

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2026-58-23>

УДК 656.13:316.42:504.03(477)

Кузьмін Дмитро Володимирович

кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін,
Відокремлений підрозділ Національного університету біоресурсів
і природокористування України «Ніжинський агротехнічний інститут»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3756-2480>

Весперіс Світлана Зієдонисівна

кандидат економічних наук, доцент
старший викладач циклової комісії «Бакалаврат зі спеціальності «Менеджмент»,
Відокремлений структурний підрозділ «Класичний фаховий коледж
Сумського державного університету»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8859-6747>

Самусь Ганна Іванівна

кандидат економічних наук, викладач,
Товариство з обмеженою відповідальністю
«Фаховий передвищий коледж «Оптіма»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6962-5450>

Dmytro Kuzmin

Separated Subdivision National University of Life and Environmental Sciences
of Ukraine "Nizhyn Agrotechnical Institute"

Svitlana Vesperis

Separated Structural Unit "Classical Professional College of Sumy State University"

Hanna Samus

"Optima Professional College" Limited Liability Company

**РОЛЬ СОЦІАЛЬНОЇ СКЛАДОВОЇ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ
У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ****THE ROLE OF THE SOCIAL COMPONENT OF PASSENGER
TRANSPORTATION BY ROAD IN ENSURING SUSTAINABLE
DEVELOPMENT OF TERRITORIES**

Анотація. У статті досліджено роль соціальної складової пасажирських перевезень автомобільним транспортом у забезпеченні сталого розвитку територій. Обґрунтовано, що транспортна система виступає не лише інфраструктурним елементом економіки, а й важливим соціальним інститутом, який визначає рівень доступності базових послуг, мобільність населення та соціальну інтеграцію громад. Проаналізовано проблеми фрагментації ринку автоперевезень, нерівномірності транспортного забезпечення міських і сільських територій, а також обмеженої доступності транспорту для маломобільних та соціально вразливих груп. Розкрито сутність людиноцентричного підходу в транспортній політиці та його значення для реалізації принципів соціальної справедливості й інклюзивності. Узагальнено європейський досвід інтеграції соціальної складової у сферу пасажирських перевезень, зокрема через механізми державно-приватного партнерства, субсидування та стандарти доступності. Доведено, що посилення соціальної орієнтації автомобільних перевезень є необхідною умовою зменшення транспортної бідності та досягнення сталого розвитку територій.

Ключові слова: пасажирські перевезення, автомобільний транспорт, соціальна складова, транспортна політика, транспортна бідність, сталий розвиток.

Summary. The article examines the social component of passenger transportation by road within the framework of sustainable development principles, emphasizing its close interrelation with the territorial development of regions. It is determined that the accessibility of transport services directly influences the integration of remote settlements into a unified national socio-economic space, while also provoking certain factors that may contribute to regional development disparities. Particular attention is paid to the fact that passenger transportation serves not

only as an element of transport infrastructure but also as a tool of social cohesion, which significantly impacts the improvement of the population's quality of life. It is highlighted that socially oriented organization of passenger road transportation ensures equal opportunities for all categories of the population in accessing the basic needs of regional residents, which is an important precondition for strengthening human capital. Special focus is given to the issue of transport inequality, regarded as a factor of political, economic, and social instability that can intensify social risks and force public authorities to apply administrative regulatory mechanisms in the transport sector to support the development of services in rural and sparsely populated areas. The article analyzes the experience of the European Union, where special financing programs aimed at overcoming transport inequality are being implemented. Mechanisms of financial resource allocation through EU funds, regional policy programs, and initiatives focused on ensuring socially equitable access to transport infrastructure are considered. It is shown that such instruments help reduce social risks, foster the creation of an inclusive transport system, and strengthen territorial cohesion. It is concluded that the development of socially oriented passenger road transportation is a crucial prerequisite for achieving the goals of sustainable development at regional, national, and even transnational levels. Proper organization of passenger transportation creates the conditions for a balanced environment where the interests of society, the economy, and ecology are effectively integrated.

Keywords: passenger transportation, road transport, social component, transport policy, transport poverty, sustainable development.

Постановка проблеми. Сучасні наукові підходи до концепції сталого розвитку територій важко уявити без створення доступної, функціональної та соціально орієнтованої системи пасажирських перевезень. Транспортна інфраструктура та якість транспортних послуг безпосередньо впливають на рівень життя населення, просторову інтеграцію регіонів, економічну активність та соціальну згуртованість суспільства. Важливим завданням у цьому контексті є необхідність врахування потреби всіх груп населення, включаючи соціально вразливі категорії, осіб з інвалідністю, людей похилого віку, багатодітних сімей та мешканців віддалених територій.

