

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-96>

УДК 338.47:656

ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ORGANIZATIONAL ISSUES WITH URBAN PASSENGER TRANSPORTATION

Сенів Лідія Анатоліївнакандидат економічних наук, доцент,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3088-6108>**Seniv Lidiya**

Lviv Polytechnic National University

Охарактеризовано види пасажирських перевезень, здійснено акцент на міські перевезення пасажирів в Україні. Розглянуто основні риси міських пасажирських перевезень, зокрема організація діяльності громадського автобусного транспорту та електротранспорту. Досліджено проблеми організації міських пасажирських перевезень в Україні та виявлено особливості функціонування вітчизняного ринку пасажирських перевезень. Проаналізовано статистику перевезення пасажирів в Україні за 2017–2021 рр. Визначено, що автомобільний транспорт є найбільш поширеним режимом транзиту пасажирів через розгалужену інфраструктуру та найбільшу мобільність серед усіх видів місцевого пасажирського транспорту. Досліджено основні проблеми міських автобусних перевезень та електротранспортних перевезень в Україні. Розглянуто основні напрямки вирішення проблем організації міських пасажирських перевезень, що сприятимуть ефективній діяльності громадського транспорту в Україні.

Ключові слова: транспортний комплекс, пасажирські перевезення, громадський транспорт, тарифна політика, пільгові категорії пасажирів.

The implementation of reforms in Ukraine in recent years has affected all spheres of life in our country. The reform of the transport complex of Ukraine involves the creation of an effective, integrated into the global transport network of this complex, and ensuring its safe functioning, Ukraine achieving the status of a regional transport hub, meeting the needs of the population in transportation and improving business conditions to ensure the competitiveness and efficiency of the national economy. The transport sector is one of the basic sectors of the economy of Ukraine. Transport infrastructure includes an extensive railway network, a developed network of highways, sea and river ports (terminals), airports and a wide network of air connections, cargo and customs terminals. The future of the Ukrainian state and the well-being of its citizens depend on the efficiency and development of this economy. The problems of organizing urban passenger transportation are relevant in many countries of the world. At the same time, the experience of developed countries shows that the use of different models of urban public transport management ensures the efficient operation of public transport. The article describes the types of passenger transportation, focusing on urban passenger transportation in Ukraine. The main features of urban passenger transport are considered, in particular, the organization of public bus transport and electric transport. The problems of the organization of urban passenger transportation in Ukraine were investigated and the peculiarities of the functioning of the domestic passenger transportation market were identified. Statistics of passenger transportation in Ukraine for 2017–2021 were analyzed. It was determined that road transport is the most common mode of passenger transit due to extensive infrastructure and the greatest mobility among all types of local passenger transport. The main problems of urban bus transport and electric transport transport in Ukraine have been studied. The main directions of solving the problems of the organization of urban passenger transport, which will contribute to the efficient operation of public transport in Ukraine, are considered.

Keywords: transport complex, passenger transportation, public transport, tariff policy, preferential categories of passengers.

Постановка проблеми. Розвиток сучасних міст України супроводжується територіальним зростанням міста, збільшуються від-

стані між житловими та робочими зонами, що призводить до збільшення використання транспорту. Це зумовлює зростання потреби

у включенні більшої кількості підсистем громадського міського та приміського пасажирського транспорту. Міський транспорт є основним джерелом життєдіяльності країни, оскільки він забезпечує всі види діяльності людей, сприяє нормальному функціонуванню та плавному економічному розвитку як міста, так і країни у цілому. Міські пасажирські перевезення є однією з головних послуг для населення, що забезпечує нормальне соціальне функціонування та сталий економічний розвиток.

Усе це вимагає узгодження для досягнення повної інтеграції з метою оптимального функціонування інтегрованої транспортної системи для задоволення транспортних потреб населення. У цілому міський пасажирський транспорт повинен забезпечувати розвинену мережу послуг через інтеграцію різних засобів транспорту та транспортної політики. Інтеграція міського пасажирського транспорту повинна відбуватися на різних рівнях і складатися з певної сукупності аспектів, які створюють цілісність транспортної мережі. Саме через це країна потребує і користується послугами громадського транспорту через більшу мобільність для будь-якої верстви населення, оскільки здебільшого він забезпечує транспортні послуги особам, які не володіють власним транспортним засобом. Через це громадський транспорт вимагає ефективної і зручної організації [2, с. 66].

