



УДК 352(353.8):340.1:656.1

[https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1\(55\)-63-74](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1(55)-63-74)

Васильсва Олександра Іллівна доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри менеджменту та публічного управління, Державний податковий університет, м. Ірпінь, тел.: (067)426-95-28, <https://orcid.org/0000-0003-1812-4557>,

Велієв Тимур аспірант кафедри менеджменту та публічного управління, Державний податковий університет, м. Ірпінь, <https://orcid.org/0009-0003-1811-9368>

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Анотація. У статті обґрунтовано необхідність вирішення проблем з функціонуванням і розвитком міських транспортних систем із надання якісних транспортних послуг у містах України в умовах відбудови. Зауважено, що одним із пріоритетних напрямів Плану відбудови України є транспортна інфраструктура. Зазначено, що надзвичайно важливою є саме транспортна галузь для розвитку суспільного господарства, оскільки вона забезпечує обслуговування внутрішніх, експортних-імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Зауважено, що транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Одночасно зазначено, що транспортна галузь є базовим індикатором рівня соціально-економічного розвитку держави щодо забезпечення якості життя населення, сприятливого середовища для економічного зростання і розвитку підприємницької діяльності, охорони навколишнього середовища тощо. Доведено, що розвиток транспортної системи України – це сукупність прогресивних стійких змін умов її функціонування, як наслідок формування та реалізації відповідної державної політики в цій галузі. Вважаємо, що пріоритетом розвитку транспортної галузі України є активізація інноваційно-інвестиційних процесів та створення інвестиційно привабливого середовища.

Зауважено, що залучення інвестиційних коштів в інноваційні транспортні проекти - це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і національної безпеки та підвищення конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державної політики розвитку транспортної галузі. На нашу думку, державна політика розвитку транспортної галузі представляє собою цілеспрямовану,



систематичну, послідовну та прозору діяльність органів публічної влади, що базується на принципах: відкритості; врахування громадської думки; доступності та високої якості транспортних послуг; законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; соціальної справедливості та потребує подальшого наукового обґрунтування та досліджень з метою її покращення.

Ключові слова: державна політика, державне управління, транспортна галузь, транспортна система, міський транспорт, міські транспортні системи, соціально-економічний розвиток, послуги транспорту, сталий розвиток, інвестиційно-привабливе середовище.

Vasylieva Oleksandra Illivna Doctor of Sciences in Public Administration, Professor, Professor of the Department of Management and Public Administration, State Tax University, Irpin,

Veliiev Timur Postgraduate student of the Department of Public Administration, Management of the Department of Management and Public Administration, State Tax University, Irpin, <https://orcid.org/0009-0003-1811-9368>

STATE POLICY OF DEVELOPMENT OF URBAN TRANSPORT SYSTEMS

Abstract. The article substantiates the need to solve problems with the functioning and development of urban transport systems for the provision of quality transport services in cities of Ukraine in the conditions of post-war reconstruction. It is noted that one of the priority areas of the reconstruction plan is transport infrastructure. It is noted that the transport industry is extremely important for the development of the public economy, as it provides maintenance of internal, export-import and transit transportation of goods and passengers. It is noted that transport is an integral part of the general state economic policy and ensuring the country's defense capability. At the same time, it is stated that the transport industry is a basic indicator of the level of socio-economic development of the state to ensure the quality of life of the population, a favorable environment for economic growth and development of entrepreneurial activity, environmental protection, etc. It is proved that the development of the transport system of Ukraine is a set of progressive sustainable changes in the conditions of its functioning, as a result of the formation and implementation of relevant state policy in this field. We believe that the priority of the development of the transport industry of Ukraine is the intensification of innovation and investment processes and the creation of an investment attractive environment.



It is noted that attracting investment funds in innovative transport projects is a condition for the development of not only the transport industry but also national security and increasing the competitiveness of the country. It is the creation of a favorable investment climate that is the primary task of the state policy of development of the transport industry. In our opinion, the state policy of development of the transport industry is a purposeful, systematic, consistent and transparent activity of public authorities, based on the principles: openness; taking into account public opinion; availability and high quality of transport services; legality; scientific validity; orientation to the objective needs of society; social justice and requires further scientific substantiation and research to improve it.

