

DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8559/2025-8-15>

УДК 330.342.3

**Приймак Владислав Олександрович**

аспірант,

Харківський національний університет міського господарства  
імені О.М. БекетоваORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3853-3595>**НЕОБХІДНІСТЬ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ  
НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ  
ЯК СКЛАДОВА ЙОГО ВІДРОДЖЕННЯ**

*Актуальність та необхідність впровадження Євроінтеграційних процесів як складової відродження та виведення із багаторічної кризи громадського транспорту України не визиває сумнівів ні у економістів-транспортників, ні у фахівців-виробничників, ні у споживачів транспортних послуг. Модель Public Service Obligation (PSO), що розроблена та вдало впроваджується в Євросоюзі, може бути застосована і в Україні, для цього вже є всі підстави. Модель PSO – це ринкова модель оплати транспортних послуг, відповідно до якої органи влади (різних рівнів) компенсують перевізникам недоотримані доходи. Її впровадження обіцяє зробити міський та приміський громадський транспорт нашої країни беззбитковим. Застосування моделі PSO засновано на укладанні договорів між органами влади (частіше – місцевого самоврядування) та підприємствами-перевізниками на виконання певного обсягу транспортної роботи та в залежності від цього надавати підприємствам фінансову підтримку (розраховується із застосуванням спеціального математичного апарату). Крім того, на шляху до Євроінтеграції Україну очікують зміни не тільки в техніко-технологічному секторі функціонування всієї її власної транспортної системи, включаючи транспортну інфраструктуру, а й зміни в правовому (законодавчому) полі функціонування транспортних підприємств, кадрові зміни, зміни в стилі та методах управління підприємствами та галуззю в цілому тощо. Впровадження моделі PSO, як вважають фахівці, має стати фундаментом для будівництва прозорих та справедливих договірних відносин між органами влади та підприємствами-перевізниками та покликано забезпечити надійні та якісні транспортні послуги, поживати інвестиційний клімат та надати поштовх вітчизняним підприємствам, що виготовляють продукцію або надають послуги транспортному сектору України. Україна має стати повноправним членом ЄС в якомога коротшій строки. Отже, необхідність Євроінтеграційних процесів на громадському транспорті не тільки дасть поштовх до його відродження після атак російської воєнної агресії, а й посприятиме вступу України до Європейського співтовариства.*

**Ключові слова:** громадський транспорт, Євроінтеграція, тарифи на перевезення, доходи, витрати, прибуток, чистий фінансовий ефект.

**Vladyslav Pryimak**

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

**THE NECESSITY OF EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES  
IN UKRAINE'S PUBLIC TRANSPORT AS A COMPONENT  
OF ITS REVIVAL**

*The relevance and necessity of implementing European integration processes as a component of the revival and recovery of Ukraine's public transport from a prolonged crisis are undeniable. Economists specializing in transport, industry professionals, and consumers of transport services alike acknowledge this. The Public Service Obligation (PSO) model developed and successfully implemented in the European Union, can also be applied in Ukraine, as all prerequisites for this already exist. The PSO model is a market-based framework for compensating transport services, whereby government authorities (at various levels) reimburse carriers for lost revenue. Its implementation promises to make urban and suburban public transport in Ukraine self-sustaining. The application of the PSO model involves contracts between authorities (often local governments) and transport enterprises to carry out a specific volume of transport operations. Based on these agreements, financial support is provided to enterprises, calculated using specialized mathematical tools. Moreover, as Ukraine progresses toward European integration, changes are anticipated not only in the technical and technological operation of the entire transport system, including infrastructure, but also in the legal (legislative)*

*framework governing transport enterprises. Other transformations include personnel changes, and shifts in management styles and methods at both the enterprise and industry levels. Experts believe that implementing the PSO model should form the foundation for building transparent and fair contractual relationships between authorities and transport enterprises. It is expected to ensure reliable and high-quality transport services, stimulate the investment climate, and boost domestic enterprises that manufacture products or provide services to Ukraine's transport sector. Ukraine must strive to become a full-fledged EU member as quickly as possible. Thus, the necessity of European integration processes in public transport will not only drive its revival after the attacks of Russian military aggression but will also facilitate Ukraine's accession to the European community.*

**Keywords:** public transport, European integration, transportation tariffs, revenues, expenses, profit, net financial effect.