Пасажирські перевезення автомобільним транспортом відіграють помітну роль у реалізації стратегії сталого розвитку. Транспорт виступає як чинник, що сприяє економічному розвитку територій. Завдяки забезпеченню мобільності підвищується рівень зайнятості та добробут населення, що мінімізує соціальну нерівність та ізоляцію. Водночас через значні викиди парникових газів галузь потребує уваги держави щодо оновлення рухомого складу, розбудови інфраструктури та підвищення безпеки дорожнього руху. Тому, на наш погляд, функціонування цього сектору слід оцінювати не лише крізь призму фінансової ефективності, а й як стратегічний інструмент регулювання соціальних відносин та просторової рівноваги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам ролі соціальної складової пасажирських перевезень автомобільним транспортом у забезпеченні сталого розвитку територій присвячено значну кількість праць таких вітчизняних науковців, як: В.О. Кучменко [5]; Н.Б. Ярошевич, І.Ю. Кондрат, М.В. Ливдар [9]; С.О. Міроненко, Г.О. Оборський, Д.В. Дмитришин, В.М. Шобік [28]; Е.Д. Ладиженський, В.П. Петленко, А.В. Гриньків [6]; Л.А. Сенів [7]; Д.О. Власенко [2, 3]; Є.В. Шапенко, О.В. Гульчак, С.В. Котова, О.В. Білоног, & В.В. Ярошевський [8].

Питання ролі транспортної системи в контексті сталого розвитку та підвищення соціальної інтеграції населення знайшли широке відображення у працях таких зарубіжних дослідників, як: Ф. Роде, Г. Флоутер, Н. Томопулос, Дж. Дочерті, П. Швінгер, А. Махендра, В. Фан [33]; Е. Голден, І. Гіллін, Д. Баністер [21]; К. Мартенс [26] та К. Геурс і Б. ван Ве [20].

Мета статті полягає у теоретичному обґрунтуванні соціальної складової як базису сталого розвитку транспортних систем та дослідженні фінансово-організаційних механізмів реалізації соціально орієнтованої транспортної політики на прикладі досвіду країн ЄС.

Актуальність дослідження зумовлена дедалі зростаючою роллю соціальної складової в системі пасажирських автомобільних перевезень України, особливо на рівні територіальних громад. Останні наразі стикаються з низкою безпрецедентних викликів і змушені формувати ефективні механізми адаптації транспортної інфраструктури до потреб населення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасні транспортні системи слід розглядати не лише як інфраструктурний елемент економіки, а й як вагомий соціальний інститут, що визначає розвиток територій. При оцінці їхньої ефективності обов'язково враховуються соціальна, екологічна та економічна складові, що є фундаментом концепції сталого розвитку. Соціальний аспект пасажирських автоперевезень відображає взаємодію між просторовою мобільністю та ключовими суспільними процесами. Теоретично організація транспортної мережі має гарантувати рівний доступ до послуг для всіх верств населення, незалежно від соціальної стратифікації, динаміки соціальних відносин, рівня соціальної ізоляції та еволюції міських просторових моделей, з урахуванням принципів соціальної справедливості, інклюзивності та безпеки.

Дослідники О.В. Бойко та З.П. Дзуліт зазначають, що соціальна складова сталого розвитку

транспортну має бути орієнтована на людину та стабільність соціальних систем [1, с. 99]. Підтримуючи ідею людиноцентризму, зауважимо, що акцент у плануванні має зміщуватися на потреби, благополуччя та безпеку пасажирів. За такого підходу транспортні мережі розглядаються не тільки як технічні об'єкти, а й як соціальні сервісні системи, що відповідають стандартам доступності та комфорту. Цю позицію підтримує Карел Мартенс, критикуючи суто технічні підходи та акцентуючи на важливості соціального аспекту [26]. Для практичної реалізації людиноцентричності ключовими напрямками є забезпечення інклюзивності [22; 36], комфорту та якості отриманих послуг [23], а також залучення споживачів транспортних послуг у процес їх планування [22].

Отже, державна політика в галузі пасажирських перевезень повинна бути розроблена та організована в рамках сталого розвитку, щоб ефективно реалізовувати запити суспільства, бізнесу та потреби людей. Роль соціальної складової пасажирських перевезень є винятковою у забезпеченні розвитку держави та її регіонів. А транспортна політика держави та її органів на місцях є не тільки транспортною політикою, а й частиною сучасної соціальної політики. Цей момент у суспільних відносинах можливо спостерігати, коли управлінські рішення щодо реалізації транспортних послуг та функціонування транспортної інфраструктури впливають на свідомість та поведінку населення регіонів, формують уявлення людей про соціальну справедливість, можуть бути важелями, на основі яких виникає згуртованість місцевих територіальних громад та безпосередньо впливають на дохід господарюючих суб'єктів та приватних домогосподарств. На думку британської дослідниці в галузі транспортної соціології Карен Лукас (Karen Lucas): «Соціальні аспекти транспортних систем охоплюють роль мобільності у зменшенні або посиленні соціальної ізоляції, забезпеченні справедливого доступу до можливостей, а також у задоволенні потреб вразливих груп населення» [25].