Загалом міські пасажирські перевезення є складовою частиною транспортної системи України, що на основі діючого законодавства забезпечують регулярні міські перевезення пасажирів, у сучасних умовах переживають період нестабільності та характеризуються низкою організаційних проблем, які вимагають детальних досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Модель функціонування міського пасажирського транспорту привертає увагу фахівців у даній галузі та вчених протягом багатьох років. Наукові праці з даної проблематики зазвичай присвячуються проблемам функціонування пасажирського транспорту та пошуку можливих рішень для виявлених недоліків. Це насамперед праці таких вчених, як Амоша О. І., Базиліук А. В., Далека В. Х., Добрава Н. В., Ільчук В. П., Нечепуренко М. С., Осипова М. М., Телетов О. С., Філіпова О. С., Хоменко І. О. та інші [1, с. 36].

Дослідженню питань ефективної організації міського пасажирського транспорту також присвячено роботи вітчизняних та зарубіжних

учених. Корнійко Я. Р. [7] вважає, що рівень розвитку транспортної системи держави – це одна з найважливіших ознак її технологічного процесу через те, що за умови інтеграції до європейської та світової економіки потреба у високорозвиненій транспортній системі дедалі посилюється – вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Грабельников В. А. [4] визначає, що міський пасажирський транспорт має значні провізні здібності, нижчу собівартість перевезень порівняно з індивідуальним транспортом і має корисний ефект від зниження скорочення завантаження площі проїжджої частини міських вулиць за умови одночасного транспортного обслуговування реальних і потенційних пасажирів. Вдовиченко В. О. [3] зауважує, що стійкий міський транспорт – це система, що забезпечує постійну високоякісну мобільність і зручність користування транспортом для всього населення в довгостроковій перспективі, водночас позитивно впливає на навколишнє середовище, а також соціальну та економічну стійкість місцевого співтовариства у цілому. Карковська В. Я. [6] розглядає транспорт як один із головних складників територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв'язків, сполучну ланку між виробництвом і споживанням, а разом з іншими галузями транспортний комплекс міст є заставою ефективного розвитку всіх сфер його життєдіяльності, а також індикатором якості життя населення [2, с. 66].

Загалом, проблеми організації міських пасажирських перевезень в сучасних умовах вимагають додаткових досліджень, що зумовлено посиленням вітчизняних урбаністичних тенденцій, адаптацією української транспортної системи відповідно до стандартів ЄС та збільшенням навантаження на міський транспорт через концентрацію внутрішньо переміщених осіб з територій ведення активних бойових дій внаслідок повномасштабного вторгнення Росії на територію України.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є проблеми організації міських пасажирських перевезень в Україні та аналіз шляхів ефективної діяльності сучасного міського громадського транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до Національної транспортної стратегії України [9], транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, що створює необхідні передумови для задо-

волення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу, проте сьогодні транспортна галузь у цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Для розуміння шляхів розв'язання цих питань залишається актуальним аналіз динаміки розвитку основних показників діяльності пасажирських транспортних перевезень.

Розвиток сучасних міст супроводжується територіальним зростанням міста, збільшуються відстані між житловими та робочими зонами, що призводить до збільшення використання транспорту. Це призводить до збільшення потреби у включенні більшої кількості підсистем громадського міського та приміського пасажирського транспорту. Міський транспорт є основним джерелом життєдіяльності країни, оскільки він забезпечує всі види діяльності людей, сприяє нормальному функціонуванню та плавному економічного розвитку як міста, так і країни у цілому. Міські пасажирські перевезення є однією з головних послуг для населення, що забезпечує нормальне соціальне функціонування та сталий економічний розвиток. Усе це вимагає узгодження для досягнення повної інтеграції з метою оптимального функціонування інтегрованої транспортної системи для задоволення транспортних потреб населення. У цілому міський пасажирський транспорт повинен забезпечувати розвинену мережу послуг через інтеграцію різних засобів транспорту та транспортної політики. Інтеграція міського пасажирського транспорту повинна відбуватися на різних рівнях і складатися з певної сукупності аспектів, які створюють

цілісність транспортної мережі. Саме через це країна потребує і користується послугами громадського транспорту через більшу мобільність для будь-якої верстви населення, оскільки здебільшого він забезпечує транспортні послуги особам, які не володіють власним транспортним засобом. Через це громадський транспорт вимагає ефективної і зручної організації. Відповідно до Закону України «Про транспорт» [5], до транспорту загального користування відносять залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен [2, с. 66].