Keywords: public policy, public administration, transport industry, transport system, urban transport, urban transport systems, socio-economic development, transport services, sustainable development, investment and attractive environment.

Постановка проблеми. Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року встановлюють необхідність забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки і держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини і громадянина. В контексті забезпечення зазначеної мети особливу увагу приділено збалансованості економічного, соціального та екологічного вимірів сталого розвитку України, що окреслює необхідність забезпечення відповідного розвитку транспортної галузі.

Отже, надзвичайно важливою для розвитку національного господарства є транспортна галузь, оскільки вона забезпечує обслуговування внутрішніх, експортних-імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Транспортна система є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Тому транспортна галузь є базовим індикатором рівня соціально-економічного розвитку держави щодо забезпечення якості життя населення, сприятливого середовища для економічного зростання та розвитку підприємництва, охорони навколишнього середовища тощо.

Надзвичайно актуальними сьогодні є питання удосконалення державної політики розвитку транспортної галузі України, оскільки сталий розвиток країни та забезпечення необхідного якісного рівня життя населення - базові цінності. Крім того, Україна зіштовхнулась із викликами військового характеру, необхідністю вирішення безпекових завдань, пов'язаних із побудовою ефективної транспортної галузі, що є одним з пріоритетних та найбільш важливих кроків на шляху збереження її державності, суверенітету та територіальної цілісності.



Сьогодні вельми актуальним є питання побудови нової ефективної та результативної державної політики розвитку транспортної галузі України, яка відповідає існуючим викликам та ризикам сьогодення шляхом удосконалення відповідних механізмів її формування та реалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічному дослідженню питань концептуального, інституційного, правового, організаційного забезпечення державної політики розвитку транспортної галузі; сутності та змісту механізмів її формування, функціонування та реалізації, як в Україні, так і в країнах світу присвячено праці таких науковців, як Н. Біліченко, Н. Бондар, Н. Васильєва, О. Васильєва, Ю. Крихтіна, С. Майстро, Н. Малиш, С. Приліпко, Н. Танклевська, Т. Чернявська. Д. Шатірішвілі та ін.

Проблеми й особливості організації діяльності громадського транспорту територіальних громад та їх об'єднань, надання транспортних послуг висвітлені у працях В. Воліка, В. Горпиненка, О. Ігнатенка, О. Крісенка, О. Невелєва, Л. Новикової, А. Ткаченка та ін.

У монографії Крихтіної Ю. (2022) досліджено питання сутності та змісту транспортної галузі; розкрито теоретико-методологічний аспект забезпечення формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі; з'ясовано особливості формування та реалізації державної політики розвитку транспортної галузі в зарубіжних країнах [1]. Науковці Н. Васильєва, О. Васильєва, С. Приліпко та Д. Шатірішвілі у своїй роботі [2] дослідили сфери функціональності муніципального транспорту в столиці України, де було виявлено багато проблем, що стосуються неадекватного рівня обслуговування мешканців Києва. Переважно, ці проблеми стосуються розкладу та інтервалів муніципального транспорту, рівня комфорту та безпеки транспорту, встановлення безконтактних засобів оплати, розташування різних видів транспортних засобів та зупинок для споживачів транспортних послуг, а також безперешкодного руху людей з обмеженими можливостями, забезпечення гендерної рівності та екологічної доброзичливості транспортних послуг.

Метою статті є виявлення особливостей державної політики розвитку міських транспортних систем в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, адже частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України у 2018 р. становила біля 9,3 %, а чисельність працівників галузі становить біля 7% від загальної чисельності зайнятого населення [3]. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р., яка втратила чинність 1 січня 2025 р., зазначалося, що транспортна галузь має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні



передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [4].

Отже, Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного транспорту та за довжиною мережі залізниць посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км залізниць). Все це дозволяє залізничному транспорту бути одним з найбільш важливих галузей суспільного виробництва України, який забезпечує виробничі й невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень, а вантажообіг залізничного транспорту у 2020 р. становив понад 60% вантажообігу всіх видів транспорту [5].