**Вступ.** Міський громадський транспорт України, як неодноразово підкреслювали науковці в дослідженнях різних фахових напрямків, мав та має цілу низку проблем, деякі з яких з тих або інших обставин не вдається вирішити кілька десятиріч поспіль. Означені проблеми, нажаль, мають різну природу та стосуються різних боків функціонування підприємств-перевізників. Перш за все, це економічні проблеми (низькі власні доходи, залежність від зовнішнього фінансування, не покриття з боку держави витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів, не відповідність існуючих тарифів на пасажироперевезення фактичним затратам й т. ін.). Потім йдуть проблеми юридичного характеру – застаріла нормативна база, запізнення внесення змін до Правил користування громадським транспортом [14], особливо це стосується новітніх видів громадського транспорту, що швидко та у все більшій кількості поступають на український ринок транспортних послуг, і кількість видів яких збільшується з кожним роком. Також спостерігається відсутність нормативних документів різних рівнів відносно деяких сторін діяльності підприємств транспорту. Технічні, технологічні, організаційні, управлінські проблеми теж болючі точки сучасних комунальних та приватних транспортних підприємств нашої країни. В 2023 році з'явився аналітичний огляд [7], де науковці пропонують запровадити в Україні особливий вид зобов'язань з надання транспортних послуг, що сьогодні поширюється Європою та має неабиякі успіхи, а саме Public Service Obligation (PSO). Модель PSO пропонує перевізникам комплексні рішення в подоланні їхніх проблем, обіцяє підвищити міську мобільність та створити сприятливий інвестиційний клімат для підприємств міського, приміського та міжміського громадського транспорту. Впровадження системи PSO, на думку авторів [7], має стати суттєвим кроком та важливою частиною на шляху інтеграції України в Євросоюз.

В повоєнний період, коли очікується підвищення попиту на послуги міського громадського транспорту, одночасно треба впроваджувати передовий європейський досвід сталої міської мобільності, що має на меті якнайшвидше подолання кризи міського громадського транспорту, що неправомірно затяглася.

**Матеріали і методи.** Проблематикою та шляхами вирішення проблем на міському та інших видах вітчизняного громадського транспорту займалися такі науковці: Палант О.Ю. [12–13], Водовозов Є.Н. [1–2], Никифорок О.І. [11], Димченко О.В. [4–5], Захаров Д.С. [6], Ложачевська [10], Токмакова І.В. [17], Красноштан О.М. [8], Стаматін В.В. [16], Джабраїлов А.М. [3], деякі інші. Так, Палант О.Ю. докладно розглядає стратегію та методи, а також способи управління системною модернізацією міського електричного транспорту [12–13]. Особливу увагу він надає вирішенню проблем наземного електричного транспорту, а точніше – його традиційних видів – трамваєм та тролейбусам. Розвиваючи транспортну економічну теорію Паланта О.Ю., Водовозов Є.Н. в деяких своїх роботах, зокрема [1–2] розкрив сутність механізму реструктуризації таких підприємств, застосувавши кластерний аналіз щодо визначення послідовності дій при застосуванні запропонованих ним методів. Никифорок О.І. докладно дослідила шляхи модернізації наземних транспортних систем України – залізничного, автомобільного, річкового, морського та авіаційного транспорту [11]. Вона вдало використовувала складний математичний апарат, оперувала методами імітаційного моделювання та робила обґрунтовані прогнози щодо майбутнього розвитку всього пасажирського та вантажного транспорту України. Більш детально формування антикризової стратегії розвитку залізничного транспорту України, як складової громадського транспорту країни, в роботі [17] висвітлила Токмакова І.В. Димченко О.В. в своїй роботі [4] ще в 2014 році обґрунтувала тенденції розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. В своїй подальшій роботі [5] вона розвинула економічну теорію транспорту та дослідила перетворення підприємств громадського транспорту на суб'єкти підприємництва. Схожої проблематики торкнувся Стаматін В.В., коли в роботі [16] дослідив стан і перспективи розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності комунальних комерційних підприємств міського електричного транспорту та зробив висновки, що саме за такими підприємствами має бути майбутнє. В цій роботі також