Аналізуючи статистику перевезення пасажирів в Україні за 2017–2021 рр. зазначимо, що автомобільний транспорт є найбільш поширеним режимом транзиту пасажирів, оскільки має досить розгалужену інфраструктуру та найбільшу мобільність серед усіх видів місцевого пасажирського транспорту (див. табл. 1).

Стабільний економічний і політичний розвиток неможливий без надійної пасажирської автотранспортної мережі, тому погіршення транспортних умов завдає шкоди економіці як міст, так і країни у цілому [2].

Аналізуючи дані таблиці 1 прослідковується серед усіх видів транспорту найбільша популярність автомобільного (автобуси), тролейбусного, метрополітену та трамвайного станом на грудень 2021 року, що характеризує важливість міського транспорту у соціально-економічному житті населення.

Одним з основних показників, що характеризують пасажирські перевезення, є пасажирооборот, або пасажирообіг. Цей показник характеризує сумарну кількість перевезених

Таблиця 1
Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту* (тис. пасажирів)

Вид транспорту	2017	2018	2019	2020	2021
авіаційний	10 555,6	12 529,0	13 705,8	4 797,5	9300,0
автомобільний	2019324,9	1906852,1	1804929,3	1083872,7	1089300,0
водний (морський, річковий)	591,5	668,1	669,3	309,1	500,0
залізничний	164941,6	157962,4	154811,8	68332,5	81300,0
метрополітен	718886,9	726585,1	714982,1	411149,7	482600,0
тролейбусний	1058072,1	1016241,2	945694,5	578999,6	594400,0
трамвайний	675841,4	666271,1	627515,1	422753,2	398000,0

*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях (станом на грудень 2021 р.).

Джерело: сформовано автором на основі [8]

пасажирів на певну відстань і обчислюється як добуток кількості перевезених пасажирів на відстань перевезення за кожною поїздкою. У табл. 2.2 представлено темпи росту пасажирообороту за період 2017–2021 рр.

Проаналізувавши дані табл. 2, можна визначити стійку тенденцію до скорочення обсягів перевезення пасажирів усіх видів транспорту. Тенденцію зростання пасажирообігу за 2017–2019 рр. характеризують авіаційний та залізничний види транспорту, що зумовлено розширенням надання послуг споживачам даних транспортних видів.

Статистичні дані чітко показують різкий спад пасажирообігу усіх видів транспорту у 2020 році, що зумовлено світовою пандемією ковід-19 та обмеженнями уряду як на поїздки по регіонах України так і в містах.

Аналізуючи статичні дані пасажирообігу міських перевезень зазначимо, що рейтинг популярності основних видів транспорту має вигляд (див. табл. 3).

Дослідження рейтингу міських транспортних пасажирських перевезень в Україні показало, що пасажирів в першу чергу надають перевагу автобусним перевезенням, а серед електротранспорту найчастіше обирають тролейбуси.

Автобусні перевезення, незважаючи на їх популярність серед пасажирів, характеризуються значними проблемами, до яких належать:

- невідповідність європейським вимогам доступу до ринку послуг з перевезення;
- нечітке розмежування функцій між центральним і місцевими органами влади, що створює бюрократичні перешкоди, маніпулювання вимогами при проведенні конкурсів, стримування інвестиції та залучення до ринку нових перевізників з сучасним транспортом;
- переповненість автобусів, їх неналежний санітарний та технічний стан, недотримання графіків руху, що створюють незруч-

Таблиця 2

Пасажирообіг за видами транспорту* (млн пас. км)

