15,3
ТОВ "Львівське АТП-14631"	409,0	367,8	309,9	167,2
ПрАТ "АТП 16329"	386,7	282,0	157,6	90,4
КП "МІСЬКИЙ ТРОЛЕЙБУС"	337,6	330,5	328,2	12,8
КП "ЧЕРНІВЕЦЬКЕ ТРОЛЕЙБУСНЕ УПРАВЛІННЯ"	316,5	258,9	115,6	66,5
КП "ВІННИЦЬКА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ"	293,2	390,4	117,7	186,8
Хмельницьке комунальне підприємство "ЕЛЕКТРОТРАНС"	264,0	226,7	188,0	124,3
КП "ДНІПРОВСЬКИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ" ДНІПРОВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ	239,7	215,6	201,7	185,9
КП "ЧЕРНІГІВСЬКЕ ТРОЛЕЙБУСНЕ УПРАВЛІННЯ" ЧЕРНІГІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ	226,5	193,9	134,8	139,6
КП "ЕЛЕКТРОТРАНС" КРОПИВНИЦЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ	208,6	201,9	156,6	154,3

Джерело: YC Market (станом на 16.12.2025 р.)

YC MARKET

Рисунок 1. Топ 15 пасажирських перевізників в Україні за 2022–2024 роки

Для оцінювання ефективності використання основних засобів під час війни важливо застосовувати сучасні методики економічного аналізу.

Важливим методологічним інструментом для оцінювання стану та ефективності управління основними засобами є таксономічний аналіз, запропонований Крисак [7]. Він дозволяє визначити рівень збалансованості системи управління активами, виявити слабкі місця та сформулювати пріоритети відновлення ресурсів [7]. У воєнних умовах це є ключовим для вибору оптимальних напрямів інвестування в основні засоби.

Динаміка пасажирообігу за видами транспорту дозволяє поглянути на ринок з

точки зору реального обсягу мобільності, який він забезпечує, а не лише через кількість зареєстрованих фірм. Порівняння показників 2020–2021 рр. та 2024–2025 років показує, що відбувається не просто «відновлення» у класичному сенсі, а переформатування балансу між різними видами перевезень.

Автомобільний транспорт (насамперед автобусні та автоперевезення) упродовж усього періоду зберіг провідну роль у загальному пасажирообігу і продемонстрував найбільш впевнену траєкторію відновлення після різкого «просідання» на початку 2022 року, Рисунок 1.

Уже до кінця 2024 року його місячні обсяги перевезень майже наблизилися до довоєнних пікових значень 2020–2021 років – за оцінками, відновилося понад 90% довоєнного пасажирообігу в кількісному вимірі, однак за іншої структури попиту та маршрутів.

Така стійкість свідчить про високу адаптивність автомобільних перевезень до змін географії попиту, появи нових маршрутів та децентралізації потреб у переміщенні населення, Рисунок 2.

