

DOI: [10.32702/2307-2105-2022.5.4](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2022.5.4)

УДК 330.101-049.5

В. В. Бобиль,
д. е. н., професор, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: 0000-0002-7306-3905
С. С. Дехтяр,
аспірант, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: 0000-0002-5513-336

СПЕЦИФІКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ

V. Bobyl
Doctor of Economic Sciences, Professor,
Ukrainian State University of Science and Technologies
S. Dehtyar
Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies

SPECIFICS OF FUNCTIONING OF TRANSPORT ENTERPRISES IN CONDITIONS OF FINANCIAL INSTABILITY

Війна та пандемія викликали значне скорочення обсягів перевезень на транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило доходи цієї галузі. При цьому потреба в утриманні у належному стані всієї матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально необхідні пасажирські перевезення залишилась. Незважаючи на зростання капітальних вкладень, розміри наявних інвестицій недостатні для задоволення потреб технічного переоснащення підприємств транспорту України. На залізницях, наприклад, прогресує тенденція до збільшення фізичного зносу й морального старіння основних засобів. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Подальший розвиток підприємств транспорту України в умовах фінансової нестабільності пов'язано з удосконаленням транспортної інфраструктури; оновленням основних засобів; впровадженням новітніх технологій; наданням нових видів послуг і освоєнням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

In the context of socio-economic and integration processes, transport is becoming increasingly important. In the latter years, the transport of European countries is integrated into a single transport system in order to optimally serve the markets of the European Union.

Necessary conditions are created for this and transport is organized corridors carrying the main flows of goods and passengers.

The war, the pandemic caused a significant reduction in traffic transport, which in conjunction

with inflation significantly reduced revenues in this industry. At the same time the need to maintain in good condition the entire material and technical base of the industry, maintaining a low level of tariffs for socially necessary passenger traffic remained. The situation was complicated by the lack of real financial support from the state, in particular, no funds were provided acquisition of fixed assets and compensation for transportation of privileged categories of citizens was not fully paid.

Despite the growth of capital investment, the size of the available investments are insufficient to meet the needs of technical re-equipment of transport enterprises of Ukraine. On the railways, for example, the trend is progressing to increase physical depreciation and obsolescence of fixed assets. At the same time in Ukraine began to form market relations, to which transport companies were not quite ready.

The transport industry has begun to feel the significant negative impact of environmental forces, which include the pandemic, war and the state of the economy. All this in conditions of fierce competition leads to the displacement of Ukrainian carriers from international markets for transport services, reduces the quality of service to domestic enterprises and population, poses a real threat to the economic security of the state.

Assessment of trends and the environment of the transport industry allows us to say about its high potential At the same time, it should be noted about the decline in business activity of the transport industry. At the same time, it should be noted that the profitability of the transport industry is not characterized by stability, which indicates the presence of problems that have a destructive effect on the further development of transport enterprises.

The development of transport enterprises in Ukraine in conditions of financial instability is associated with the improvement of transport infrastructure; renewal of fixed assets; introduction of the newest technologies and high-speed movement; provision of new types of services and development of new sectors of the transport market; increasing the profitability of freight and passenger traffic and integrating it into the European transport system.

Ключові слова: *ризик; підприємства транспорту; фінансова нестабільність; розвиток; фінансовий стан.*

Keywords: *risk; transport enterprises; financial instability; development; financial condition.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Як відомо, інтеграційні процеси та необхідність забезпечення конкурентоспроможності національної економіки не можливі як без ефективного функціонування транспортної галузі, так без розширення її транспортних комунікацій. Це пов'язано з тим, що її ефективне функціонування є необхідною матеріальною основою досягнення стійкого економічного зростання вітчизняної економіки, оскільки транспортна діяльність забезпечує суттєвий внесок у створення валової доданої вартості. Саме це обумовлює необхідність дослідження діяльності підприємств даної галузі, без цього неможливе формування комплексних заходів забезпечення розвитку транспортної галузі, реалізації інфраструктурних і транспортних проєктів, особливо в умовах фінансової нестабільності. Враховуючи те, що діяльність підприємств транспорту здійснюється в умовах невизначеності, нестабільності та ризикованості, це вимагає обґрунтування домінант забезпечення їх економічної безпеки та розвитку на основі ґрунтовної діагностики середовища їх функціонування та їх діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Проблемам розвитку підприємств транспорту України присвячено праці таких дослідників, як Комчатних О., Петровська С., Редько Н. [1], Матусевич О, Чорновіл [2], Гненний О., Гудима Р. [3], Максимчук О. [4], Пивоварова Г. [5]. На нашу думку, потребують подальших досліджень питання стабільного розвитку транспортної інфраструктури України в умовах кризи.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою роботи є оцінка тенденцій та середовища функціонування підприємств транспортної галузі України в умовах фінансової нестабільності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна галузь України стала відчувати значний негативний вплив сил зовнішнього середовища, до яких слід віднести пандемію, війну, стан економіки, соціальнокультурні та політичні фактори. Усе це в умовах фінансової нестабільності призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Результати аналізу тенденцій діяльності транспортної галузі за 2014-2020 рр. свідчить про наявні ознаки

