

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-75-20>

УДК 656.13:355.01(477); 338.47:656.13]:355.01

РИНОК ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: АНАЛІЗ ВИКЛИКІВ ТА СТРАТЕГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ

THE PASSENGER ROAD TRANSPORT MARKET IN UKRAINE UNDER MARTIAL LAW: ANALYSIS OF CHALLENGES AND OPTIMIZATION STRATEGIES

Власенко Дмитро Олександрович

кандидат економічних наук, доцент,

Національний університет біоресурсів і природокористування України

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3342-7927>**Vlasenko Dmytro**

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

У статті здійснено комплексний аналіз функціонування ринку пасажирських автоперевезень України. Досліджено динаміку ключових показників ринку, що виявило його вразливість до зовнішніх шоків. Систематизовано основні виклики, спричинені російською агресією: безпекові загрози, руйнування інфраструктури, кардинальні зміни пасажиропотоків, економічні труднощі перевізників, кадрові проблеми та трансформації держрегулювання. Метою є аналіз викликів та розробка стратегій оптимізації. Методологія включає системний підхід, статистичний, порівняльний аналіз, експертні оцінки. Виявлено, що воєнний стан фундаментально трансформував ринок, вимагаючи якісної перебудови. Запропоновано стратегії: адаптація маршрутів, підвищення безпеки, оптимізація автопарку, цифровізація, удосконалення держпідтримки, забезпечення стійкості системи. Наукова новизна полягає у комплексному аналізі сукупного впливу викликів та розробці адаптивних стратегій.

Ключові слова: пасажирські автоперевезення, воєнний стан, виклики, стратегії оптимізації, транспортна система України, державне регулювання, безпека перевезень, економічна ефективність.

The article provides a comprehensive analysis of the functioning of the passenger road transport market in Ukraine under martial law. The purpose of the article is to analyze the key challenges that have arisen and to develop a scientifically substantiated set of strategies for optimizing the functioning of Ukraine's passenger road transport market under martial law, aimed at enhancing its efficiency, safety, and resilience. The research methodology is based on a systematic approach, incorporating methods of statistical analysis to examine quantitative indicators of market performance, comparative analysis to assess changes pre-war and during wartime. The obtained results indicate that the passenger road transport market, already demonstrating vulnerability to external shocks has been severely impacted by martial law. Key challenges identified include direct security threats to passengers and personnel, extensive destruction and damage to transport infrastructure, leading to disrupted logistics and increased operational costs. The study found that martial law has not only caused temporary difficulties but has fundamentally transformed the market's operating environment, demanding qualitative restructuring rather than mere restoration. A complex of optimization strategies are proposed, including: flexible adaptation of the route network and logistics processes to current security conditions and demand shifts; significant enhancement of transport safety measures for both passengers and personnel; optimization of fleet management practices to improve fuel efficiency and address resource scarcity; widespread implementation of digital technologies to increase transparency and efficiency; improvement of state support mechanisms and regulatory incentives for the industry, including targeted financial aid and streamlined procedures for booking critical personnel, enabling it to withstand shocks and recover effectively. It is substantiated that the post-war recovery of the industry must consider the lessons learned during the war and align with Ukraine's European integration aspirations to form a more modern, safe, and efficient market.

Keywords: passenger road transport, martial law, challenges, optimization strategies, transport system of Ukraine, state regulation, transport safety, economic efficiency.

Постановка проблеми. Повномасштабні воєнні дії з 2022 року створили безпрецедентні виклики для економіки України, особливо для транспортної галузі. Ринок пасажирських автоперевезень, що є критично важливим для мобільності та гуманітарних потреб, опинився під колосальним тиском. Руйнування інфраструктури, безпекові загрози, масове переміщення населення, порушення постачання ресурсів та мобілізація кардинально змінили умови його функціонування. Воєнний стан фундаментально трансформує структуру попиту та пропозиції, вимагаючи якісної перебудови. Це призвело до зміни патернів пасажиропотоків (зменшення внутрішніх, зростання міжнародних та евакуаційних перевезень), пріоритезації безпеки та дефіциту ресурсів. Актуальність дослідження полягає у нагальній потребі розробки науково обґрунтованих підходів до аналізу цих викликів та формування дієвих стратегій оптимізації пасажирського автотранспорту в умовах тривалого воєнного стану та для повоєнного відновлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Функціонуванню ринку транспортних послуг, зокрема пасажирських автоперевезень, присвячено значну кількість наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених. Загальні питання економіки транспорту, державного регулювання та управління системами висвітлені у роботах В. Г. Шинкаренка, О. М. Криворучка, Ю. Ф. Кулаєва, Е. В. Нагорного. Вплив кризових ситуацій та адаптація бізнесу досліджувалися О. В. Дейнекою, Л. М. Савченко, І. А. Ємельяновим, а Д. М. Стебляк та В. М. Лисий [8] аналізували вплив війни на транспортні перевезення в Україні. Проте, незважаючи на наявний науковий доробок, більшість досліджень зосереджені на загальних економічних наслідках війни або окремих аспектах вантажної логістики. Зокрема, В. Кривещенко, Г. Хмурковський, Т. Ляденко [1], Л. Гнилянська, В. Замостний, С. Петришин [2] та В. Новак з колегами [3] детально розглядають міжнародні, але переважно вантажні, перевезення. Хоча Т. В. Бутько, Г. О. Примаченко та К. О. Тарасов [10] досліджували залізничні пасажирські перевезення, а Є. С. Алошинський, Г. О. Примаченко та А. В. Калашник [11] – мультимодальні пасажирські сполучення, комплексного аналізу ринку пасажирських автоперевезень в умовах тривалого воєнного стану, що включав би оцінку специфічних викликів та розробку адаптованих стратегій оптимізації, на сьогодні бра-