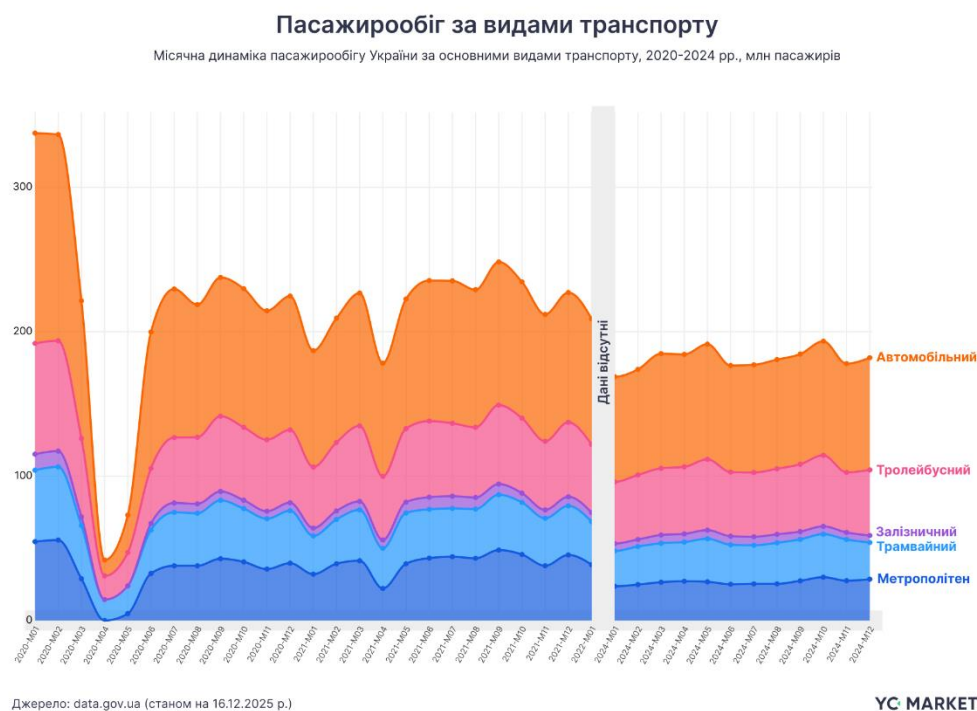


Рисунок 2. Пасажирообіг за видами транспорту

Особливої уваги у воєнний період необхідно приділити увагу зносу та амортизації основних засобів. З 1 серпня 2024 року до закінчення року, в якому буде припинено воєнний стан, прискорений метод амортизації в податковому обліку може застосовуватися не тільки під час введення в експлуатацію нових основних засобів, а й вживаних, тобто таких, які раніше були у використанні.

Згідно з Законом України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» під час військового стану для задоволення потреб Збройних сил України можуть бути тимчасово залучені транспортні засоби, які належать підприємствам, установам чи організаціям. Їх залучення під час мобілізації здійснюється територіальними центрами комплектування та соціальної підтримки, центральним управлінням або регіональними органами Служби безпеки України, відповідним підрозділом Служби зовнішньої розвідки України на підставі рішень місцевих

Служби зовнішньої розвідки України на підставі рішень місцевих державних адміністрацій, що оформлюються відповідними розпорядженнями. Приймання-передача транспортних засобів, залучених під час мобілізації, та їх повернення після оголошення демобілізації здійснюються на підставі актів приймання-передачі, в яких зазначаються відомості про власників, технічний стан, залишкову (балансову) вартість та інші необхідні відомості, що дають змогу ідентифікувати транспортні засоби. Через підвищені навантаження, відсутність своєчасного сервісу, перебої в постачанні запчастин та руйнування об'єктів інфраструктури темпи фізичного та морального зносу значно збільшуються. Це вимагає переходу до прискорених методів амортизації, що дозволяє формувати фінансові ресурси для оперативного ремонту та відновлення техніки.

Також актуальним стає застосування систем моніторингу фактичного технічного

стану, що дозволяє приймати рішення щодо продовження ресурсу машин та планування ремонту з мінімальними втратами.

У воєнних умовах ефективність використання основних засобів визначається такими ключовими факторами:

- оперативність переходу техніки в режим підвищеного навантаження. Транспортні підприємства повинні забезпечувати безперервну роботу рухомого складу та стратегічних об'єктів інфраструктури, оптимізація ремонтних робіт. Через руйнування об'єктів і труднощі логістики ремонти мають бути швидкими, мобільними й маловитратними.

- розосередити основних засобів для зменшення ризику втрат від обстрілів. Наприклад, водний транспорт зберігає судна та обладнання в різних акваторіях для мінімізації ризиків [4].

- цифровізація контролю активів. GPS-моніторинг, цифрові журнали технічного стану та системи обліку простоїв дозволяють підвищити фондовіддачу навіть під час бойових дій.