Вид транспорту	2017	2018	2019	2020	2021
авіаційний	20346,0	25889,3	30241,8	10106,9	18729,7
автомобільний (автобуси)	35509,1	34560,3	33879,9	19092,2	18763,5
водний (морський, річковий)	30,3	27,6	25,8	4,0	5,8
залізничний	28075,0	28685,2	28413,5	10696,2	15709,0
метрополітен	5507,3	5553,4	5477,8	3141,6	3671,6
тролейбусний	6017,4	5804,8	5407,0	3452,9	3467,2
трамвайний	3923,5	3925,4	3729,2	2541,0	2387,4

*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях (станом на грудень 2021 р.)

Джерело: сформовано автором на основі [8]

Таблиця 3

Рейтинг міських видів транспорту на основі пасажирообороту* (млн пас. км)

Номер в рейтингу	Вид транспорту	2017	2018	2019	2020	2021
1.	автомобільний (автобуси)	35509,1	34560,3	33879,9	19092,2	18763,5
2.	тролейбусний	6017,4	5804,8	5407,0	3452,9	3467,2
3.	метрополітен	5507,3	5553,4	5477,8	3141,6	3671,6
4.	трамвайний	3923,5	3925,4	3729,2	2541,0	2387,4

*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях (станом на грудень 2021 р.).

Джерело: сформовано автором на основі [8]

ності для пасажирів, суттєві втрати часу та коштів на оплату проїзду;

- наявність мільйонних збитків комунальних транспортних підприємств, що покриваються за рахунок місцевих бюджетів;

- застаріла система оплати і контролю проїзду, надмірна кількість пільговиків і відсутність ефективного механізму компенсації за пільговий проїзд місцевим бюджетам.

Загалом, автобусний транспорт виконує майже половину міських пасажирських перевезень в Україні. У більшості міст збереглися муніципальні підприємства, але транспортний ринок став доступний великій кількості приватних перевізників, що дозволило створити багато нових маршрутів і враховувати пасажирські потоки. Проте використання приватними перевізниками в основному маломісних мікроавтобусів українських виробників або перероблених з вантажних фургонів, перестало забезпечувати достатній рівень комфорту для пасажирів і перенасатило міста великою кількістю цих транспортних засобів. Місцеві влади розпочали кампанію зі скорочення кількості маршрутів, зменшення кількості перевізників шляхом їх укрупнення та спроб витіснення з ринку приватних перевізників на користь комунальних транспортних підприємств. У результаті фактично відбувається адміністративний переділ ринку, який не усуває основні недоліки його організації [10].

Досліджуючи перевезення пасажирів у містах України виявлено, що значне місце у міських перевезеннях займає метрополітен, але такі перевезення представлені лише у чотирьох містах України: Київ, Харків, Дніпро, Кривий Ріг. Станом на грудень 2021 року були наявні проекти Запорізького та Львівського метрополітенів, а також будівництво в Одесі двох ліній метро протяжністю 38 кілометрів, що входило в містобудівні плани до 2022 року. Існуюча мережа метрополітенів в Україні не задовольняє потреб міського населення в цьому виді транспорту – експлуатується значно менше вагонів, ніж потрібно для забезпечення необхідної інтенсивності руху поїздів, протяжність ліній далека від оптимального рівня в 30 кілометрів на 1 млн. жителів.

Станом на листопад 2022 року у зв'язку з російсько-українською війною усі проекти щодо впровадження метрополітенів у вище перерахованих міста призупинені.

Досліджуючи міські пасажирські перевезення електротранспортом зазначимо, що згідно статистичних даних (див. табл. 3) паса-

жири обирають найчастіше перевезення тролейбусом. Доля в перевезенні пасажирів трамваями і тролейбусами в містах України, які є основним електричним транспортом, становить близько 60%.

Основними проблемами міських електротранспортних перевезень є: зношеність рухомого складу на 60–85% в залежності від регіону; відсутність сучасної оплати за проїзд, що зумовлює тіньові перевезення; хронічна недофінансованість проєктів транспортної інфраструктури незважаючи на закордонні інвестиції; неефективність роботи комунальних підприємств, які виступають розпорядниками отримуваних кредитів та ін.