кує. Хоча О. Ю. Бурдик [9] порушував питання автобусних пасажирських перевезень (2020), а О. Дерюгін з колегами [12], В. В. Бобиль з співавторами [13], О. Ю. Палант та Д. С. Захаров [14], а також Г. О. Примаченко з колегами [15] досліджували різні аспекти пасажирських перевезень в умовах війни (2023–2024), вони, як правило, охоплюють лише окремі сегменти або загальні концепції. Наявні публікації часто мають характер оперативного реагування [1], тоді як існує потреба у глибшому академічному осмисленні та формулюванні довгострокових рішень, враховуючи специфіку та динаміку пасажирських автоперевезень у сучасних реаліях.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. До невирішених аспектів проблеми функціонування ринку пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану належать: відсутність наукових підходів до оцінки сукупного впливу викликів (безпека, економіка, інфраструктура, кадри, регулювання), нерозробленість стратегій оптимізації роботи в умовах війни та необхідність адаптації державного регулювання для поточних потреб та повоєнного відновлення.

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз викликів ринку пасажирських автоперевезень України під час повномасштабного вторгнення та розробка стратегій його оптимізації для підвищення ефективності, безпеки й стійкості. Це передбачає аналіз довоєнного стану, ідентифікацію воєнних викликів, розробку адаптованих стратегій та визначення повоєнних перспектив ринку.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Стан ринку пасажирських автоперевезень України до повномасштабного вторгнення (2019–2021 рр.). До повномасштабного вторгнення автомобільний транспорт забезпечував левову частку пасажирських перевезень в Україні, охоплюючи близько 55% від загальної кількості пасажирів [5]. У 2019 році було перевезено 1,8 млрд пасажирів [4]. Хоча у 2020 році кількість пасажирів залишалася високою (1,8049 млрд осіб) попри пандемію COVID-19 [6], загальний пасажирооборот значно скоротився (на 53,9% порівняно з 2019 роком) [12], склавши 20,64 млрд пас. км для автотранспорту. У 2021 році спостерігалось певне відновлення ринку: загальний пасажирооборот зріс до 62,73 млрд пас.км [7], а автотранспорт перевіз 1078,9 млн пасажирів [9], досягнувши 21,33 млрд пас.км пасажирообороту [7].

Таким чином, довоєнний ринок пасажирських автоперевезень характеризувався значними обсягами, проте вже демонстрував стагнацію та суттєвий удар від пандемії COVID-19, що свідчило про його вразливість до зовнішніх шоків ще до початку повномасштабної війни [Таблиця 1]. Цей контекст важливий для розуміння масштабу воєнних збоїв та підкреслює попередню крихкість системи.

Ринок поділявся на міські, приміські, міжміські та міжнародні маршрути, активно розвиваючи останні (особливо до ЄС) [23; 27]. Ключовими гравцями були як великі компанії, так і численні ФОП [28; 29]. Регулювання передбачало методику розрахунку тарифів [15] та обов'язкове ліцензування [21]. Проте, довоєнна система мала проблеми з прозорістю формування тарифів та ефективністю контролю, що поглибило кризові явища під час війни. Вже робилися кроки до цифровізації контролю [19].

Таблиця 1
Динаміка основних показників ринку пасажирських автоперевезень України (2019-2021 рр.)