Враховуючи вищезазначене, вважаємо, що соціальна складова у транспортних системах – це інтегральна характеристика транспортної інфраструктури та організації перевезень, що відображає рівень забезпечення рівноправного, безпечного, комфортного та економічного доступу до транспортних послуг для всіх груп населення, сприяє їх соціальній інтеграції, підвищенню мобільності та якості життя, а також забезпечує узгодженість транспортної діяльності з цілями сталого розвитку територій. Це зумовлює необхідність дослідження ролі соціальної складової пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Ключовими елементами, які має включати соціальна політика держави та органів місцевого самоврядування щодо пасажирських перевезень,

є фізична, територіальна, фінансова та інформаційна доступність, а також правовий захист, комфорт пасажирів та позитивний вплив на громаду.

Фізична доступність транспорту є важливою соціальною складовою пасажирських перевезень автомобільним транспортом. В ідеалі вона передбачає створення умов, за яких усі категорії населення мають можливість користуватися транспортними послугами без будь-яких бар'єрів. Особливого значення у цьому контексті набувають проблеми забезпечення транспортними послугами маломобільних груп населення (МГН), що потребує додаткової уваги з боку управлінського апарату, органів місцевого самоврядування, адміністрації та працівників транспортних компаній, задіяних у перевезенні пасажирів.

До маломобільних груп населення належать особи з інвалідністю, люди похилого віку, вагітні жінки, батьки з маленькими дітьми, тимчасово травмовані особи та люди з порушенням зору, слуху чи координації рухів. Реалізуючи ключовий правовий принцип рівноправності, для держави критично важливим є забезпечення фізичної доступності транспорту як передумови реалізації конституційних прав та прав людини, оскільки транспортна мобільність є критичною для людини, оскільки мобільність є фундаментальною потребою для участі в економічному, соціальному та громадянському житті.

На практичному рівні фізична доступність реалізується через розв'язання двох системних проблем: модернізацію рухомого складу та адаптацію транспортної інфраструктури. Вирішення цих проблем дозволяє маломобільним групам населення реалізувати їхнє конституційне право на свободу пересування (ст. 33 Конституції України) [4].

Реалії сучасної України, на жаль, вказують на низький рівень фізичної доступності транспорту, що призводить до цілого ряду соціальних проблем, пов'язаних із майновою нерівністю та системною дискримінацією маломобільних груп. Серед причин такої ситуації, виділимо наступні:

1. Технічні проблеми. Застарілий парк автомобільного транспорту та його неадаптованість до проблем інклюзії. Водночас зростає кількість людей із порушенням мобільності (ветеранів та цивільних), що вимагає від перевізників системного оновлення рухомого складу згідно з принципами безбар'єрності.

2. Формалізм у контролі. Суб'єкти господарювання та контролюючі органи часто формально ставляться до своїх обов'язків. Це призводить до неналежного нагляду за дотриманням технічних стандартів, безпеки та медичного обстеження водіїв.

3. Відсутність зворотного зв'язку. Автотранспортні компанії часто ігнорують соціальний запит членів громади та споживачів послуг при

організації маршрутів, що свідчить про низьку якість інформаційно-аналітичного забезпечення.

4. Фінансові обмеження. Реформування галузі потребує значних інвестицій. Особливо гострою є проблема дефіциту комунального транспорту в громадах. За наявності інших вагомих проблем (військові дії та їх вплив на розвиток ринкових відносин) пріоритет бюджетних витрат часто надається іншим сферам, тоді як транспортна доступність відходить на другий план. Наприклад, закупівля інклюзивних автобусів якщо і відбувається, то епізодично, в рамках пілотних та грантових проєктів, що не дає системного ефекту.

Узагальнюючи, зазначимо, що ефективному розвитку територій України заважає низка проблем, основою яких є питання соціальної складової при організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Проблеми мають системний характер і часто бувають взаємопов'язані. Як наслідок, в регіонах виникає транспортна недоступність [24] передусім для маломобільних груп та соціально незахищених верств населення, що веде до посилення ізоляції регіонів і формує таке негативне явище, як транспортна бідність [31], що і виступає причиною збереження та поглиблення нерівності у доступі до базових соціальних послуг. Зазначена ситуація стає перешкодою до інтеграції соціальної складової у формування сучасної транспортної політики.

Враховуючи українські реалії та низку серйозних викликів, які виникають як наслідок ведення воєнних дій на території країни, варто уважно відстежувати міжнародний досвід вирішення проблем фізичної доступності пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

У країнах ЄС стандарти фізичної доступності тривалий час є обов'язковими на національному рівні. Вони підтримуються фінансовими стимулами, грантами ЄС, участю громадськості в плануванні. Досвід Швеції, Німеччини, Нідерландів демонструє, що фізична доступність – це не лише соціальна вимога, а й елемент економічної ефективності, адже дає змогу ширшому колу людей користуватися громадським транспортом, зменшуючи навантаження на інші соціальні інституції.