Загалом, як показує практика розвинутих країн, майбутнє міських пасажирських перевезень саме за електротранспортом, що забезпечить при відповідних умовах ефективні перевезення пасажирів та покращить екологічну ситуацію в Україні.

В рамках Національної транспортної стратегії до 2030 року [9] Україна планувала замінити більшість міського громадського транспорту на електричний та створити відповідну інфраструктуру для його функціонування. Згідно із стратегією, у 2030 році передбачено доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75%. Планувалось оновлення існуючого електротранспорту та певне збільшення його частки.

Станом на грудень 2021 року в Україні функціонувало 43 підприємства міського електричного транспорту в 35 містах України, які забезпечували міські пасажироперевезення трамваями, тролейбусами та метрополітеном, однак зношеність трамваїв та тролейбусів становила 60–85%. До початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну оновлення рухомого складу розпочалось із закупівлі нових трамваїв та тролейбусів, оновлення старого рухомого складу та появи електробусів, що почали забезпечували міські перевезення в українських містах.

Повністю перейти на громадський електричний транспорт в Україні є важко, однією з причин є необхідність значних інвестицій в транспортну інфраструктуру, зокрема, забезпечення зарядних станцій для електробусів.

Досліджуючи проблеми ринку міських пасажирських перевезень виявлено, що організація даних перевезень характеризується наступними елементами:

- зношеність, технологічна відсталість транспортних засобів та інших основних фондів транспортної системи;

– застаріла система оплати та контролю проїзду, що не дає можливості контролювати реальний пасажиропотік та обіг готівкових коштів – втрати 25–40% оплати за проїзд у міському транспорті при 2–7% у Східній Європі;

– надмірна кількість пільгових категорій пасажирів (на сьогодні право на пільговий проїзд мають 24 категорії – в середньому 6 з 10 пасажирів) та відсутність ефективного механізму компенсації за проїзд пільговиків транспортним підприємства, обсяг якої становить лише 45–50% від фактичної собівартості;

– недосконалість державного регулювання ринку перевезень, що створює зайві бюрократичні перепони та не стимулює перевізників до підвищення ефективності діяльності чи рівня послуг;

– недофінансування проєктів транспортної інфраструктури;

– неефективність роботи комунальних підприємств, які виступають розпорядниками отримуваних кредитів;

– відсутність стимулів в приватних перевізників до використання більш нових і сучасних транспортних засобів;

– неукомплектованість водійськими кадрами внаслідок масового відтоку на роботу в Європу.

Загалом, проблеми організації міських пасажирських перевезень притаманні не лише Україні, тому варто скористатись досвідом розвинутих країн щодо забезпечення ефективного функціонування міського транспорту.

Висновки. Використовуючи досвід розвинутих країн світу та враховуючи сучасні реалії міських пасажирських перевезень для подолання основних проблем організації даних перевезень необхідно забезпечити:

1. Змінити систему організації міських пасажирських перевезень:

– перейти від системи обслуговування маршрутів перевізниками на комерційній основі (надання автобусів, отримання оплати за проїзд) до принципу надання перевізником транспортних послуг з перевезення пасажирів з отриманням оплати від міста за пройдені кілометри маршруту чи погодинною оплатою;

– надати можливість органам місцевого управління самостійно визначати тарифну політику;

– забезпечити чіткий механізм компенсації з державного бюджету вартості перевезень визначених на загальнодержавному рівні пільгових категорій пасажирів, залишивши можливість для місцевої влади за рахунок коштів місцевих бюджетів надавати пільговий проїзд додатковим категоріям пасажирів;

– забезпечити прозорі процедури розгляду, обговорення і затвердження схем і форм організації міського транспорту та належний громадський контроль за його функціонуванням;

2. Спростити доступ до ринку міських перевезень, створити рівні умови для перевізників усіх форм власності:

– відмінити неефективну бальну систему оцінювання при доступі до ринку перевезень – єдиними критеріями при визначенні перевізників на повинні бути вартість і якість перевезення;

– рівні права комунальним і приватним транспортним підприємствам для участі у конкурсах, жорсткі антимонопольні обмеження для недопущення нечесної конкуренції комунальних транспортних підприємств чи великих приватних перевізників;

– органи місцевої влади не повинні брати безпосередньої участі в управлінні виробничо-фінансовими процесами у системі міських перевезень – функції операційного управління передати від міста до керуючої компанії;

– внести зміни у законодавство про концесію і приватизацію, щоб створити умови для конкуренції шляхом прозорої концесії чи приватизації електротранспортних підприємств, у тому числі іноземними інвесторами.