Показник	2019	2020	2021
Кількість перевезених пасажирів, млн осіб	1800,0	1097,5*	1078,9
Пасажирооборот, млрд пас. км	33,88	20,64*	21,33*

Джерело: сформовано автором на основі даних Державної служби статистики України

Основні сегменти ринку та ключові гравці. Ринок пасажирських автоперевезень України до 2022 року поділявся на декілька ключових сегментів. Відповідно до Закону України "Про автомобільний транспорт", послуги пасажирського автомобільного транспорту класифікуються на перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. Внутрішні перевезення охоплювали широку мережу міських, приміських та міжміських маршрутів, що з'єднували населені пункти по всій країні [16]. Міжнародні автобусні перевезення також активно розвивалися, особливо після запровадження безвізового режиму з країнами ЄС. Найпопулярнішими напрямками були Польща, Німеччина та Чехія [23]. Державна служба України з безпеки на транспорті вела реєстр міжнародних маршрутів [27]. Серед ключових гравців на

ринку автобусних перевезень виділялися такі компанії, як "Автолюкс", "Gunsel", "Euroclub" [28], а також "Ерабус", ТОВ "LuxBus" та значна кількість фізичних осіб-підприємців, що забезпечували перевезення на різних типах маршрутів [29].

Регуляторне середовище та тарифна політика. Реалізація єдиної тарифної політики передбачала затвердження центральним органом виконавчої влади методики розрахунку тарифів [15]. Такою методикою став Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17 листопада 2009 року "Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту" (зі змінами) [23]. Ця методика встановлювала детальний механізм формування тарифів на різні види пасажирських автоперевезень, виходячи з планової собівартості послуг та планового прибутку, і була обов'язковою для органів влади при встановленні регульованих тарифів [22]. Середні тарифи на проїзд у міському транспорті у 2021 році значно різнилися по регіонах України [16]. Наприклад, у Києві середня вартість проїзду становила 8 грн, тоді як у деяких обласних центрах вона сягала 15 грн і більше [18]. Ліцензування пасажирських автоперевезень було обов'язковою умовою для виходу на ринок і передбачало виконання перевізником низки кваліфікаційних, технічних та організаційних вимог [21]. До початку повномасштабної війни вже робилися перші кроки до цифровізації контролю у галузі, зокрема, через пропозиції щодо впровадження системи "е-Інспектор" [19]. Незважаючи на наявність законодавчої бази та методичних рекомендацій, довоєнне регулювання ринку характеризувалося певними проблемами. Часто виникали питання щодо прозорості формування тарифів, їх відповідності реальній собівартості перевезень, особливо в умовах інфляційних процесів та зростання цін на паливно-мастильні матеріали. Ефективність контролю за дотриманням ліцензійних умов та якістю послуг також залишалася предметом дискусій. Ці системні недоліки створили підґрунтя для поглиблення кризових явищ у галузі під час повномасштабної війни.

Аналіз викликів для ринку пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану. Війна спричинила безпрецедентні виклики для ринку пасажирських автоперевезень України, що торкнулися всіх аспектів його функціонування.

Безпеківі загрози та масштабні руйнування інфраструктури (доріг, мостів, автостанцій) призвели до розриву логістичних зв'язків, збільшення довжини та небезпечності маршрутів [10; 14]. Це вимагало швидкої адаптації: з лютого 2022 року з'явилися 178 нових міжнародних перевізників [5], а великі оператори розширили міжнародну мережу [24]. Водночас, внутрішні перевезення значно скоротилися, особливо у постраждалих регіонах, а евакуаційні рейси набули критичного значення [7]. Стихійне зростання міжнародних перевезень, хоч і задовольнило попит, породило ризики демпінгу та зниження стандартів якості/безпеки через вихід на ринок менш досвідчених гравців, чому могло сприяти спрощення ліцензування. Це вимагатиме перегляду регуляторних норм після стабілізації ситуації.

Економічні проблеми включають гострий дефіцит та значне подорожчання пального (особливо критично у травні 2022 року [5]), що прямо впливає на собівартість перевезень [10]. Додатковим тягарем є зростання цін та дефіцит запчастин, шин, мастил через порушення логістики та девальвацію гривні [12]. Існуючі тарифи, особливо регульовані, часто не покривають реальних витрат [1], а падіння платоспроможності населення скорочує попит на платні послуги [5; 6]. Проблема "тіньового" обігу коштів поглибилася, створюючи недобросовісну конкуренцію [1], а недостатні компенсації за перевезення пільговиків лягають фінансовим тягарем на перевізників [1].

Кадрові проблеми зумовлені гострим дефіцитом водіїв через мобілізацію та міграцію [6]. Механізми бронювання є недосконалими, лише 30-40% підприємств можуть забронювати персонал [5, 7], що призводить до скорочення рейсів та перевантаження працівників.