зниження ділової активності суб'єктів господарювання цієї сфери (табл. 1). Так вантажообіг за період з 2014 р. по 2020 р. зменшився на 11,43%, з 353,6 млрд. ткм до 313,2 млрд. ткм, а обсяг перевезень вантажів збільшився не суттєво – на 1,11%, з 1623 млн. до 1641 млн. т. Зокрема вантажообіг зменшився за всіма видами транспорту, крім автомобільного, за яким вантажообіг збільшився на 16,25%, з 56,0 млрд. ткм у 2014 р. до 65,1 млрд. ткм у 2020 р., та авіаційного, за яким вантажообіг збільшився на 50,00%.

Таблиця 1.
Аналіз діяльності суб'єктів господарювання транспортної галузі за 2014-2020 рр.

Вид транспорту	Роки							Середньорічний темп приросту, %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Вантажообіг, млрд. ткм								
Транспорт, усього:	353,6	334,7	344,2	364,2	361,3	355,0	313,2	-1,84
залізничний	210,2	195,1	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6	-2,91
автомобільний	56,0	53,3	58,0	62,3	72,1	65,0	65,1	2,91
водний	5,4	5,4	4,0	4,3	3,4	3,4	2,9	-9,01
авіаційний	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	8,33
трубопровідний	81,8	80,7	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3	-1,16
Перевезено вантажів, млн. т								
Транспорт, усього:	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1641	0,32
залізничний	386	350	343	339	322	313	306	-3,76
автомобільний	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1232	1,66
водний	6	6	7	6	6	6	6	0,40
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,00
трубопровідний	100	97	107	115	109	113	97	-0,15
Пасажиροобіг, млн. пас. км								
Транспорт, усього:	106,3	97,0	102,2	99,4	104,4	107,2	49,0	-8,78
залізничний	35,9	35,4	36,8	28,1	28,7	28,4	10,7	-13,72
морський	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
річковий	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
авіаційний	11,6	11,4	15,5	20,4	25,9	30,3	10,1	7,19
автомобільний (автобуси)	42,6	34,6	34,6	35,5	34,6	33,9	19,1	-10,73
тролейбусний	6,4	6,1	5,9	6,0	5,8	5,4	3,5	-8,61
трамвайний	4,3	4,2	4,0	3,9	3,9	3,7	2,5	-7,86
метрополітенівський	5,6	5,4	5,4	5,5	5,5	5,5	3,1	-7,56
Перевезено пасажирів, млн.								
Транспорт, усього:	5902	5167	4854	4648	4487	4262	2570	-11,82
залізничний	389	390	389	165	158	155	68	-19,98
морський	0	0	0	0	0	0	0	-
річковий	1	1	1	1	1	1	0	-16,67
авіаційний	6	6	8	10	12	14	5	5,12
автомобільний (автобуси)	2913	2250	2025	2019	1907	1805	1084	-13,98
тролейбусний	1097	1081	1039	1058	1016	945	579	-8,87
трамвайний	770	739	694	676	666	627	423	-8,76
метрополітенівський	726	700	698	719	727	715	411	-7,32

Складено та розраховано за джерелом [6; 7]