Загалом транспортна політика ЄС формується саме як розуміння важливості соціальної складової при організації пасажирських перевезень у межах сталого розвитку територій. Європейський Союз визначає транспортну доступність як невід'ємне соціальне право. Як приклад реалізації зазначеного курсу, наведемо стратегічний документ ЄС, ухвалений 17 листопада 2017 року на Соціальному саміті в Гетеборзі (Швеція), де в рамках Європейського стовпа соціальних прав (European Pillar of Social Rights, EPSR) були визначені 20 ключових принципів та прав, покликаних забезпечити справедливі та добре функціо-

нуючі ринки праці й соціальні системи в країнах ЄС [14]. Згідно з Принципом 20 зазначається, що кожна людина має право на основні послуги, зокрема на доступ до транспорту. Доступ споживачів до пасажирського транспорту розглядається як основна послуга, що забезпечує реалізацію базових потреб: доступ до роботи, медицини та засобів зв'язку. На основі цих принципів держави-члени ЄС повинні розвивати сталі транспортні системи (згідно з Європейським зеленим курсом [18]) та забезпечувати фізичну та фінансову доступність. Останнє реалізується через зобов'язання щодо надання публічних послуг (Public Service Obligations, PSO [12]), що передбачає компенсацію збитків перевізникам у малодоступних регіонах відповідно до Регламенту (ЄС) № 181/2011 [16].

Поставивши амбітні цілі вирішення проблем транспортної доступності, європейські країни реалізують фінансування соціальної складової в пасажирських перевезеннях у межах сталого розвитку територій у ЄС через низку адміністративно-правових механізмів та комбінацію європейських фондів, національних програм та державно-приватного партнерства, які спрямовані на створення інклюзивних, безпечних і екологічно чистих транспортних систем. Вагомим інструментом Європейського Союзу для інвестування в людський капітал став Європейський соціальний фонд плюс (ESF+), який об'єднує в собі чотири раніше окремі інструменти фінансування: Європейський соціальний фонд (ESF), Ініціативу з працевлаштування молоді (Youth Employment Initiative), Фонд європейської допомоги найбільш нужденним (Fund for European Aid to the Most Deprived) та Програму ЄС з питань зайнятості та соціальних інновацій (EaSI) [19]. У галузі транспортної політики ESF+ виділяє кошти на підтримку інфраструктурних проєктів [30], фінансує спільні проєкти між муніципалітетами та приватним сектором [32], пільгові тарифи для вразливих груп населення [34] та перехід на електрифікований транспорт. На території ЄС діють також Фонд згуртованості (Cohesion Fund) [17] – який сприяє розвитку громадського транспорту та виділяє кошти на ремонт та облаштування інфраструктури для доступності, а також Фонд справедливого переходу (Just Transition Fund) [15], який здійснює фінансування заходів, спрямованих на перехід до електричного транспорту. Прикладами ефективності фінансової співпраці країн ЄС з цими інституціями є успішні проєкти з модернізації автобусних парків у Румунії за підтримки Фонду справедливого переходу [13].

На важливі соціально значущі проєкти у галузі пасажирських перевезень країни-члени ЄС залучають також кошти з національних і регіональних програм, впроваджуючи механізми державно-при-

ватного партнерства. У межах виконання національних та регіональних програм для соціального захисту населення при формуванні транспортної політики щодо пасажирських перевезень, уповноважені органи надають субсидії, впроваджують соціальні квитки та знижки для вразливих категорій населення, а також спрямовують гранти на модернізацію рухомого складу автомобільного транспорту. Ефективним інструментом забезпечення права на безпечне довкілля є впровадження країнами Європи заходів стимулювання фіскального характеру, зокрема пільгового оподаткування для операторів, які використовують екологічний транспорт.

Серед прикладів реалізації національних та регіональних програм ЄС, що враховують соціальну складову пасажирських перевезень у контексті сталого розвитку, варто виділити: досвід Німеччини з програмою спеціальних проїзних квитків для вразливих верств населення «Sozialticket» [11]; впровадження у Франції гнучких автобусних маршрутів для мешканців сіл на основі мобільного застосунку «Транспорт за запитом» (Transport à la demande) [29]; італійську програму надання соціального таксі «Servizio di Trasporto a chiamata» [10] та шведський сервіс для людей з інвалідністю «Färdtjänst» [35]. Європейські держави також надають великого значення формуванню транспортної політики на засадах державно-приватного партнерства. Воно стає дедалі ефективнішим інструментом реалізації соціально орієнтованих проєктів, де забезпечується баланс інтересів держави, бізнесу та суспільства.

У контексті сталого розвитку територій державно-приватне партнерство створює можливості для мобілізації фінансових, технічних і управлінських ресурсів, які окремо кожна сторона не завжди здатна забезпечити та дозволяє сформувати доступний, інклюзивний та екологічно орієнтований транспорт, який задовольнить потреби як економічно активного населення, так і соціально вразливих груп, а також мешканців віддалених сільських районів. Реалізація спільних проєктів у цій сфері дозволяє інтегрувати інноваційні рішення, наприклад, системи «розумної мобільності», електротранспорт або сервіси спільного користування транспортними засобами, які забезпечують зменшення викидів парникових газів та підвищення якості міського середовища. Важливо, що у форматі державно-приватного партнерства держава може встановлювати соціально значущі норми, стандарти та вимоги. Їх обсяг може включати різні аспекти: від доступності та тарифної політики до екологічних параметрів рухомого складу. Водночас приватний сектор, будучи партнером держави у реалізації її транспортної політики, маючи більшу організаційну та адаптаційну

гнучкість і досвід у впровадженні технологій, здатний забезпечити їх ефективну реалізацію. Таким чином, державно-приватне партнерство стає не лише механізмом фінансування транспортних проєктів, але й інструментом реалізації комплексної політики сталого розвитку, в якій соціальна складова виступає базовою цінністю.