Найбільшими за обсягом вантажопереробки серед морських портів України на сьогодні є морські порти Миколаїв, Південний, Одеса та Чорноморськ, в яких обслуговуються близько 87 % вантажопотоку (переважно суб'єктами господарювання, заснованими на приватній формі власності) всіх морських портів України [6].

Отже, транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Законом України «Про транспорт» визначено, що єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (автомобільний і авіаційний, залізничний, морський, річковий, а також міський електротранспорт, у т. ч. метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування; вона повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у т. ч. для складування та технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [7, ст. 21].

До складу автомобільного транспорту входять, згідно зазначеного закону, підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [7, ст. 30].

Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) оголосив про надання 16,5 млн євро фінансування під гарантії Європейського Союзу для оновлення міського громадського транспорту в Києві, Миколаєві, Івано-Франківську та Одесі. Завдяки цій інвестиції міста зможуть закупити автобуси та трамваї, що сприятиме розвитку стійкого, надійного та екологічно чистого громадського



транспорту для мешканців і бізнесу. Зазначається, що ця фінансова підтримка є частиною пакета Екстрених заходів солідарності від ЄІБ для України, в межах якого з 2022 року банк уже надав Україні понад 2 млрд євро [8].

Відомо, що транспортні засоби будуть закуплені у турецького виробника та німецько-українського консорціуму. У межах зазначеного проекту «Міський громадський транспорт України» КП «Київпастрас» уклало угоду на поставку 85 нових автобусів з Туреччини [8].

Метро у місті Києві є найбільш затребуваний вид транспорту та значною частиною у міській транспортній системі столиці України. Метро на Виноградар почали планувати ще на початку 2000 років. Сьогодні будуть будувати за кредитні кошти. Безперервне фінансування є критично важливим для такого масштабного проекту, як будівництво метро. Розпочалося, а скоріше оновилося (бо розпочалося ще в 2008 році, а потім було призупинено) будівництво у листопаді 2024 р., у бюджеті міста Києва на 2025 рік передбачено часткове фінансування проекту з коштів місцевого бюджету. Вартість будівництва нової гілки метро на Виноградар складає 8 млрд грн за шість років [9].

Слід зазначити, що в умовах російської військової агресії в Україні, яка розпочалася 24 лютого 2022 р. вступив у дію Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», який встановлює правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації [10].

Згідно зазначеного закону під час підготовки єдиної транспортної системи та функціонування її в особливий період центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, підприємства (об'єднання), установи і організації єдиної транспортної системи України взаємодіють з Міністерством оборони України, іншими центральними органами виконавчої влади, державними органами, штабами оперативних командувань, територіальними центрами комплектування та соціальної підтримки [10, ст. 10]. Взаємодія з відповідними структурами транспорту інших держав з питань функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період здійснюється відповідно до міжнародних договорів України.

Програма комплексного відновлення та розвитку території Київської області на 2023-2027 роки [11] встановлює комплекс пріоритетних завдань та заходів для забезпечення результативного процесу відновлення населених пунктів і територій Київщини, що постраждали внаслідок бойових дій та



надзвичайних ситуацій, які пов'язані з безкінечними обстрілами, а також є місцями зі знищеною економікою, інфраструктурою й екологією. Для реалізації завдань Програми були вибрані сім пріоритетних напрямів у комплексному відновленні та розвитку Київщини, а саме:

- пропозиції від територіальних громад Київщини щодо розміщення об'єктів промислового та сільськогосподарського виробництва, транспортних та інженерних споруд і мереж, закладів освіти, охорони здоров'я та соціального забезпечення, природоохоронної сфери тощо;
- надання адміністративних послуг населенню;
- розвиток культурного та духовного середовища, культурної спадщини, туристичного потенціалу;
- захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;
- розвиток потенціалу територіальних громад Київщини;
- відновлення закладів критичної та соціальної інфраструктури;
- створення безбар'єрного простору [11].