За статистичними даними, пасажирообіг за 2014-2020 рр. суттєво зменшився з 106,3 млн. пас. км у 2014 р. до 49,0 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 53,90%, а відповідно кількість перевезених пасажирів зменшилась з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р., тобто на 56,40%. Найбільше пасажирообіг зменшився за залізничним транспортом – з 35,9 млн. пас. км у 2014 р. до 10,7 млн. пас. км. у 2020 р., тобто на 70,19%, та за автомобільним транспортом – з 42,6 млн. пас. км у 2014 р. до 19,1 млн. пас. км у 2020 р., тобто на 55,16%. Зменшення пасажирообігу відбулось одночасно зі зменшенням кількості перевезених пасажирів. Так за період 2014-2020 рр. кількість перевезених пасажирів зменшилась на 56,46% з 5902 млн. у 2014 р. до 2570 млн. у 2020 р. або на 3332 млн. Найбільше зменшення властиве для залізничного транспорту – на 82,52% з 389 млн. пасажирів у 2014 р. до 68 млн. у 2020 р., та автомобільного транспорту – на 62,79% з 2913 млн. у 2014 р. до 1084 млн. у 2020 р.

Узагальнюючи результати дослідження тенденцій функціонування суб'єктів господарювання транспортної галузі необхідно відзначити, що впродовж 2014-2020 рр. вантажообіг усієї транспортної галузі зменшився, середньорічний темп зменшення якого склав 1,84%, одночасно зі зменшенням пасажирообігу, середньорічний темп зменшення якого склав 8,78%. Але не зважаючи на це слід відзначити, що показники

діяльності суб'єктів господарювання автомобільного транспорту мають позитивну динаміку. Так значно зросли показники суб'єктів господарювання автомобільного транспорту, зокрема вантажообіг збільшився в 1,17 рази, з 56,0 млрд. ткм у 2014 р. до 65,1 млрд. ткм у 2020 р. або на 16,25%, одночасно зі збільшенням обсягів перевезених вантажів, з 1131 млн. т у 2014 р. до 1232 млн. т у 2020 р., тобто на 101 млн. т або на 8,84%.

Діяльність підприємств транспорту здійснюється у конкурентному середовищі, а отже, отримані ними результати формуються в умовах фінансової нестабільності, а тому залежать від наявності основних засобів, їх стану, обсягів капітальних інвестицій, кількості працівників, їх середньомісячної заробітної плати та показників рентабельності.

Необхідно відзначити, що за період з 2015 р. по 2020 р. первісна вартість основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності зменшилась з 1418312,0 млн. грн. у 2015 р. до 1159770,0 млн. грн. у 2020 р. (табл. 2), тобто на 258542,0 млн. грн. або на 18,23%, при цьому питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною вартістю усіх суб'єктів господарювання щороку зменшувалась: у 2015 р. вона складала 18,6% від їх загальної суми 7641357,0 млн. грн., у 2016 р. – 19,1% від їх загальної суми 8177408,0 млн. грн., у 2017 р. – 16,6% від їх загальної суми 7733905,0 млн. грн., 2018 р. – 18,0% від їх загальної суми 9610000,0 млн. грн., у 2019 р. – 12,4% від їх загальної суми 9574186,0 млн. грн. та у 2020 р. – 11,0% від їх загальної суми 10577278,0 млн. грн. Одночасно з цим, необхідно відзначити про поступове зменшення залишкової вартості основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, яка зменшилась з 684928,0 млн. грн. у 2015 р. до 601893,0 млн. грн. у 2020 р., що становило 22,5% у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю та 13,7% відповідно.

Таблиця 2.

Наявність та стан основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за 2010-2020 рр., %

Показники	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Основні засоби за первісною вартістю, млн. грн.	1418312	1562079	1280369	1729587	1187183	1159770
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за первісною вартістю, %	18,6	19,1	16,6	18,0	12,4	11,0
Основні засоби за залишковою вартістю, млн. грн.	684928	772139	671147	641924	544467	601893
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів за залишковою вартістю, %	22,5	22,5	19,3	17,0	13,2	13,7
Вартість основних засобів, що надійшли за рік, млн. грн.	216697	202120	237793	306147	437695	376384
Ступінь зносу основних засобів, %	51,7	50,6	47,6	62,9	54,1	48,1

Складено та розраховано за джерелом [7]

Щодо основних засобів, що надійшли протягом року, то необхідно відзначити про їх суттєве нарощування – з 216697,0 млн. грн. у 2015 р. до 376384,0 млн. грн. у 2020 р., в середньому щорічний темп їх збільшення складав 13,73%, тобто їх вартість за зазначений період зросла на 73,69% або на 159687,0 млн. грн.