Розглядаючи інтеграцію соціальної складової в організацію пасажирських перевезень через практичні приклади реалізації державно-приватного партнерства, виділимо проєкт MOIA (м. Гамбург), у межах якого компанія Volkswagen та Hamburger Hochbahn AG уклали стратегічне партнерство з метою створення екологічно чистого та зручного для користувачів сервісу на основі електромобілів за вимогою (on-demand) [27].

Фактично країни Європейського Союзу накопичили значний і успішний досвід інтеграції соціальної складової у систему пасажирських автомобільних перевезень шляхом використання комплексних фінансово-організаційних механізмів. Використовуючи різні варіанти та інструменти фінансування соціально значущих програм, європейські країни досягли значних успіхів у реалізації соціальної та транспортної політики, вплинули на розвиток сучасної транспортної інфраструктури, рухомого складу і на удосконалення та цифровізацію надання послуг із пасажирських перевезень. Серед механізмів такого підходу варто виділити поєднання державних субсидій, ресурсів європейських структурних та інвестиційних фондів, локальних соціально орієнтованих програм, а також форматів державно-приватного партнерства. Залучення державних субсидій забезпечує можливість підтримки тарифної доступності для соціально вразливих груп населення, тоді як європейські фонди спрямовують інвестиції на модернізацію транспортної інфраструктури, впровадження екологічно чистого рухомого складу та цифрових рішень у сфері мобільності. Місцеві соціальні програми дозволяють враховувати специфіку регіональних потреб, зокрема у малонаселених або віддалених територіях, де пасажирські перевезення мають виразну соціальну функцію.

Висновки. Соціальна складова пасажирських перевезень автомобільним транспортом відіграє ключову роль у формуванні умов для сталого розвитку територій. Сучасні підходи потребують синергії соціальних, економічних та екологічних аспектів. Саме через комплексне розв'язання завдань у цих трьох сферах можливо сформувати ефективну соціальну політику, яка сприятиме розвитку регіонів. Забезпечення доступності транспортних послуг підвищує мобільність населення та інтегрує громадян у єдиний соціально-економічний простір. Досвід країн-членів ЄС демонструє значні успіхи у подоланні транспортної бідності. Україна може запозичити окремі елементи

європейської транспортної політики, адаптуючи їх до вітчизняних реалій. Хоча Україна не є членом ЄС, вона може отримувати підтримку через програми співробітництва (наприклад, у межах ініціативи Ukraine Facility чи інструменту EU4U). Перспективним є впровадження соціальних квит-

ків через цифрові інструменти, наприклад, використовуючи застосунок Дія.

Отже, соціальна складова пасажирських перевезень є не просто елементом транспортної системи, а фундаментальним чинником успішного розвитку територій.

Список використаних джерел:

1. Бойко О.В., Дзуліт З.П. Сталий розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2013. № 18. С. 94–103. URL: https://nv.nltu.edu.ua/Archive/2013/23_18/94_Voj.pdf
2. Власенко, Д. Ринок пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану: аналіз викликів та стратегії оптимізації. *Економіка та суспільство*, 2025. № 75. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-75-20>
3. Власенко, Д. Функціонування системи пасажирських перевезень у Сумській області під час воєнного стану: аналіз ризиків та стратегій реагування. *Ефективна економіка*, 2025. № 7, DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.7.50%20>
4. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр#Text>.
5. Кучменко, В. О. Економічні аспекти транспортного забезпечення пільгових категорій пасажирів у місті. *Вісник ЖДТУ: Економіка, управління та адміністрування*, 2008. № (1(43)), С. 190–200. URL: <https://econpapers.repec.org/article/scn000ven/95947.htm>
6. Ладженський, Е. Д., Петленко, В. П., Гриньків, А. В. Підвищення рівня екологічності транспортних перевезень на засадах інтелектуалізації транспортних систем. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2025. Випуск 11(42), частина II. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2025.11\(42\).2.286-297](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2025.11(42).2.286-297)
7. Сенів, Л. А. Проблеми організації міських пасажирських перевезень. *Економіка та суспільство*, 2022. № (44). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-96>
8. Шапенко, С. В., Гульчак, О. В., Котова, С. В., Білоног, О. В., & Ярошевський, В. В. Дослідження існуючих проблем організації міських пасажирських перевезень. *International Science Journal of Engineering & Agriculture*, 2023. № 2(4), С. 57–64. DOI: <https://doi.org/10.46299/j.isjea.20230204.10>
9. Ярошевич, Н. Б., Кондрат, І. Ю., & Ливдар, М. В. Методичні підходи до розрахунку адресної грошової компенсації на основі встановлення норм транспортної рухомості пільгових категорій населення. *Регіональна економіка*, 2018. № (2), С. 69–75. URL: https://re.gov.ua/re201801/re201801_069_YaroshevychNB%2CKondratIYu%2CLyvdarMV.pdf
10. Caramuta, G., Longo, G., & Rotaris, L. Il servizio di trasporto a chiamata per la mobilità notturna degli studenti: il caso studio dell'Università di Trieste. *Rivista di economia e politica dei trasporti*, 2023. № (22). URL: https://arts.units.it/bitstream/11368/3065480/1/12_Caramuta%20et%20al.pdf
11. Daubitz, S. Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In: Wilde, M., Gather, M., Neiberger, C., Scheiner, J. (eds) *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Springer VS, Wiesbaden. 2017. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-13701-4_4.
12. Dentons. (2024, October 9). Public service obligations in transport regulations 2023. Dentons. URL: <https://www.dentons.com/en/insights/articles/2024/october/9/public-service-obligations-in-transport-regulations-2023>
13. Dumitrescu, A. L. Romania's Just Transition: Comparative Insights And Best Practices From Eu Member States. *Global Economic Observer*, 2024. № 12(1), С. 38–50.
14. European Commission. The European Pillar of Social Rights: Building a fairer and more inclusive European Union. Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion. 2023. URL: https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/european-pillar-social-rights-building-fairer-and-more-inclusive-european-union_en
15. European Parliament. (n.d.). Fonds pour une transition juste [Just Transition Fund]. In *Fact Sheets on the European Union*. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/214/fonds-pour-une-transition-juste>
16. European Union. *Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004*. *Official Journal of the European Union*, 2011. L 55, P. 1–12. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>
17. European Union. *Regulation (EU) No 1303/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund, the Cohesion Fund, the European Agricultural Fund for Rural Development and the European Maritime and Fisheries Fund and laying down general provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund, the Cohesion Fund and the European Maritime and Fisheries Fund and repealing Council Regulation (EC) No 1083/2006*. *Official Journal of the European Union*, 2013. L 347, P. 320–469. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj/eng>
18. European Union. Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services. *EUR-Lex*. 2019. URL: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?format=PDF&uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1
19. European Union. *Regulation (EU) 2021/1057 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 establishing the European Social Fund Plus (ESF+) and repealing Regulation (EU) No 1296/2013*. *Official Journal of the European Union*, 2021. L 231, P. 1–47. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1057/oj>.

20. Geurs K. T., van Wee B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*. 2004. Vol. 12, No. 2. P. 127–140. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
21. Holden, E., Gilpin, G., & Banister, D. Sustainable Mobility at Thirty, Sustainability, 2019. No. 11(7), DOI: <https://doi.org/10.3390/su11071965>
22. Hrelja, R., Levin, L. & Camporeale, R. Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: a review of definitions, methods, and knowledge gaps. *Eur. Transp. Res. Rev.* 16, 42 (2024). DOI: <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00664-y>
23. Lengkong, C. R., Mayas, C., Krömker, H., & Hirth, M. The development of human-centered design in public transportation: a literature review. In *International Conference on Human-Computer Interaction*. 2024. (pp. 40–62). Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-60480-5_3
24. Litman, Todd. Evaluating transportation equity. Victoria, BC: *Victoria Transport Policy Institute*, 1997. URL.: <https://www.vtpi.org/equity.pdf>.
25. Lucas, K. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy*, 2012. No. 20, P. 105–113.
26. Martens K. Transport Justice : Designing fair transportation systems. New York : Routledge, 2016. 256 p. (1st ed.). DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315746852>
27. MOIA. (n.d.). What are MOIA stops? MOIA Help Center. URL: <https://help.moia.io/hc/en-us/articles/360000792145-What-are-MOIA-stops>
28. Myronenko, S., Oborskyi, H., Dmytryshyn, D., Shobik, V., Lauwers, D., & Witlox, F. From traffic congestion to sustainable mobility: A case study of public transport in Odesa, Ukraine. *Smart Cities*, 2023. No. 6(3), P. 1398–1415. DOI: <https://doi.org/10.3390/smartcities6030067>
29. Nabaa, M., Zeddini, B., & Tranouez, P. Approche décentralisée pour résoudre le problème du transport à la demande. In *Majestic 2007*. URL: <https://hal.science/hal-00422630/>
30. Paterson-Jones, N. G. Tackling Europe’s infrastructure needs: the European fund for strategic investments. *Journal of Mega Infrastructure & Sustainable Development*, 2019. No. 1(1), P. 54–78.
31. Primc, K., Zabavnik, D., Slabe-Erker, R., & Dominko, M. Transport poverty vulnerability index: Making use of standardised databases. *Energy Research & Social Science*, 2025. No. 123.
32. Pūlmanis, E. Public funding and ensuring public project efficiency: micro-economical perspective of the EU funds management frame in the Republic of Latvia. *PM World Journal*, 2015. No. 4(2), P. 1–16. URL: <https://pmworldlibrary.net/wp-content/uploads/2015/02/pmwj31-Feb2015-Pulmanis-ensuring-public-project-efficiency-Featured-Paper.pdf>
33. Rode, P., Floater, G., Thomopoulos, N., Docherty, J., Schwinger, P., Mahendra, A., & Fang, W. Accessibility in Cities: Transport and Urban Form. *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*. Lecture Notes in Mobility. 2017. Cham: Springer. Pp. 239–273. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-51602-8_15
34. Širovátka, T., & Kulhavy, V. Implementation of the new policies of activation and their effects for labour market inclusion of the vulnerable groups in the Czech Republic. IAB/DGS Conference. URL: https://doku.iab.de/veranstaltungen/2008/activation_2008_Sitovátka_Kulhavy.pdf
35. Strömberg, H. Färdtjänst i glesa bygder. *Umeå Universitet*. 2011. URL: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:399669/FULLTEXT01.pdf>
36. van Burgsteden, M., Grigolon, A., & Geurs, K. Improving Community Wellbeing through transport policy: a literature review and theoretical framework, based on the Capability Approach. *Transport Reviews*, 2024. No. 44(6), P. 1161–1186. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2374818>