- перенаправлення інвестицій у критичні активи. Таксономічний аналіз дозволяє визначити найважливіші елементи інфраструктури, від яких залежить стабільність транспортної системи країни [7].

Станом на 8 червня 2022 року внаслідок воєнних дій зазнали руйнувань різного характеру близько 23,9 тис. км автомобільних доріг загального користування державного значення у Волинській, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Запорізькій, Київській, Луганській, Миколаївській, Одеській, Сумській, Харківській, Херсонській, Чернігівській областях. Також зруйновано 304 мости та мостові переходи.

За даними голови Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури С. Сухомлина, щороку фінансування доріг в Україні скорочують, а бюджет для цього становить 10–15% від мінімальної потреби на повноцінне утримання: у 2023 році закладали 42 мільярди гривень;

- у 2024 році виділяли 21,5 мільярда гривень;

- у 2025 році спрямовували 18,6 мільярда гривень, зокрема вперше 1,8 мільярда гривень – на місцеві дороги;

- у 2026 році передбачили 12,6 мільярда гривень, але з них на поточний ремонт та утримання доріг витратять тільки 8,6 мільярда гривень.

До повномасштабної війни ремонти доріг фінансували з дорожнього фонду, який наповнювався завдяки акцизному податку на пальне. Його продовжують збирати, однак кошти спрямовують до загального фонду бюджету, а звідти – на потреби оборони.

У зв'язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни, загальний остаточний обсяг руйнувань автомобільних доріг загального користування наразі встановити неможливо. [8]

З початку воєнного стану дорожня інфраструктура виконувала надважливі функції: забезпечення можливості евакуації та переміщення населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів, забезпечення функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості.

Згідно з Проектом Плану відновлення України у разі затягування активних військових дій план був скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) була продовжена на 2023 рік та наступні роки. Заплановано проведення обстеження та визначення мінімально необхідного обсягу робіт з нового будівництва, реконструкції, поточного ремонту, поточного середнього ремонту та утримання на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) з метою забезпечення безперебійного функціонування мережі доріг, а також виконання мінімально необхідного обсягу таких робіт на автомобільних дорогах (в тому числі на ділянках, що зазнали руйнувань внаслідок бойових дій) і проєктних робіт та формування планів для реалізації середньострокового (на 2023–2025 роки), і довгострокового (на 2026–2032 роки) планів робіт [8].

Неможливість виконання транзиту територією країни-агресора та її союзника Білорусії вплинуло на логістику автоперевезень у міжнародному сполученні. Також необхідні заходи для диверсифікації постачання палива із країн Заходу. Наразі імпорту палива здійснюється в основному із Польщі,

Румунії, Словаччини, Молдови та Угорщини, а показники його обсягу постійно зростають. Також, на сьогоднішній день внаслідок російської агресії Україна зазнала проблем із експортом української продукції, зокрема агропромислової продукції. Для цього необхідно розробляти альтернативні маршрути доставки вантажу до країн ЄС та інших ринків через Європу. Скасування адміністративного бар'єру у вигляді дозволів, який є стримуючим фактором для вільного ринку, є необхідним та важливим для забезпечення інтенсифікації економічних процесів, особливо в умовах воєнного часу. У перспективі необхідно продовжувати співпрацю у напрямку лібералізації вантажних перевезень, робота над якою була розпочата ще до початку війни.

Висновки. Виходячи з цього існує необхідність перегляду підходу стосовно реалізації поточної редакції програми, а нові виклики, які постали перед дорожньою галуззю вимагають зміни підходів до проектування та виконання ремонтно-будівельних робіт, зміни стратегічних планів стосовно розвитку окремих маршрутів, з огляду на втрату їх актуальності.