Можна зробити висновок про те, що в порівнянні із загальнодержавною тенденцією незначного зменшення рівня зносу основних засобів динаміка ступеня зносу основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності є позитивною, адже характеризується спадною тенденцією. У 2015 р. ступінь зносу основних засобів суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності становив 51,7%, а у 2020 р. – 48,1% та меншим від значення ступеню зносу основних засобів 8,4% у 2015 р. та на 10,4% у 2020 р.

Зазначимо, що за період з 2014 р. по 2020 р. обсяги капітальних інвестицій в наземний транспорт зросли в 7,17 раз з 2515,7 млн. грн. у 2014 р. до 18035,2 млн. грн. у 2020 р., при чому їх частка розподіляється наступним чином: у 2016 р. найбільша їх частка приходить на вантажний залізничний транспорт – 53,96%, у 2017 р. також на вантажний залізничний транспорт – 57,09%, у 2018 р., 2019 р. та 2020 р. також на вантажний залізничний транспорт – 61,46%, 54,33% та 48,29% відповідно. Необхідно відзначити і про суттєве зростання капітальних інвестицій і в вантажний автомобільний транспорт з 1470,5 млн. грн. у 2014 р. до 4136,9 млн. грн. у 2020 р., тобто в 2,81 рази або на 181,33% (рис.1).

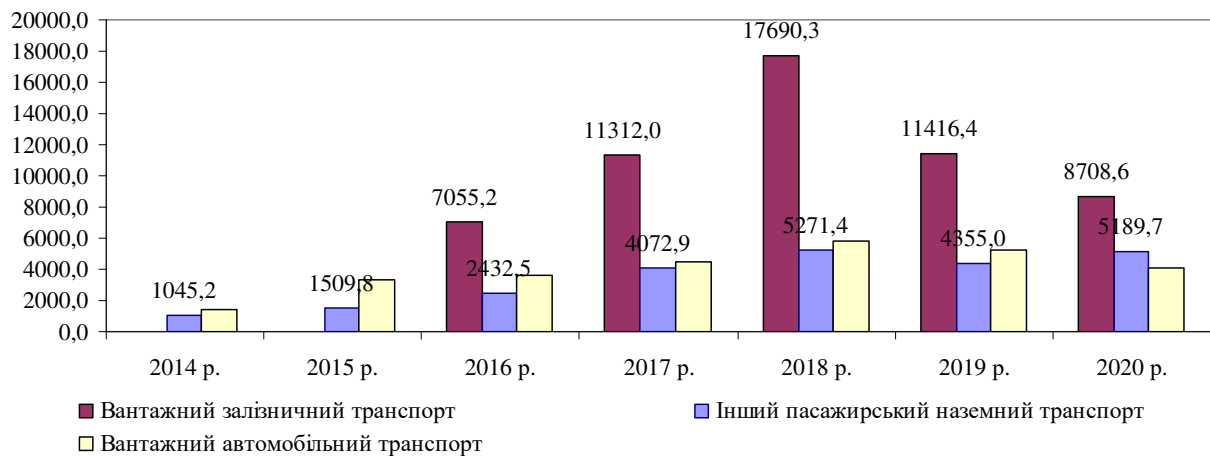
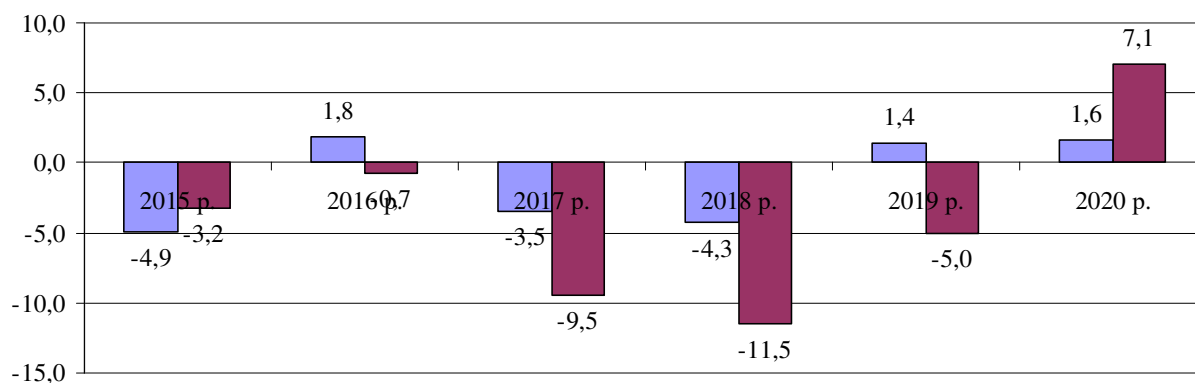