References:

1. Boiko, O. V., & Dvulit, Z. P. (2013). Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy [Sustainable development of Ukraine's transport system]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, no. 18, pp. 94–103. Available at: https://nv.nltu.edu.ua/Archive/2013/23_18/94_Boj.pdf (in Ukrainian)
2. Vlasenko, D. (2025). Rynok pasazhyrskykh avtoperevezen Ukrainy v umovakh voiennoho stanu: analiz vyklykiv ta stratehii optymizatsii [Ukrainian passenger road transport market under martial law: analysis of challenges and optimization strategies]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 75. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-75-20> (in Ukrainian)
3. Vlasenko, D. (2025). Funktsionuvannia systemy pasazhyrskykh perevezen u Sumskii oblasti pid chas voiennoho stanu: analiz ryzykiv ta stratehii reahuvannia [Functioning of the passenger transport system in Sumy region during martial law: analysis of risks and response strategies]. *Efektivna ekonomika*, no. 7. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.7.50> (in Ukrainian)
4. Konstytutsiia Ukrainy [Constitution of Ukraine]: Zakon Ukrainy vid 28.06.1996 No. 254k/96-VR. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 1996, no. 30, art. 141. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-bp#Text> (in Ukrainian)
5. Kuchmenko, V. O. (2008). Ekonomichni aspekty transportnoho zabezpechennia pilhovoykh katehorii pasazhyriv u misti [Economic aspects of transport provision for privileged categories of passengers in the city]. *Visnyk ZhDTU: Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia*, no. 1(43), pp. 190–200. Available at: <https://econpapers.repec.org/article/scn000ven/95947.htm> (in Ukrainian)
6. Ladyzhenskyi, E. D., Petlenko, V. P., & Hrynkiv, A. V. (2025). Pidvyshchennia rivnia ekolohichnosti transportnykh perevezen na zasadakh intelektualizatsii transportnykh system [Improving the environmental level of transport

transportation based on intellectualization of transport systems]. *Tsentrálnoukrainskyi naukovyi visnyk. Tekhnichni nauky*, no. 11(42), part II, pp. 286–297. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2025.11\(42\).2.286-297](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2025.11(42).2.286-297) (in Ukrainian)

7. Seniv, L. A. (2022). Problemy orhanizatsii miskykh pasazhyrskykh perevezen [Problems of organization of urban passenger transportation]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-96> (in Ukrainian)

8. Shapenko, Ye. V., Hulchak, O. V., Kotova, S. V., Bilonog, O. V., & Yaroshevskiy, V. V. (2023). Doslidzhennia isnuichykh problem orhanizatsii miskykh pasazhyrskykh perevezen [Research of existing problems of organization of urban passenger transportation]. *International Science Journal of Engineering & Agriculture*, vol. 2, no. 4, pp. 87–95. DOI: <https://doi.org/10.46299/j.isjea.20230204.10> (in Ukrainian)

9. Yaroshevych, N. B., Kondrat, I. Yu., & Lyvdar, M. V. (2018). Metodychni pidkhody do rozrakhunku adresnoi hroshovoi kompensatsii na osnovi vstanovlennia norm transportnoi rukhomosti pilhovykh katehorii naseleennia [Methodological approaches to calculating targeted cash compensation based on establishing norms of transport mobility for privileged categories of population]. *Rehionalna ekonomika*, no. 2, pp. 69–75. Available at: https://re.gov.ua/re201801/re201801_069_YaroshevychNB%2CKondratIYu%2CLyvdarMV.pdf (in Ukrainian)

10. Caramuta, G., Longo, G., & Rotaris, L. (2023). Il servizio di trasporto a chiamata per la mobilità notturna degli studenti: il caso studio dell'Università di Trieste. *Rivista di economia e politica dei trasporti*, no. 22. Available at: https://arts.units.it/bitstream/11368/3065480/1/12_Caramuta%20et%20al.pdf

11. Daubitz, S. (2017). Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In M. Wilde, M. Gather, C. Neiberger, & J. Scheiner (Eds.), *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer VS. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-13701-4_4

12. Dentons. (2024, October 9). *Public service obligations in transport regulations 2023*. Available at: <https://www.dentons.com/en/insights/articles/2024/october/9/public-service-obligations-in-transport-regulations-2023>

13. Dumitrescu, A. L. (2024). Romania's Just Transition: Comparative Insights And Best Practices From EU Member States. *Global Economic Observer*, vol. 12, no. 1, pp. 38–50.