Вказана Програма передбачає не лише відбудову знищених та пошкоджених об'єктів у пристоличному регіоні, а і стратегічні цілі для трансформацій та підвищення конкурентоспроможності регіону. Рішення Про затвердження Програми комплексного відновлення території Київської області на 2023-2027 роки було прийнято Київською обласною радою восьмого скликання 17 жовтня 2023 року № 726-21-VIII [11] відповідно до законів України «Про місцеві державні адміністрації», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про правовий режим воєнного стану», «Про регулювання містобудівної діяльності», Порядку визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії РФ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.2022 № 326, Порядку виконання невідкладних робіт щодо ліквідації наслідків збройної агресії російської федерації, пов'язаних із пошкодженням будівель та споруд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19.04.2022 р. № 473 та інших.

Через бойові дії на Київщині пошкоджено 27 тис об'єктів житлової, транспортної та соціальної інфраструктури [12]. Тому покращення транспортно-логістичних, житлових і соціальних умов – невід'ємний етап комплексного відновлення Київщини. Відповідну програму Київська обласна військова адміністрація вже розробила в партнерстві з Департаментом містобудування та архітектури Київської ОДА та за підтримки Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, Міністерства цифрової трансформації України і проекту TAPAS Project/Прозорість та підзвітність у держуправлінні та послугах.



За рішенням Київської обласної ради, програма комплексного відновлення Київщини передбачає запуск до 2027 року трамвайного сполучення «Київ – Буча – Гостомель – Блиставиця». Очікується, що це зменшить навантаження маршрутних таксі на автодорогу, що сприятиме покращенню трафіку на цій ділянці шляху [13]. Хотілось би зазначити, що мова про цей актуальний проект вже йде багато років. Сподіваємось, що зараз цьому питанню буде приділено особливу увагу.

Загальне державне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту та його розвитку, а це теж значна частина міської транспортної системи, здійснює Кабінет Міністрів України, обласні, міські державні адміністрації у межах своїх повноважень. Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством [14].

Згідно Закону України «Про міський електричний транспорт» до функцій уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту належить [14, ст. 9]:

- контроль за додержанням вимог законодавства, норм на міському електричному транспорті та підготовку пропозицій щодо їх удосконалення;
- розроблення державних програм з питань безпеки на міському електричному транспорті та забезпечення їх виконання;
- державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпечення безпеки його руху;
- ведення обліку та аналіз причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на міському електричному транспорті;
- розроблення заходів щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на міському електричному транспорті та контроль за їх виконанням;
- ведення обліку пожеж на міському електричному транспорті;
- підготовка пропозицій щодо призначення органів з оцінки відповідності на проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері



міського електричного транспорту, участь у розробленні проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів з питань технічного регулювання у цій сфері, організацію підготовки та підвищення кваліфікації фахівців з підтвердження відповідності;

- нормативно-методичне забезпечення експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, визначення пріоритетних напрямів науково-технічних досліджень у сфері міського електричного транспорту, впровадження новітніх технологій, виконання функцій державного замовника відповідних науково-технічних робіт;

- інші повноваження [14].

Державну політику розвитку транспортної галузі можна розглядати як вплив держави, спрямований на створення умов для переходу суб'єктів цього ринку від існуючого стану функціонування до кращого порівняно з попереднім (табл. 1).

Таблиця. 1.

Сутність та зміст процесу розвитку транспортної галузі [1, с. 20].

1. Поточний стан транспортної галузі, який характеризується певними показниками ефективності її функціонування.	2. Альтернативи переходу транспортної галузі з поточного стану до бажаного шляхом формування та реалізації відповідної державної політики.	3. Бажаний стан транспортної галузі, який характеризується бажаними показниками ефективності її функціонування.
---	--	---

Отже, розвиток транспортної системи України – це сукупність прогресивних стійких змін умов її функціонування, як наслідок формування та реалізації відповідної державної політики в цій галузі, в результаті чого відбувається перехід до нової конкурентної моделі функціонування транспортної галузі. Вважаємо, що пріоритетом розвитку транспортної галузі України є активізація інноваційно-інвестиційних процесів та створення інвестиційно привабливого середовища.