У регуляторній сфері держава спростила ліцензування (Постанова КМУ №368 від 25.03.2022 [25]), скоротивши вимоги та терміни [9], а також правила перетину кордону для міжнародних перевезень [6]. Проте, залишаються невирішені питання: відсутність єдиного реєстру маршрутної мережі [1], недосконалість процедури допуску до ринку та контролю якості/безпеки [1]. Спрощення ліцензування, хоч і було необхідним кроком для оперативних потреб (евакуація), несе довгострокові ризики зниження стандартів без ефективного пост-контролю.

Стратегії оптимізації функціонування ринку пасажирських автоперевезень в

умовах воєнного стану. В умовах воєнного стану ринок пасажирських автоперевезень України потребує не лише ситуативних заходів, а розробки та впровадження комплексних стратегій оптимізації, спрямованих на забезпечення безпеки, підвищення ефективності, адаптацію до нових реалій та створення підґрунтя для сталого розвитку. Гнучка адаптація маршрутної мережі є ключовою, передбачаючи постійне коригування маршрутів з урахуванням безпекової ситуації, стану доріг та пасажиропотоків [4]. Пріоритет – сполучення з деокупованими/прифронтовими територіями та розвиток міжнародних маршрутів [13]. Необхідний проактивний підхід: прогнозування попиту, оптимізація рейсів, тимчасові "човникові" маршрути та мультимодальні перевезення.

Безпека пасажирів та персоналу – абсолютний пріоритет. Потрібне посилення вимог до техстану транспорту, регулярні огляди [18], забезпечення засобами захисту, інструктажі персоналу щодо дій у надзвичайних ситуаціях [12]. Критично важлива розробка протоколів реагування та адаптація міжнародних стандартів управління безпекою (SMS) [17]. GPS-моніторинг дозволить координувати дії при небезпеці. Ефективне управління автопарком в умовах дефіциту ресурсів вимагає підвищення паливної ефективності, пошуку альтернативних джерел запчастин/мастил [20] та централізації ремонту [22]. У перспективі варто розглядати перехід на альтернативні види палива.

Цифровізація є ключовим напрямком: розширення е-квитків та онлайн-сервісів [23; 24], впровадження онлайн-диспетчеризації та мобільних додатків. Перехід на електронні конкурси маршрутів через ЄКІС та "е-Чергу" на кордоні підвищить прозорість, ефективність та зменшить корупцію. Цифровізація є потужним інструментом для боротьби з "тіньовими" схемами та покращення взаємодії учасників ринку.

Ефективна державна політика критично важлива. Необхідно розробити прозорі механізми компенсації пільгових перевезень, надати цільову фінансову підтримку (пільгові кредити, гранти) для оновлення автопарку та закупівлі ресурсів. Важливо сприяти бронюванню критично важливих працівників. Подальше вдосконалення нормативно-правової бази має бути спрямоване на розумну дерегуляцію та створення сприятливих умов для легальних перевізників. Державна підтримка має бути цільовою, пов'язаною з висо-

Таблиця 2

**Комплекс стратегій оптимізації ринку пасажирських автоперевезень
та очікувані результати**

Напрямок стратегії	Ключові заходи	Необхідні ресурси/умови	Очікуваний ефект/результат
Адаптація маршрутної мережі та логістики	Оперативне коригування маршрутів, пріоритезація соціальних маршрутів, розвиток міжнародних напрямків, розгляд мультимодальних схем.	Аналітичні дані, координація з ВЦА, гнучкість перевізників.	Забезпечення транспортної доступності, відповідність попиту, оптимізація завантаження.
Підвищення безпеки перевезень	Посилення тех. контролю ТЗ, медоглядів водіїв, забезпечення ЗІЗ, інструктажі, GPS-моніторинг, протоколи реагування на НС.	Фінансові ресурси, нормативне забезпечення, навчальні програми, технічне оснащення.	Зменшення аварійності, захист життя та здоров'я пасажирів і персоналу, підвищення довіри до перевезень.
Оптимізація управління автопарком	Заходи з паливної ефективності, налагодження постачання запчастин, централізація ТО та ремонту, розгляд альтернативних видів палива.	Інвестиції, кваліфікований персонал, доступ до запчастин та пального.	Зниження експлуатаційних витрат, підвищення надійності рухомого складу, зменшення екологічного навантаження.
Впровадження цифрових технологій	Е-квиток, онлайн-диспетчеризація, мобільні додатки для пасажирів, цифровізація конкурсів (ЄКІС), "е-Черга" на кордоні.	Програмне забезпечення, технічна інфраструктура, навчання персоналу, нормативно-правова база.	Підвищення прозорості, ефективності, зручності для пасажирів, боротьба з "тінню", зменшення корупційних ризиків.
Державна підтримка та регуляторні стимули	Компенсації за пільговиків, фінансова підтримка (кредити, гранти), сприяння бронюванню водіїв, вдосконалення НПБ, дерегуляція.	Бюджетні кошти, політична воля, ефективне адміністрування, діалог з бізнесом.	Фінансова стабілізація перевізників, збереження кадрового потенціалу, покращення інвестиційного клімату, детінізація ринку.
Забезпечення стійкості (resilience) системи	Розробка планів безперервності, створення резервів, диверсифікація, імплементація міжнародного досвіду.	Стратегічне планування, інвестиції в інфраструктуру та резерви, міжвідомча координація.	Здатність системи протистояти шокам, швидко відновлювати функціональність, забезпечувати мобільність в кризових умовах.