наголошується на Євроінтеграційному курсі розвитку галузі громадського транспорту як найбільш перспективному, а також визначені заходи щодо комерціалізації діяльності підприємств міського електричного транспорту в залежності від виду їхньої діяльності. При цьому, значну увагу приділено обґрунтуванню переваг монетизації пільг (при оплаті за проїзд) для забезпечення розвитку підприємств галузі. Захаров Д.С. в роботі [6] довів необхідність корінних змін у підходах до формування маршрутної мережі міського електричного транспорту. Ним надано рекомендації щодо видів транспортних засобів та шляхів їх пересування, які треба вбудовувати в транспортну модель міст, щоб зробити міський громадський транспорт більш економічним, екологічним та зручним, комфортним та безпечним. Також в статті [6] розглянута можливість та необхідність розширення застосування засобів мікромобільності та сервісів спільного користування в якості окремих видів міського громадського транспорту. Ложачевська О.М. в роботі [10] обґрунтовує як саме треба управляти якістю послуг транспортних підприємств, надаючи перевагу аналітиці функціонування підприємств автомобільного транспорту. Крім того, у неї ще є роботи присвячені науковим підходам розвитку громадського транспорту шляхом впровадження новітніх його видів, зокрема електробусів [9]. Красноштан О.М. в своїй науковій діяльності звернувся до проблематики наукових основ формування стратегії інноваційного розвитку транспортної системи всієї нашої країни. Він розробив велику кількість моделей і методів оптимізації транспортної системи за різними критеріями, тим самим заложивши наукові основи формування стратегії інноваційного розвитку комплексно оптимізованих інноваційних транспортних систем з урахуванням закономірностей їхнього розвитку [8].

На основі результатів аналізу доволі великої кількості наукових досліджень можна з упевненістю стверджувати, що проаналізовані роботи науковців-економістів лише частково торкаються питань Євроінтеграційних процесів на міському громадському транспорті або ці питання розглядаються в якості додаткових, а не основних пріоритетів розвитку транспортних підприємств України. Отже, вважаємо тему статті не тільки вельми актуальною, а й недостатньо дослідженою у вітчизняній науковій літературі.

**Метою статті** є з наукової точки зору довести необхідність просування Євроінтеграційних процесів на громадському транспорті України як складової його відродження після російської воєнної навали та наближення вступу нашої країни до лав Євросоюзу.

**Результати.** С початку окреслимо наявні проблеми міського громадського транспорту, що,

нажаль, є спільними майже для всіх підприємств галузі, причому не будемо торкатися технічних та юридичних проблем, а опишемо тільки фінансові та управлінські.

1. Хронічна збитковість комунальних підприємств на тлі низьких власних доходів.

2. Тотальна залежність від зовнішнього фінансування.

3. Невідповідність існуючих тарифів на перевезення фактичним затратам підприємств.

4. Недофінансування з боку держави за перевезення пільгового контингенту.

5. Вкрай недостатній рівень інвестицій.

6. Значні корупційні ризики тощо.

Впровадження моделі PSO, як стверджує [7], надасть можливість підприємствам мати такий прибуток, який можна буде інвестувати в нагальні власні потреби, наприклад, в оновлення парку рухомого складу та/або цифровізацію транспортних послуг та надасть стимули і посилить гарантії для інвесторів та надавачів фінансових послуг. Крім того, модель, що пропонується, встановлює чіткі норми щодо договорів на транспортну роботу як для комунальних так і для приватних підприємств-перевізників. Вона покликана створити умови без збитку обслуговувати наявні маршрути у непікові години, охоплювати маршрутною мережею віддалені райони та перевозити пільговиків всіх категорій, а також забезпечувати перевезення на соціально значущих маршрутах, тобто таких, що не є прибутковими, але є вкрай необхідними.