Ключові напрями розвитку транспортної інфраструктури та інтеграції України до європейської логістичної системи:

- підвищення технологічної спроможності організації мультимодальних перевезень (у тому числі розвиток транспортно-логістичних терміналів для пасажирських та вантажних перевезень), забезпечення злагодженого функціонування всіх частин ланцюга поставок з використанням декількох видів транспорту;

- встановлення чіткої координації роботи з країнами ЄС з питань організації перевезень та розвитку мережі TEN-T;

- підвищення ефективності роботи пунктів пропуску через державний кордон, синхронізація роботи з митними та прикордонними органами країн ЄС та реалізація проєктів з розвитку інфраструктури пунктів пропуску, збільшення їх пропускної спроможності, перехід на безпаперові технології, використання сучасного обладнання та зниження корупційних ризиків;

- оновлення обладнання та рухомого складу для забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту;

- перехід до сталої та розумної мобільності відповідно до Європейського зеленого курсу;

- залучення приватних інвестицій, у тому числі прямих іноземних інвестицій в інфраструктурні об'єкти України шляхом гармонізації галузевого законодавства та стандартів з ЄС;

- можливості реформування та покращення інвестиційного клімату в довгостроковій перспективі шляхом запровадження додаткових стимулів, можливість використання значних ресурсів країн-донорів для підтримки розвитку України, можливість залучення роздрібних (портфельних) інвестицій або пожертвувань на відновлення країни;

- імплементація європейських підходів в ціноутворенні, що дозволить спростити форми звітної документації для підвищення конкуренції на ринку дорожніх робіт та послуг, зменшення тиску контролюючих органів на бізнес, стимулювання впровадження інновацій.

В умовах воєнного стану ефективно використання виробничих засобів транспортних підприємств перетворюється з економічного завдання на стратегічний напрям національної безпеки, що вимагає модернізації, адаптації методів управління та впровадження інноваційних підходів до оцінювання й експлуатації активів.

Отже, в умовах воєнного стану значення основних засобів транспортних підприємств суттєво зростає. Вони виступають не лише як матеріальна база для здійснення перевезень, а й як важливий елемент забезпечення стабільності економіки та функціонування держави загалом. Транспортні підприємства виконують критично важливі завдання, зокрема перевезення гуманітарних вантажів, евакуацію населення та забезпечення потреб оборонного сектору.

Дослідження показало, що війна негативно вплинула на стан основних засобів: спостерігається їх фізичне знищення, прискорений знос, труднощі з ремонтом та обслуговуванням, а також нестача ресурсів і кваліфікованих кадрів. У таких умовах підприємства змушені адаптувати підходи до

управління активами, зокрема застосовувати прискорену амортизацію, впроваджувати сучасні методи контролю технічного стану та оптимізувати використання наявних ресурсів.

Важливо зазначити, що ефективність використання основних засобів у воєнний період визначається не лише економічними показниками, а й здатністю забезпечувати безперервність транспортних процесів, їх надійність і мобільність. Саме тому особливого значення набуває застосування сучасних методів аналізу, які дозволяють комплексно оцінити стан підприємств і визначити пріоритетні напрями їх розвитку.

Крім того, суттєві руйнування транспортної інфраструктури та зміна логістичних маршрутів вимагають перегляду підходів до організації перевезень. Втрата традиційних напрямків сприяє розвитку нових логістичних коридорів у напрямку країн Європейського Союзу, що відкриває можливості для подальшої інтеграції України до європейської транспортної системи.

У перспективі важливими напрямками розвитку є модернізація основних засобів, цифровізація управління, розвиток мультимодальних перевезень та залучення інвестицій. Таким чином, ефективне використання та відновлення основних засобів транспортних підприємств є необхідною умовою не лише економічного відновлення України, а й її подальшого сталого розвитку