Джерело: сформовано автором

кими стандартами безпеки, прозорістю звітності та готовністю до цифровізації.

Концепція стійкості транспортної системи є особливо актуальною. Для її підвищення потрібно розробити плани безперервності діяльності (резервні потужності, альтернативні маршрути) та імплементувати міжнародний досвід функціонування систем в умовах конфліктів. Розвиток стійкості – це стратегічна

інвестиція у довгострокову надійність, що охоплює фінансовий, операційний та регуляторний виміри, використовуючи уроки війни для побудови більш адаптивної та захищеної транспортної інфраструктури.

Таблиця 2 синтезує запропоновані рішення, пов'язуючи конкретні дії з необхідними ресурсами та очікуваними результатами. Вона надає чітку, дієву дорожню карту для політи-

ків та зацікавлених сторін галузі, демонструючи практичне застосування дослідження.

Висновки. Дослідження показало, що ринок пасажирських автоперевезень України стикається з системними, взаємопов'язаними викликами воєнного стану: безпекові загрози, руйнування інфраструктури, зміна пасажиропотоків, економічні труднощі перевізників (дефіцит ресурсів, невідповідність тарифів, проблеми компенсацій), гострий дефіцит водіїв та потреба адаптації держрегулювання. Ці проблеми не лише дестабілізують галузь, а й загрожують базовій мобільності населення та економіці.

Запропонований комплекс стратегій оптимізації є відповіддю на ці виклики, спрямований на підвищення ефективності, безпеки та стійкості ринку. Він охоплює оперативну адаптацію маршрутів, цифровізацію, посилення

заходів безпеки, вдосконалення державної підтримки та регуляторних стимулів, а також забезпечення загальної стійкості транспортної системи. Успішна реалізація вимагає синергії зусиль усіх зацікавлених сторін.

Повоєнне відновлення не буде простим поверненням до довоєнних реалій, а базуватиметься на принципі "відбудувати краще", модернізуючи інфраструктуру та рухомий склад за сучасними стандартами. Подальші наукові дослідження мають зосередитися на довгостроковому прогнозуванні, моделюванні маршрутних мереж, економічних механізмах оновлення автопарку, розробці стандартів якості, адаптації міжнародного досвіду відновлення та впливі цифровізації. Це сприятиме формуванню сучасного, безпечного та стійкого ринку пасажирських автоперевезень України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кривещенко В., Хмурковський Г., Ляденко Т. Міжнародні перевезення в системі логістичної діяльності підприємств. *Економіка та суспільство*, 2024, № 64. DOI: 10.32782/2524-0072/2024-64-159.Економіка та суспільство+2Економіка та суспільство+2Економіка та суспільство+2
2. Гнилянська Л., Замостний В., Петришин С. Організування міжнародних вантажних перевезень в екстремальних умовах сьогодення: проблеми та тенденції. *Економіка та суспільство*, 2024, № 66. DOI: 10.32782/2524-0072/2024-66-3.Економіка та суспільство
3. Новак В., Кириленко О., Розумова К., Ігнатюк В. Організація міжнародних перевезень вантажів основними видами транспорту (огляд). *Наукоємні технології*, 2022, № 53(1). DOI: 10.18372/2310-5461.53.16510. jrn1.nau.edu.ua
4. Белова А. І., Новальська Н. І., Орловська О. В. Актуальні питання розвитку мультимодальних перевезень в Україні. *Review of transport economics and management*, 2019, Вип. 2(18), С. 58–65. Економічний рейтинг НУА+1ei-journal.in.ua+1
5. Мізюк С. Г., Андрієнко М. М. Економічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень. *Причорноморські економічні студії*, 2018, Вип. 40 46–150.Економічний рейтинг НУА
6. Деркач Е. М. Правові питання лібералізації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Київський часопис права*, 2022, № 1, С. 73–79. DOI: 10.32782/kij/2022.1.11.kyivchasprava.kneu.in.ua
7. Погрібняк О. М., Дорош А.С., Демченко Є.Б. Сучасні умови та особливості правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом України. *Транспортні системи та технології перевезень*, 2018, № 16, С. 83. DOI: 10.15802/tstt2018/164070.tstt.dit.edu.ua
8. Стебляк Д. М., Лисий В. М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*, 2022, Вип. 43, С. 92–96.
9. Бурдик О. Ю. Автобусні пасажирські перевезення та їх вплив на фінансові результати автотранспорту // Вісник Львівського торговельно-економічного університету. *Економічні науки*. 2020. № 60. С. 14–20. DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2020-60-14>.
10. Бутько Т. В., Примаченко Г. О., Тарасов К. О. Удосконалення існуючих методів організації пасажирських залізничних перевезень з урахуванням можливих ризиків руйнування залізничної інфраструктури. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2022. № 27(3). С. 3–9. DOI: <https://doi.org/10.18664/iksz.v27i3.265527.jiks.kart.edu.ua+1bulletin.khadi.kharkov.ua+1>
11. Алошинський Є. С., Примаченко Г. О., Калашник А. В. Дослідження технології впровадження мультимодального пасажирського сполучення на напрямку Україна – країни Європейського Союзу. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2018. № 83. С. 35–39. DOI: <https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2018.83.0.35.bulletin.khadi.kharkov.ua+1bulletin.khadi.kharkov.ua+1>