14. European Commission. (2023). *The European Pillar of Social Rights: Building a fairer and more inclusive European Union*. Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion. Available at: https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/european-pillar-social-rights-building-fairer-and-more-inclusive-european-union_en

15. European Parliament. (n.d.). Fonds pour une transition juste [Just Transition Fund]. In *Fact Sheets on the European Union*. Available at: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/214/fonds-pour-une-transition-juste>

16. European Union. (2011). Regulation (EU) No 181/2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport. *Official Journal of the European Union*, L 55, pp. 1–12. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>

17. European Union. (2013). Regulation (EU) No 1303/2013 laying down common provisions on the European Regional Development Fund. *Official Journal of the European Union*, L 347, pp. 320–469. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj/eng>

18. European Union. (2019). Directive (EU) 2019/882 on the accessibility requirements for products and services. *EUR-Lex*. Available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?format=PDF&uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1

19. European Union. (2021). Regulation (EU) 2021/1057 establishing the European Social Fund Plus (ESF+). *Official Journal of the European Union*, L 231, pp. 1–47. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1057/oj>

20. Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, vol. 12, no. 2, pp. 127–140. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>

21. Holden, E., Gilpin, G., & Banister, D. (2019). Sustainable Mobility at Thirty. *Sustainability*, vol. 11, no. 7. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11071965>

22. Hrelja, R., Levin, L., & Camporeale, R. (2024). Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: a review of definitions, methods, and knowledge gaps. *European Transport Research Review*, vol. 16. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00664-y>

23. Lengkong, C. R., Mayas, C., Krömker, H., & Hirth, M. (2024). The development of human-centered design in public transportation: a literature review. In *International Conference on Human-Computer Interaction*, pp. 40–62. Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-60480-5_3

24. Litman, T. (1997). *Evaluating transportation equity*. Victoria Transport Policy Institute. Available at: <https://www.vtpi.org/equity.pdf>

25. Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, no. 20, pp. 105–113.

26. Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing fair transportation systems* (1st ed.). Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315746852>

27. MOIA. (n.d.). *What are MOIA stops?* MOIA Help Center. Available at: <https://help.moia.io/hc/en-us/articles/360000792145-What-are-MOIA-stops>

28. Myronenko, S., Oborskyi, H., Dmytryshyn, D., Shobik, V., Lauwers, D., & Witlox, F. (2023). From traffic congestion to sustainable mobility: A case study of public transport in Odesa, Ukraine. *Smart Cities*, vol. 6, no. 3, pp. 1398–1415. DOI: <https://doi.org/10.3390/smartcities6030067>

29. Nabaa, M., Zeddini, B., & Tranouez, P. (2007). Approche décentralisée pour résoudre le problème du transport à la demande. In *Majestic 2007*. Available at: <https://hal.science/hal-00422630/>

30. Paterson-Jones, N. G. (2019). Tackling Europe's infrastructure needs: the European fund for strategic investments. *Journal of Mega Infrastructure & Sustainable Development*, vol. 1, no. 1, pp. 54–78.
31. Primc, K., Zabavnik, D., Slabe-Erker, R., & Dominko, M. (2025). Transport poverty vulnerability index: Making use of standardised databases. *Energy Research & Social Science*, vol. 123.
32. Pūlmanis, E. (2015). Public funding and ensuring public project efficiency: micro-economical perspective of the EU funds management frame in the Republic of Latvia. *PM World Journal*, vol. 4, no. 2, pp. 1–16. Available at: <https://pmworldlibrary.net/wp-content/uploads/2015/02/pmwj31-Feb2015-Pulmanis-ensuring-public-project-efficiency-Featured-Paper.pdf>
33. Rode, P., Floater, G., Thomopoulos, N., Docherty, J., Schwinger, P., Mahendra, A., & Fang, W. (2017). Accessibility in Cities: Transport and Urban Form. In *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*. Lecture Notes in Mobility, pp. 239–273. Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-51602-8_15
34. Sirovátka, T., & Kulhavy, V. (2008). Implementation of the new policies of activation and their effects for labour market inclusion of the vulnerable groups in the Czech Republic. *IAB/DGS Conference*. Available at: https://doku.iab.de/veranstaltungen/2008/activation_2008_Sitovatka_Kulhavy.pdf
35. Strömberg, H. (2011). *Färdtjänst I glesa bygder*. Umeå Universitet. Available at: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:399669/FULLTEXT01.pdf>
36. van Burgsteden, M., Grigolon, A., & Geurs, K. (2024). Improving Community Wellbeing through transport policy: a literature review and theoretical framework, based on the Capability Approach. *Transport Reviews*, vol. 44, no. 6, pp. 1161–1186. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2374818>

Дата надходження статті: 30.01.2026

Дата прийняття статті: 13.02.2026

Дата публікації статті: 00.00.2026