Література

1. Постанова правління Національного банку України №480 від 20.12.2005р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0040-06/ed20190308#n1468/>
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» №92 від 27.04.2000 р. Міністерство фінансів України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>.
3. Податковий Кодекс України: за станом на 16 червня 2026 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>.
4. Бухгалтерський облік: навч. посібник для студентів усіх форм навчання спеціальності 051 – Економіка. [Н.В. Довгопол, Т.В. Полозова, М.О. Радченко]. Х.: ХНУРЕ, 2021. 300 с.
5. Васильєва Л.М., Бугай Т.О. Узагальнення наукових підходів до сутності поняття «основні засоби» як об'єкта бухгалтерського обліку. *Бізнес Інформ.* 2023. №9. С. 186-191. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-9-186-191>

6. Колісник, О.П., Приходько К.К.. Облік і контроль основних засобів в умовах воєнного стану. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління.* 2023. Вип. 7. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-7-09-03>

7. Крисак А.І. Таксономічний аналіз як методологічний прийом оцінювання ефективності регулювання земельних відносин. *Економічний аналіз.* 2014. Т. 17, № 1. С. 66-70. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_17\(1\)_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_17(1)_12).

8. Пчелинська Г.В. Особливості обліку вибуття основних засобів в умовах воєнного стану в Україні. *Економіка та суспільство.* 2023. Вип.51. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-13>

9. Проект Плану відновлення України. Кабінет Міністрів України. Липень 2022р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/justice.pdf>

10. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_014#Text

11. Щодо питань, пов'язаних з порядком списання підприємствами знищеного або зіпсованого майна у зв'язку із російською збройною агресією проти України. Лист Міністерства фінансів України від 10.10.2022 № 41010-06-62/23254 URL: <https://tax.gov.ua/nove-pro-podatki--novini-/629143.html>

12. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 28 «Зменшення корисності активів» № 817 від 24.12.2004 р. Міністерство фінансів України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-05>

13. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану її реалізації у 2025-2027 роках: проект постанови Кабінету Міністрів. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35763.html>.

14. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: указ Президента України від 30.09.2019 № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>.

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

16. Мулик Т., Материнська О., Пльонсак О. Аналіз господарської діяльності. Київ: ЦНЛ. 2019. 400 с.

References

1. Postanova Pravlinnia Natsionalnoho banku Ukrainy №480 vid 20.12.2005r. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0040-06/ed20190308#n1468/>
2. Polozhennia (standart) bukhgalterskoho obliku 7 «Osnovni zasoby» №92 vid 27.04.2000 r. Ministerstvo finansiv Ukrainy. Retrieved from [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00)
3. Podatkovi Kodeks Ukrainy: za stanom na 16 chervnia 2026 r. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
4. Dovgopol, N.V., Polozova, T.V., & Radchenko, M.O. (2021). *Bukhgalterskiy oblik. 051 Ekonomika.* Kharkiv: KhNURE.