12. Дерюгін О., Столбченко О., Лях Д., Чеберячко Л. Обґрунтування ключових чинників щодо застосування перспективного екологічного транспорту в системі міських пасажирських перевезень. *Вісник Приазовського державного технічного університету*. Серія: Технічні науки. 2024. № 48. С. 120–134. DOI: <https://doi.org/10.31498/2225-6733.48.2024.310696>. Наукова періодика України
13. Бобиль В. В., Матусевич О. О., Дронь М. А., Тараненко А. С. Концепція формування системи управління змінами в сфері залізничних пасажирських перевезень України в умовах війни. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2024. Т. 1, № 13(127). С. 14–21. – DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2024.297067>. Наукова періодика України+1 Наукова періодика України+1
14. Палант О. Ю., Захаров Д. С. Формування державної підтримки підприємництва в сфері міських пасажирських перевезень. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2024. Т. 2, № 13(128). С. 103–109. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2024.302012>. Наукова періодика України+1 Наукова періодика України
15. Примаченко Г. О., Шкурченко О. В., Будник В. А., Корнійко Я. Р., Тарасов К. О. Удосконалення технології мультимодальних пасажирських перевезень в умовах воєнного стану в Україні. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2023. № 100. С. 120–126. DOI: <https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2023.100.0.120.jks.kart.edu.ua+2bulletin.khadi.kharkov.ua+2bulletin.khadi.kharkov.ua+2>
16. Багрий М., Коновалова О., Чайка Н., Разумова К. Питання сучасного стану інфраструктури транспортної системи. *Наукоємні технології*. 2021. № 51. С. 140–146. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.51.15997>. jrn1.nau.edu.ua
17. Пальченко А. А., Кузнichenko О. В. Особливості транспортних правовідносин при здійсненні транспортних послуг в Україні. *Київський часопис права*. 2023. № 3. С. 103–108. DOI: <https://doi.org/10.32782/kij/2023.3.14.kyivchasprava.kneu.in.ua>
18. Кириленко О. М., Новак В. О., Разумова К. М., Мостенська Т. Л. Тенденції розвитку авіаційного транспорту в Україні. *Економіка, фінанси, право*. 2020. № 12. С. 12–16. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2020.12.2>
19. Європейська інтеграція України у транспортній галузі в умовах повномасштабної війни Росії проти України (2023). *НаУКМА*. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/bitstreams/10c1a114-01a9-42a9-8dbd-31b0eaf2b30a/download>.
20. Пасажирообіг українського транспорту збільшився на 27% – Держстат (2021). Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3324746-pasaziroobig-ukrainskogo-transportu-zbilsivsa-na-27-derzstat.html>
21. Державна служба статистики України. Пасажирські перевезення в Україні у 2019 році [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua>
22. Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 25.03.2022 р. № 368. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/368-2022-%D0%BF>

REFERENCES:

1. Kriveshchenko, V., Khmurkovskiy, H., & Liadenko, T. (2024). Mizhnarodni perevezennia v systemi lohistychnoi diialnosti pidpriemstv [International transportation in the logistics activities of enterprises]. *Ekonomika ta suspilstvo* [Economy and Society], (64). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-159> [in Ukrainian].
2. Hnylianska, L., Zamostnyi, V., & Petryshyn, S. (2024). Orhanizuvannia mizhnarodnykh vantazhnykh perevezhen v ekstremalnykh umovakh sohodennia: problemy ta tendentsii [Organization of international freight transportation in today's extreme conditions: problems and trends]. *Ekonomika ta suspilstvo* [Economy and Society], (66). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-3> [in Ukrainian].
3. Novak, V., Kyrylenko, O., Rozumova, K., & Ihnatiuk, V. (2022). Orhanizatsiia mizhnarodnykh perevezhen vantazhiv osnovnymu vydamy transportu (ohliad) [Organization of international cargo transportation by main types of transport (review)]. *Naukoiemni tekhnologii* [Science-Intensive Technologies], 53(1). <https://doi.org/10.18372/2310-5461.53.16510> [in Ukrainian].
4. Belova, A. I., Novalska, N. I., & Orlovskaya, O. V. (2019). Aktualni pytannia rozvytku multimodalnykh perevezhen v Ukraini [Current issues of multimodal transportation development in Ukraine]. *Review of Transport Economics and Management*, 2(18), 58–65 [in Ukrainian].
5. Miziuk, S. H., & Andriienko, M. M. (2018). Ekonomichni aspekty zabezpechennia konkurentospromozhnosti mizhnarodnykh transportnykh perevezhen [Economic aspects of ensuring the competitiveness of international transportations]. *Prychornomorski ekonomichni studii* [Black Sea Economic Studies], (40), 146–150 [in Ukrainian].