Висновки. Формування, функціонування та реалізація державної політики розвитку транспортної галузі передбачає необхідність забезпечення її необхідними ресурсами: інвестиційними, земельними, людськими, матеріальними, фінансовими тощо. Відповідно до програмного документа «Україна 2020: Стратегія національної модернізації», перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інноваційно-інвестиційний, який має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності і це стосується й транспортної галузі України. Залучення інвестиційних коштів в інноваційні транспортні проекти - це умова розвитку не тільки транспортної галузі, а і



національної безпеки та підвищення конкурентоспроможності країни. Саме створення сприятливого інвестиційного клімату є першочерговим завданням державної політики розвитку транспортної галузі.

Отже, державна політика розвитку транспортної галузі – це, з одного боку, діяльність органів публічної влади всіх рівнів, яка пов'язана з розробкою програм, заходів розвитку галузі та визначенням пріоритетів та відповідних засобів та інструментів забезпечення їх реалізації та дієвості, а з іншого, це діяльність всіх учасників відносин в межах системи сформованої та реалізованої державою політики розвитку транспортної галузі.

На нашу думку, державна політика розвитку транспортної галузі представляє собою цілеспрямовану, систематичну, послідовну та прозору діяльність органів публічної влади, що базується на принципах: відкритості; врахування громадської думки; доступності та високої якості транспортних послуг; законності; наукової обґрунтованості; орієнтації на об'єктивні потреби суспільства; соціальної справедливості та потребує подальшого наукового обґрунтування та досліджень з метою її покращення.

Література:

1. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. - 336 с.
2. Prylipko S., Vasyliieva N., Shatirishvili D., & Vasyliieva O. (2020). Public administration of municipal transport in the capital of Ukraine based on client-oriented paradigm. (Державне управління комунальним транспортом у столиці України на основі парадигми, орієнтованої на клієнта). *Public Policy and Administration*. Vol. 19, Nr. 4. p. 129-141. DOI: 10.13165/VPA-20-19-4-09 <https://www3.mruni.eu/ojs/public-policy-and-administration/article/view/5292/5298>
3. Інформація Державного комітету статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. (втрата чинності від 01.01.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
5. Річний звіт Антимонопольного Комітету України 2020. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf>
6. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>
7. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року №232/94-ВР. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
8. Новий громадський транспорт з'явиться у Києві та ще 3 містах за фінансування ЄІБ: подробиці. URL: <https://bzh.life/ua/plany/1734949147-noviy-gromadskiy-transport-z-yavitsya-kyevi/>
9. Метро на Виноградар планують будувати за кредитні кошти. URL: <https://bzh.life/ua/gorod/1735208153-metro-vinogradar-planuyut-buduvati-kreditni/>
10. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20 жовтня 1998 р. №194-XIV (в редакції 23.04.2021 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>



11. Про затвердження Програми комплексного відновлення території Київської області на 2023-2027 роки : рішення Київська обласна рада восьмого скликання від 17.10.2023 №726-21-VIII. URL: <https://kor.gov.ua/rishennia/zatverdzhennia-prohramy-kompleksnoho-vidnovlennia-terytorii-kyivskoi-oblasti/>

12. Розроблено Програму комплексного відновлення та розвитку території Київської області на 2023-2027 роки. URL:

<https://koda.gov.ua/rozrobleno-programu-kompleksnogo-vidnovlennya-ta-rozvytku-terytoriyi-kyuyivskoyi-oblasti-na-2023-2027-roky/>

13. Програма комплексного відновлення Київщини: в планах нові школи, лікарні і декілька сотень будинків. URL: <https://sluga-narodu.com/prohrama-kompleksnoho-vidnovlennia-kyivshchyny-v-planakh-novi-shkoly-likarni-i-dekilka-soten-budynkiv/>

14. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29 червня 2004 року № 1914-IV (зі змінами та доповненнями, у редакції 15.11.2024 р.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

References:

1. Krykhtina YU. O. Derzhavna polityka rozvytku transportnoyi haluzi Ukrainy: teoriya, metodolohiya, praktyka [State policy of development of the transport sector of Ukraine: theory, methodology, practice]. *Monohrafiya. Kharkiv – Monograph. Kharkiv «Disa plyus»*, 2022. - 336 P. [in Ukrainian].