Модель PSO повністю відповідає нормам Європейського законодавства щодо правил державних закупівель. Ці правила встановлюються загальноєвропейським документом «Регламент ЄС 1370/2007» [15], де говориться, що треба розподіляти кошти між підприємствами в залежності від виконаної ними транспортної роботи.

Імплементация Регламенту [15] в українське законодавство є однією з вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [18], і мала б відбутися протягом 8 років від часу набуття чинності Угоди [18], тобто до кінця березня 2022 року. Але з різних причин досі не реалізована [7, с. 8].

Отже, модель PSO – це така ринкова модель оплати транспортних послуг, відповідно до якої органи влади (різних рівнів) компенсують перевізникам недоотримані доходи. Згідно з Регламентом [15] перевізники та органи влади (переважно – місцеві) укладають договори про надання відповідних (транспортних) послуг, в нашому випадку – це замітники договорів на транспортну роботу. Але відмінність полягає в тому, що Регламент [15] пропонує проведення тендерів по закупівлі послуг, і в них можуть брати участь усі оператори ринку транспортних послуг. Остання умова не є обов'язковою, і тому органи влади мають право укладання договорів із монополістами ринку

(трамвайні, тролейбусні підприємства, метрополітени), якщо це не суперечить законодавству країни.

Компенсація недоотриманого прибутку, зазначається в описанні моделі PSO, «не може перевищувати суму, яка відповідає чистому фінансовому ефекту». Сам чистий фінансовий ефект розраховується за формулою (1):

$$ЧФЕ = ВО - ПЕ - НТ + РП \quad (1)$$

де ЧФЕ – чистий фінансовий ефект;

ВО – витрати транспортного оператора від виконання зобов'язань щодо надання послуг з пасажироперевезень;

ПЕ – позитивний фінансовий ефект;

НТ – надходження від надання транспортних послуг;

РП – розумний прибуток, що визначається нормою окупності капіталу в залежності від галузі, де отримується прибуток, та законодавства відповідної держави, та враховує ризики перевізника внаслідок зовнішнього втручання органів влади (ризик також може дорівнюватись 0).

Законодавством України передбачена компенсація за перевезення пільгового контингенту пасажирів, але вона майже ніколи не надавалась в повному обсязі та в передбачені строки та не покриває втрачених доходів підприємств-перевізників. Отже, підприємства змушені вдаватись до заходів здешевлення своїх послуг, як то:

– використовують транспортні засоби меншої пасажиромісткості;

– мінімізують витрати на утримання рухомого складу та власної інфраструктури;

– зменшують кількість рейсів та скорочують маршрути, в крайніх випадках – відмова від обслуговування маршруту;

– виплати «сірої» заробітної плати (що суттєво зменшує податкові відрахування).

Якщо політика України буде й надалі затягувати виконання зобов'язань перед ЄС, то це може привести до поглиблення кризи галузі громадського транспорту, зруйнованої війною, що в підсумку може привести до припинення транспортного обслуговування в містах та приміських територіях. А це, в свою чергу, потягне за собою масштабні руйнації в соціальній, економічній, демографічній та політичній сферах діяльності нашої країни.

**Висновки:** 1. Більшість запланованих до імplementації на 2019–2022 роки положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС залишилися невиконаними або були відтерміновані рішеннями Верховної Ради України. До відтермінованих зобов'язань належить пакет законодавчих ініціатив щодо громадського транспорту (як міського так і приміського).

2. Прийняття пакету законів щодо запровадження моделі PSO на міському та приміському громадському транспорті, розробка та схвалення низки підзаконних актів на їх виконання відкриє шлях для переходу на сучасну загальноєвропейську модель функціонування та фінансування громадського транспорту, і дозволить Україні виконати свої зобов'язання за Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

3. Модель PSO – фундамент для будівництва прозорих та справедливих договірних відносин між органами влади та підприємствами-перевізниками.

4. Впровадження моделі PSO покликано забезпечити надійні та якісні транспортні послуги, поживити інвестиційний клімат та надати поштовх вітчизняним підприємствам, що виготовляють продукцію або надають послуги транспортному сектору України.