Рис. 1. Динаміка обсягів капітальних інвестицій в наземний транспорт за 2014-2020 рр., %
(складено та розраховано за джерелом [6; 7])

Середовище функціонування підприємств транспорту також залежить від динаміки працівників галузі, їх середньомісячної заробітної плати. Необхідно відзначити спадну динаміку середньооблікової кількості штатних працівників як за усіма суб'єктами господарювання, так і за суб'єктами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Так середньооблікова чисельність штатних працівників за 2015-2020 рр. зменшилась з 8064,7 тис. осіб у 2015 р. до 7345,2 тис. осіб у 2020 р., тобто на 719,5 тис. осіб або на 8,92%, а за суб'єктами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – з 661,4 тис. грн. у 2015 р. до 625,8 тис. грн. у 2020 р., тобто на 35,6 тис. грн. або на 5,38%. При цьому необхідно відзначити про зростання частки зайнятих працівників у транспорті, складському господарстві, пошті та кур'єрській діяльності з 8,20% у 2015 р. до 8,52% у 2020 р., що є безумовно позитивним чинником забезпечення їх економічної безпеки. При цьому частка середньооблікової кількості штатних працівників наземного та трубопровідного транспорту впродовж 2015-2020 рр. є доволі сталою і суттєвою: у 2015 р. – 38,71%, у 2016 р. – 41,19%, у 2017 р. – 41,48%, у 2018 р. – 39,13%, у 2019 р. – 38,40%, у 2020 р. – 39,76% [6; 7].

Щодо структури формування чистого прибутку (збитку) суб'єктами транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, то необхідно відзначити, що частки підприємств, які одержали прибуток або збиток впродовж 2015-2020 рр. є майже незмінними щороку. Так у 2015 р. прибуток обсягом 18969,9 млн. грн. отримали 70,5% суб'єктів, а збиток обсягом 36817,7 млн. грн. – 29,5%. У 2016 р. прибуток обсягом 23614,2 млн. грн. отримали 71,1% суб'єктів, а збиток обсягом 16205,5 млн. грн. отримали 28,9% суб'єктів. У 2017 р. прибуток обсягом 23399,0 млн. грн. отримали 71,1% суб'єктів, а збиток в сумі 40195,7 млн. грн. – 28,9% суб'єктів. У 2018 р. 73,6% суб'єктів отримали сумарний прибуток у сумі 25870,6 млн. грн. і лише 26,4% збиток в сумі 50136,0 млн. грн. У 2019 р. 37412,8 млн. грн. прибутку отримали 73,5% суб'єктів, а збиток в сумі 28991,0 млн. грн. 26,5% суб'єктів. А у 2020 р. 71,3% суб'єктів транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності отримали прибуток у сумі 58386,8 млн. грн., а 28,7% суб'єктів збиток в сумі 49332,0 млн. грн.

Враховуючи суттєвий вплив суб'єктів транспортного підприємництва у формування валового внутрішнього продукту необхідно відзначити і про рівень рентабельності діяльності його суб'єктів. Так динаміка показників рівня рентабельності (збитковості) діяльності підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності засвідчує, що 2016 р., 2019 р. та 2020 р. були рентабельними, відповідно 1,8%, 1,4%, 1,6%, а збитковими – 2015 р., 2017 р. та 2018 р., відповідно -4,9%, -3,5% та -4,3%. У той же час для підприємств наземного та трубопровідного транспорту прибутковим був лише 2020 р., у якому рівень рентабельності їх діяльності складав 7,1%, а 2015-2019 рр. збиткові, -3,2%, -0,7%, -9,5%, -11,5%, -5,0% відповідно (рис. 2).



■ Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність ■ Наземний і трубопровідний транспорт

Рис. 2. Рентабельність суб'єктів транспортного підприємництва

Отже, оцінка тенденцій та середовища функціонування транспортної галузі дозволяє стверджувати про її високий потенціал. Одночасно з цим необхідно відзначити про зниження ділової активності суб'єктів транспортної галузі. Одночасно з цим необхідно відзначити, що рентабельність операційної діяльності транспортної галузі не характеризується стабільністю, що свідчить про наявність проблем, які деструктивно впливають на подальший розвиток підприємств транспорту.

Висновки з цього дослідження. Розвиток підприємств транспорту України в умовах фінансової нестабільності пов'язано з удосконаленням транспортної інфраструктури; оновленням основних засобів; впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху; наданням нових видів послуг і освоєнням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

Список літератури.

1. Комчатних О., Петровська С., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні / Причорноморські економічні студії. – 2021. – Випуск 64. – URL: http://bses.in.ua/journals/2021/64_2021/4.pdf
2. Bobyl V., Matusevich O., Chornovil O. Railway transport risk management and insurance / Financial and credit activity: problems of theory and practice. – 2018. – Vol. 2, № 25. – P. 128–138
3. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В.В. Прядко – Чернівці, 2009. – С.238–239.
4. Максимчук О. Стратегічні напрями розвитку підприємств транспортної галузі / Економіст. - 2013. - № 8. С. 61–63.
5. Бобиль В.В., Пивоварова Г.Б. Бобиль В. В., Пивоварова Г. Б. Класифікація економічних ризиків залізничного транспорту України. / Ефективна економіка. - 2020. - № 12. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8456>
6. Транспорт і зв'язок України 2018: Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. – К.: Державна служба статистики України, 2019. – 154 с.
7. Транспорт України 2020: Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. – К.: Державна служба статистики України, 2021. – 116 с.
8. Валовий внутрішній продукт (у фактичних цінах). – К.: Державна служба статистики України. – URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. Кількість діючих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у розрізі регіонів у 2014-2020 роках. – К.: Державна служба статистики України. – URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. Бобиль В. В., Гненний О. М., Пивоварова Г. Б. До питання оцінки ефективності інвестицій в умовах ризику/Ефективна економіка. - 2021. № 4. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8785>

References.

1. Komchatnykh, O. Petrovska, S. and Redko, N.O. (2021), “Current state and prospects of transport infrastructure development in Ukraine”, Prychornomorski ekonomichni studii, vol. 64, available at: http://bses.in.ua/journals/2021/64_2021/4.pdf
2. Bobyl, V. Matusevich, O. and Chornovil, O. (2018), “Railway transport risk management and insurance”, *Financial and credit activity: problems of theory and practice*, Vol. 2, issue 25, pp. 128–138
3. Hudyma, R.R. (2009), “Problematic aspects of the development of transport infrastructure of Ukraine”, *Problemy i perspektivy rozvytku natsionalnoi ekonomiky v umovakh yevrointehratsii ta svitovoi finansovo-ekonomichnoi kryzy*, MFU, BDFA, etc., editor-in-chief VV Pryadko, Chernivtsi, Ukraine, pp.238–239.

4. Maksimchuk, O. (2013), "Strategic directions of development of transport industry enterprises", *Ekonomist*, vol. 8, pp. 61–63.
5. Bobyl, V. and Pyvovarova, H. (2020), "Classification of economic risks of rail transport of Ukraine", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8456> (Accessed 01 May 2022). DOI: [10.32702/2307-2105-2020.12.16](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.12.16)
6. State Statistics Service of Ukraine, (2019), "Transport and Communications of Ukraine 2018", *Statystychnyi zbirnyk*, ed. I. Petrenko, Kyiv, Ukraine, P. 154.
7. State Statistics Service of Ukraine, (2021), "Transport and Communications of Ukraine 2020", *Statystychnyi zbirnyk*, ed. I. Petrenko, Kyiv, Ukraine, P. 116.
8. State Statistics Service of Ukraine, "Gross domestic product (at actual prices)", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. State Statistics Service of Ukraine, "Number of operating economic entities by type of economic activity by regions in 2014-2020", available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. Bobyl, V., Hnennyi, O. and Pyvovarova, H. (2021), "On the question of investment efficiency in risk conditions", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 4, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8785> (Accessed 01 May 2022). DOI: [10.32702/2307-2105-2021.4.2](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.4.2)

Стаття надійшла до редакції 03.05.2022 р.