6. Derkach, E. M. (2022). Pravovi pytannia liberalizatsii mizhnarodnykh perevezen vantazhiv avtomobilnym transportom [Legal issues of liberalization of international freight transportation by road]. *Kyivskyi chasopys prava [Kyiv Journal of Law]*, (1), 73–79. <https://doi.org/10.32782/klj/2022.1.11> [in Ukrainian].
7. Pohribniak, O. M., Dorosh, A. S., & Demchenko, Ye. B. (2018). Suchasni umovy ta osoblyvosti pravovoho rehuliuвання perevezen vantazhiv avtomobilnym transportom Ukrainy [Current conditions and features of legal regulation of freight transportation by road in Ukraine]. *Transportni systemy ta tekhnologii perevezen [Transport Systems and Transportation Technologies]*, (16), 83. <https://doi.org/10.15802/tstt2018/164070> [in Ukrainian].
8. Steblak, D. M., & Lysyi, V. M. (2022). Vplyv viiny na rozvytok transportnoho perevezennia v Ukraini [The impact of war on the development of transportation in Ukraine]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo [Scientific Bulletin of Uzhhorod National University [International Economic Relations and World Economy]*, (43), 92–96 [in Ukrainian].
9. Burdik, O. Yu. (2020). Avtobusni pasazhyrski perevezennia ta yikh vplyv na finansovi rezultaty avtogospodarstv [Bus passenger transportation and its impact on the financial results of motor enterprises]. *Visnyk Lvivskoho torhovelno-ekonomichnoho universytetu. Ekonomichni nauky [Bulletin of Lviv Trade and Economic University. Economic Sciences]*, (60), 14–20. <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2020-60-14> [in Ukrainian].
10. Butko, T. V., Prymachenko, H. O., & Tarasov, K. O. (2022). Udoshkonalennia isnuuyuchykh metodiv orhanizatsii pasazhyrskykh zaliznychnykh perevezen z urakhuvanniam mozhlivykh ryzykiv ruinuвання zaliznychnoi infrastruktury [Improvement of existing methods of organizing passenger rail transportation considering possible risks of railway infrastructure destruction]. *Informatsiino-keruiuchi systemy na zaliznychnomu transporti. Information-Control Systems on Railway Transport*, 27(3), 3–9. <https://doi.org/10.18664/ikszt.v27i3.265527> [in Ukrainian].
11. Alosynskyi, Ye. S., Prymachenko, H. O., & Kalashnyk, A. V. (2018). Doslidzhennia tekhnologii vprovadzhennia multymodalnoho pasazhyrskoho spoluchennia na napriamku Ukraina – krainy Yevropeiskoho Soiuzu [Research on the implementation technology of multimodal passenger communication in the direction Ukraine – European Union countries]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho avtomobilno-dorozhnoho universytetu [Bulletin of Kharkiv National Automobile and Highway University]*, (83), 35–39. <https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2018.83.0.35> [in Ukrainian].
12. Deriuhin, O., Stolbchenko, O., Liabakh, D., & Cheberiachko, L. (2024). Obgruntuvannia kliuchovykh chynnkyv shchodo zastosuvannia perspektyvnoho ekolohichnoho transportu v systemi miskykh pasazhyrskykh perevezen [Justification of key factors for the application of promising ecological transport in the urban passenger transportation system]. *Visnyk Pryazovskoho derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Seriya: Tekhnichni nauky [Bulletin of the Pryazovskyi State Technical University. Series: Technical Sciences]*, (48), 120–134. <https://doi.org/10.31498/2225-6733.48.2024.310696> [in Ukrainian].
13. Bobyl, V. V., Matusevych, O. O., Dron, M. A., & Taranenko, A. S. (2024). Kontseptsiiia formuvannia systemy upravlinnia zminamy v sferi zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen Ukrainy v umovakh viiny [Concept of forming a change management system in the field of railway passenger transportation of Ukraine under war conditions]. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 1(13(127)), 14–21. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2024.297067> [in Ukrainian].
14. Palant, O. Yu., & Zakharov, D. S. (2024). Formuvannia derzhavnoi pidtrymky pidpriemnytstva v sferi miskykh pasazhyrskykh perevezen [Formation of state support for entrepreneurship in the field of urban passenger transportation]. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 2(13(128)), 103–109. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2024.302012> [in Ukrainian].
15. Prymachenko, H. O., Shkurenko, O. V., Budnyk, V. A., Korniiiko, Ya. R., & Tarasov, K. O. (2023). Udoshkonalennia tekhnologii multymodalnykh pasazhyrskykh perevezen v umovakh voiennoho stanu v Ukraini [Improvement of multimodal passenger transportation technology under martial law in Ukraine]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho avtomobilno-dorozhnoho universytetu [Bulletin of Kharkiv National Automobile and Highway University]*, (100), 120–126. <https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2023.100.0.120> [in Ukrainian].
16. Bahrii, M., Konovalova, O., Chaika, N., & Razumova, K. (2021). Pytannia suchasnoho stanu infrastruktury transportnoi systemy [Issues of the current state of transport system infrastructure]. *Naukoiemni tekhnologii [Science-Intensive Technologies]*, (51), 140–146. <https://doi.org/10.18372/2310-5461.51.15997> [in Ukrainian].
17. Palchenko, A. A., & Kuznichenko, O. V. (2023). Osoblyvosti transportnykh pravovidnosyn pry zdiisnenni transportnykh posluh v Ukraini [Features of transport legal relations during the provision of transport services in Ukraine]. *Kyivskyi chasopys prava [Kyiv Journal of Law]*, (3), 103–108. <https://doi.org/10.32782/klj/2023.3.14> [in Ukrainian].
18. Kyrylenko, O. M., Novak, V. O., Razumova, K. M., & Mostenska, T. L. (2020). Tendentsii rozvytku aviat-siinoho transportu v Ukraini [Trends in the development of air transport in Ukraine]. *Ekonomika, finansy, pravo [Economy, Finance, Law]*, (12), 12–16. <https://doi.org/10.37634/efp.2020.12.2> [in Ukrainian].

19. NaUKMA. (2023). *Yevropeiska intehtatsiia Ukrainy u transportnii haluzi v umovakh povnomasshtabnoi viiny Rosii proty Ukrainy* [European integration of Ukraine in the transport sector under the conditions of Russia's full-scale war]. <https://ekmair.ukma.edu.ua/bitstreams/10c1a114-01a9-42a9-8dbd-31b0eaf2b30a/download> [in Ukrainian].
20. Ukrinform. (2021). *Pasazhyroobih ukrainskoho transportu zbilshyvsia na 27% – Derzhstat* [Passenger turnover of Ukrainian transport increased by 27% – State Statistics Service]. Retrieved from <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3324746-pasaziroobig-ukrainskogo-transportu-zbilsivsa-na-27-derzstat.html> [in Ukrainian].
21. State Statistics Service of Ukraine. (2020). Passenger transportation in Ukraine in 2019. Retrieved from <https://ukrstat.gov.ua>
22. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2022, March 25). Pro vnesennia zmin do Litsenziinykh umov provadzhennia hospodarskoi diialnosti z perevezennia pasazhyriv, nebezpechnykh vantazhiv ta nebezpechnykh vidkhodiv avtomobilnym transportom, mizhnarodnykh perevezen pasazhyriv ta vantazhiv avtomobilnym transportom: Postanova № 368 [On amendments to the Licensing conditions for passenger, dangerous goods and waste transportation by road transport, and international passenger and cargo transportation by road transport: Resolution No. 368]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/368-2022-%D0%BF>