### Література:

1. Водовозов Є. Н. Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2018. 261 с.
2. Водовозов Є. Н., Димченко О. В., Палант О. Ю., Тараруєв Ю. О. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с.
3. Джабраїлов А. М. Розробка пропозицій щодо стратегічних шляхів розвитку трамвайних підприємств України. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 28. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491> (дата звернення: 02.01.2025).
4. Димченко О. В., Круду А. С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. *Комунальне господарство міст*. 2014. № 113. С. 3–9.
5. Димченко О. В., Рудаченко О. О., Тараруєв Ю. О. Проблеми і перспективи перетворення трамвайних колійних підприємств на суб'єкти підприємництва. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2024. Вип. 3 (21). С. 60–76.
6. Захаров Д. С. Корінна зміна підходів до формування маршрутної мережі міського громадського транспорту. *Наука і техніка сьогодні. Сер. Економіка*. 2023. Вип. 13 (27). С. 290–300.
7. Зобов'язання з надання транспортних послуг (модель PSO) як частина Євроінтеграції України. Аналітичний огляд. Київ : Vision Zero, 2023. 18 с.
8. Красноштан О. М. Наукові основи формування стратегії інноваційного розвитку транспортної системи країни : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра техн. наук : спец. 05.22.01 «Транспортні системи». Київ : Нац. транспортний ун-т, 2024. 54 с.
9. Ложачевська О. М., Команчук С. В. Розвиток громадського транспорту шляхом впровадження електробусів. *Держава і регіони. Сер. Економіка та підприємництво*. 2021. № 2 (119). С. 49–54.

10. Ложачевська О. М., Третиніченко М. В. Управління якістю послуг транспортних підприємств. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2023. Вип. 114. С. 261–268.
11. Никифорок О. І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2014. 440 с.
12. Палант О. Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту : монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
13. Палант О. Ю. Теоретико-методологічні засади управління системною модернізацією підприємств міського електричного транспорту : дис. ... док. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2017. 459 с.
14. Правила експлуатації трамвая і тролейбуса з інформаційно-довідковими матеріалами. Харків : Золоті сторінки, 2020. 256 с.
15. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом та скасування регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_008-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text) (дата звернення: 05.01.2025).
16. Стаматін В. В., Сухонос М. К. Стан і перспективи розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності комунальних комерційних підприємств міського електричного транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2021. № 3. С. 238–244.
17. Токакова І. В., Чорнобровка І. В., Войтов І. М. Формування антикризової стратегії розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021. № 75. С. 43–50.
18. Угода про асоціацію між Україною та ЄС. URL: <https://mfa.gov.ua/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu-mizh-ukrayinoyu-ta-yes> (дата звернення: 05.01.2025).