Вище перелічені напрямки вирішення проблем міських пасажирських перевезень сприятимуть їх покращенню шляхом організації ефективної роботи громадського транспорту будь-якого міста.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Башинська І. О., Філіппов В. Ю. Проблеми та шляхи удосконалення функціонування міського пасажирського транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. Вип. 7/1. URL: https://www.researchgate.net/publication/319127818_Problemi_ta_slahi_udoskonalenna_funkcionuvanna_miskogo_pasazirskogo_transportu.

2. Богаченко М. В. Оцінка якості та ефективності діяльності міського пасажирського автомобільного транспорту в Україні. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. № 2(70). DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-2-9>.

3. Вдовиченко В. О. Оцінка ресурсних можливостей міського пасажирського транспорту. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2014. Вип. 8. С. 35–39. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2014_8_7.
4. Грабельников В. А. Організація регулювання системи міського громадського пасажирського транспорту. *Вісник Донецької академії автомобільного транспорту*. 2013. № 4. С. 4–9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vdiat_2013_4_3.
5. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
6. Карковська В. Я., Білинська А. Р. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури міста Львова. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2018. Вип. 22. URL: <http://global-national.in.ua/archive/22-2018/34>.
7. Корнійко Я. Р. Сучасний розвиток транспортної системи України. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. 2012. № 35. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.
8. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KR210321?an=2>.
10. Транспорт. Офіційний сайт Української Галицької Партії. URL: <https://uhp.org.ua/changes/transport>.

REFERENCES:

1. Bashyn'ska I. O., Filippov V. Yu. (2017) Problemy ta shlyakhy udoskonalennya funktsionuvannya mis'koho pasazhyrs'koho transportu. *Ekonomika. Finansy. Pravo*. № 7/1. URL: https://www.researchgate.net/publication/319127818_Problemi_ta_slahi_udoskonalenna_funkcionuvanna_miskogo_pasazirskogo_transportu.
2. Bohachenko M. V. (2019) Otsinka yakosti ta efektyvnosti diyal'nosti mis'koho pasazhyrs'koho avtomobil'noho transportu v Ukrayini. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi*. № 2(70). DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-2-9>.
3. Vdovychenko V. O. (2014) Otsinka resursnykh mozhlyvostey mis'koho pasazhyrs'koho transportu. *Zbirnyk naukovykh prats' Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana. Transportni systemy ta tekhnolohiyi perevezen'*. № 8. P. 35–39. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2014_8_7.
4. Hrabel'nykov V. A. (2013) Orhanizatsiya rehulyuvannya systemy mis'koho hromads'koho pasazhyrs'koho transportu. *Visnyk Donets'koyi akademiyi avtomobil'noho transportu*. № 4. P. 4–9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vdiat_2013_4_3.
5. Zakon Ukrayiny «Pro transport». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
6. Karkov's'ka V. Ya., Bilyns'ka A. R. (2018) Problemy stanu suchasnoyi transportnoyi infrastruktury mista L'vova. *Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky*. № 22. URL: <http://global-national.in.ua/archive/22-2018/34>.
7. Korniyko Ya. R. (2012) Suchasnyy rozvytok transportnoyi systemy Ukrayiny. *Problemy pidvyshchennya efektyvnosti infrastruktury*. № 35. URL: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.
8. Ofitsiyyny veb-sayt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrayiny. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny «Pro zatverdzhennya planu zakhodiv z realizatsiyi Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi Ukrayiny na period do 2030 roku». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KR210321?an=2>.
10. Transport. Ofitsiyyny sayt Ukrayins'koyi Halyts'koyi Partiyi. URL: <https://uhp.org.ua/changes/transport>.