5. Vasilieva, L.M., & Buhaj, T.O. (2023). Uzahalennia naukovykh pidkhodiv do sutnosti poniattia «osnovni zasoby» yak obiekta bukhhalterskoho obliku. *Biznes Inform*, (9), 186-191. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-9-186-191>
6. Kolisnyk, O.P., & Prykhodko, K.K. (2023). Oblik i kontrol osnovnykh zasobiv v umovakh voiennoho stanu. *Problemy suchasnykh transformatsii*, Ser.: *Ekonomika ta upravlinnia*, Vyp. 7. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-7-09-03>
7. Krysak, A.I. (2014). Taksonomichnyi analiz yak metodolohichniy pryiom otsiniuvannia efektyvnosti rehuliuвання zeme-lynykh vidnosyn. *Ekonomichnyi analiz*, T.17, (1), 66-70. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_17\(1\)_12..](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecan_2014_17(1)_12..)
8. Pchelynska H.V. (2023). Osoblyvosti obliku vybuttia osnov-nykh zasobiv v umovakh voiennoho stanu v Ukraini. *Ekonomika ta suspilstvoiu*, Vyp.51. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-13>
9. Proiekt Planu vidnovlennia Ukrainy. Kabinet Ministriv Ukrainy. Lypen 2022 r. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recov-eryrada/ua/justice.pdf>
10. Mizhnarodnyi standart bukhhalterskoho obliku 16 «Osnovni zasoby». Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929_014#Text
11. Shchodo pytan, poviazanykh z poriadkom spysannia pidpriemstvamy znyshchenoho abo zipsovanoho maina u zviazku iz rosiiskoio zbroinoiu ahresieiu proty Ukrainy. Lyst Ministerstva finansiv Ukrainy vid 10.10.2022 No 41010-06-62/23254 Retrieved from <https://tax.gov.ua/nove-pro-podatki--novini-/629143.html>
12. Polozhennia (standart) bukhhalterskoho obliku 28 «Zmenschennia korysnosti aktiviv» No 817 vid 24.12.2004 r. Ministerstvo finansiv Ukrainy. Retrieved from URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-05>
13. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu yii realizatsii u 2025–2027 rokakh: proiekt postanovy Kabinetu Ministriv. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/35763.html>.
14. Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku: ukaz Prezydenta Ukrainy vid 30.09.2019 № 722/2019. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>.
15. Palyvoda, O.M. (2023). Stratehii rozvytku transportnykh pidpriemstv Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehtratsii ta viiny. *BIZNESINFORM*, (8), 185-192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-8-185-192>
- 16.. Mulyk T., Materynska O., & Plonsak O. (2019). *Analiz hospodarskoii diialnosti*. Kyiv: TsNL.

SPECIFICS OF THE USE OF FIXED AND CURRENT ASSETS OF TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW IN UKRAINE

T. V. Dudka, Associate Professor of the Department of Economics, National Transport University,

H. I. Lavryk, Senior Lecturer of the Department of Economics, National Transport University,

S. V. Krivosheieva, Senior Lecturer of the Department of Economics, National Transport University,

I. O. Manzhos, Student, National Transport University

Methods. The methodological basis of the research comprises the methods of analysis and synthesis. The methods used in the article for conducting research are: analysis, synthesis, system approach, process approach and theoretical generalization - to generalize proposals for forming a sequence of features of the use of production facilities of transport enterprises; structural-logical approach - to assess the effectiveness of the use of production facilities in the conditions of modern realities of the activities of transport enterprises in the context of changes and uncertainty due to military aggression and occupation.

Results. The article examines the specific features of the use of production facilities of transport enterprises under martial law in Ukraine. The effective use of fixed assets of transport enterprises of Ukraine under martial law is of critical importance. The transport system provides not only economic processes, but also performs defense functions: evacuation of the population, transportation of humanitarian cargo, military equipment, ammunition, means of providing and supporting critical infrastructure. That is why maintaining the operability of fixed assets is not just a production task, but an element of the country's national security. In modern conditions of martial law, indicators allow us to assess not only the economic return on assets, but also their stability in emergency conditions: intensive operation of spare parts, etc.

Novelty. With the beginning of full-scale armed aggression, transport enterprises found themselves in conditions of a sharp deterioration in the external and internal economic environment. In such conditions, the efficiency of using fixed assets (vehicle fleet, repair bases, equipment) directly affects the ability of transport enterprises to continue their activities, perform transportation, and provide for the country's social, production, and defense needs. At the same time, the management of

working capital is complicated by the instability of supply, price fluctuations, the need for operational redistribution of stocks, as well as the increased risk of untimely receipt of funds to the budget due to route delays, temporary occupation of certain territories, and other factors of a military nature.

Practical value. It consists in creating a system for analyzing the use of fixed assets and increasing the efficiency of their operation in conditions of martial law.

Keywords: production facilities, transport system, efficiency of fixed assets use, economic recovery, taxonomic analysis, passenger traffic dynamics, accelerated depreciation methods, investments, road transport logistics.

Стаття надійшла до редакції 23.08.2026 р.

Прийнята до публікації 05.09.2026 р.

Дата публікації 30.09.2026 р.