### References:

1. Vodovozov Y. N. (2018). Orhanizatsino-ekonomichnyy mekhanizm restrukturyzatsiyi pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transport [The Organizational and Economic Mechanism for Restructuring Urban Electric Transport Enterprises] (PhD Thesis), Kharkiv: O.M.Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv. (in Ukrainian)
2. Vodovozov Yu. N. and other (2018) Problemy restrukturyzatsiyi pidpryyemstv nazemnoho elektrychnoho transport [Problems of restructuring enterprises of land electric transport]. Kharkiv : Golden Pages. (in Ukrainian)
3. Dzhabrailov A. M. (2021) Rozrobka propozytsiy shchodo stratehichnykh shlyakhiv rozvytku tramvaynykh pidpryyemstv Ukrayiny. [Development of proposals for strategic ways of development of tram enterprises of Ukraine]. *Economy and society*. Vol. 28. Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491> (accessed January 2, 2025).
4. Dimchenko O. V., Kurdu A. C. (2014) Obgruntuvannya tendentsiy rozvytku pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu u konteksti yevrointehratsiynykh protsesiv v Ukrayini [Substantiation of tendencies of development of enterprises of urban electric transport in the context of European integration processes in Ukraine]. *Municipal economy of cities*, no. 113, pp. 3–10. (in Ukrainian)
5. Dimchenko O. V., Rudachenko O. O., Tararuiiev Iu. O. (2024) Problemy i perspektyvy peretvorennya tramvaynykh kolyynykh pidpryyemstv na sub'yekty pidpryyemnytstva. [Problems and prospects of transformation of tram railway enterprises into entrepreneurship entities]. *Current issues in modern science*, is. 3 (21), pp. 60–76. (in Ukrainian)
6. Zakharov D. S. (2023) Korinna zmina pidkhodiv do formuvannya marshrutnoyi merezhi mis'koho hromads'koho transportu. [A fundamental change in approaches to the formation of the urban public transport route network]. *Science and technology today. Ser. Economy*, vol. 13(27), pp. 290–300. (in Ukrainian)
7. Zbovyvazannya z nadannya transportnykh posluh (model' PSO) yak chastyna Yevrointehratsiyi Ukrayiny. Analitichnyy ohlyad. [Obligations to provide transport services (PSO model) as part of Ukraine's European integration. Analytical review]. Kyiv: Vision Zero, 2023. 18 p.
8. Krasnoshtan O. M. (2024) Naukovi osnovy formuvannya stratehiyi innovatsiynoho rozvytku transportnoyi systemy krayiny [Scientific bases for the formation of the country's transportation system innovative development strategy]. Extended abstract of Doctor's thesis. Kyiv : National Transport University. (in Ukrainian)
9. Lozhachevska O. M., Komanchuk S. V. (2021) Rozvytok hromads'koho transportu shlyakhom vprovadzhennya elektrobusiv [Development of public transport through the introduction of electric buses]. *Derzhava i rehiony. Ser. Ekonomika ta pidpryyemnytstvo*, no 2 (119), pp. 49–54. (in Ukrainian)
10. Lozhachevska O. M., Tretinichenko M. V. (2023) Upravlinnya yakystyu posluh transportnykh pidpryyemstv [Management of the quality of services of transport enterprises]. *Roads and road construction*. Is. 114. pp. 261–268. (in Ukrainian)
11. Nykyforuk O. I. (2014) Modernizatsiya nazemnykh transportnykh system Ukrayiny [Modernization of Ukraine's land transport systems]. Kyiv : IEP NANU. (in Ukrainian)
12. Palant O. Y. (2016) Stratehiya systemnoyi modernizatsiyi mis'koho elektrychnoho transportu [Strategy of system modernization of urban electric transport]. Kharkiv: Golden Pages. (in Ukrainian)
13. Palant O. Y. (2017). Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnya systemnoyu modernizatsiyeyu pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu [Theoretical and methodological basis of management system modernization of urban electric transport] (Dr. Thesis), Kharkiv: O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv. (in Ukrainian)
14. Pravyla ekspluatatsiyi tramvaya i trolleybusa z informatsiyno-dovidkovyamy materialamy (2020) [Rules of operation of the tram and trolleybus with information and reference materials]. Kharkiv : Golden Pages. (in Ukrainian)

- 
15. Rehlament Yevropeys'koho Parlamentu i Rady (YES) № 1370/2007 vid 23 zhovtnya 2007 roku pro hromads'ki posluhy pasazhyrs'kykh perevezen' zaliznychnym i dorozhnim transportom ta skasuvannya rehlamentiv Rady (YEES) № 1191/69 ta № 1107/70 [Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of October 23, 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70]. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_008-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text) (accessed January 5, 2025).
  16. Stamatın V. V., Sukhonos M. K. (2021) Stan i perspektyvy rozvytku investytsiyno-innovatsiynoyi diyal'nosti komunal'nykh komertsiiynykh pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu [Status and prospects of development of investment and innovation activities of municipal commercial enterprises of urban electric transport]. *Bulletin of Khmelnytsky National University*, no 3, pp. 238–244. (in Ukrainian)
  17. Tokmakova I. V., Chernobrovka I. V., Voytov I. M. (2021) Formuvannya antykryzovoyi stratehiyi rozvytku zaliznychnoho transportu. [Formation of anti-crisis strategy for railway transport development] *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no 75, pp. 43–50. (in Ukrainian)
  18. Association Agreement between Ukraine and the EU. URL: <https://mfa.gov.ua/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu-mizh-ukrayinoyu-ta-yes> (accessed January 5, 2025).

*Стаття надійшла до редакції: 20.01.2025 р.*

---