2. Prylipko S., Vasylieva N., Shatirishvili D., & Vasylieva O.(2020). Public administration of municipal transport in the capital of Ukraine based on client-oriented paradigm. *Public Policy and Administration. Vol. 19, Nr. 4. p. 129-141*. DOI: 10.13165/VPA-20-19-4-09 <https://www3.mruni.eu/ojs/public-policy-and-administration/article/view/5292/5298>

3. Informatsiya Derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy [Information from the State Statistics Committee of Ukraine]. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].

4. Pro skhvalennya Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi Ukrainy na period do 2030 roku [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430-p]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

5. Richnyy zvit Antymonopol'noho Komitetu Ukrainy 2020 [Annual Report of the Antimonopoly Committee of Ukraine 2020]. *Antymonopol'nyy komitet Ukrainy*. Retrieved from <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/605/4a0/e26/6054a0e268fc0702551413.pdf> [in Ukrainian].

6. Pro vnesennya zmin do Stratehiyi rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku [On Amendments to the Strategy for the Development of Sea Ports of Ukraine for the Period Until 2038. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 23, 2020 No. 1634-p]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

7. Pro transport. Zakon Ukrainy vid 10 lystopada 1994 roku №232/94-VR [On Transport. Law of Ukraine of November 10, 1994 No. 232/94-BP]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].

8. Novyy hromads'kyi transport z'yavitsya u Kyievi ta shche 3 mistakh za finansuvannya YEIB [New public transport to appear in Kyiv and 3 other cities with EIB financing]. *Podrobytsi – News*. Retrieved from <https://bzh.life.ua/plany/1734949147-noviy-gromadskiy-transport-z-yavitsya-kyevi/> [in Ukrainian].



9. Metro na Vynohradar planuyut' buduvaty za kredytni koshty [The metro to Vynohradar is planned to be built with loan funds]. BZH – zhurnal velykoho mista – BZH – a magazine of a big city. Retrieved from <https://bzh.life/ua/gorod/1735208153-metro-vinogradar-planuyut-buduvati-kreditni/> [in Ukrainian].

10. Pro funktsionuvannya yedynoyi transportnoyi systemy Ukrayiny v osoblyvyy period. Zakon Ukrayiny vid 20 zhovtnya 1998 r. №194- XIV (v redaktsiyi 23.04.2021 r.) [On the functioning of the unified transport system of Ukraine during a special period. Law of Ukraine dated October 20, 1998 No. 194-XIV (as amended on April 23, 2021)]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> [in Ukrainian].

11. Pro zatverdzhennya Prohramy kompleksnoho vidnovlennya terytoriyi Kyivskoyi oblasti na 2023-2027 roky [On approval of the Program for the Comprehensive Restoration of the Territory of the Kyiv Region for 2023-2027. Decision of the Kyiv Regional Council of the eighth convocation dated 17.10.2023 No. 726-21-VIII]. *Kyivska oblasna rada*. Retrieved from <https://kor.gov.ua/rishennia/zatverdzhennia-prohramy-kompleksnoho-vidnovlennia-terytorii-kyivskoi-oblasti/> [in Ukrainian].

12. Rozrobleno Prohamu kompleksnoho vidnovlennya ta rozvytku terytoriyi Kyivskoyi oblasti na 2023-2027 roky [The Program for the Comprehensive Restoration and Development of the Territory of Kyiv Region for 2023-2027 has been developed]. *Kyivska oblasna viys'kova administratsiya*. Retrieved from <https://koda.gov.ua/rozrobleno-programu-kompleksnogo-vidnovlennya-ta-rozvytku-terytoriyi-kyivskoyi-oblasti-na-2023-2027-roky/> [in Ukrainian].

13. Prohrama kompleksnoho vidnovlennya Kyivshchyny: v planakh novi shkoly, likarni i dekil'ka soten' budynkiv [Program for the comprehensive reconstruction of the Kyiv region: new schools, hospitals and several hundred houses are planned]. *Politychna partiya «Sluha Narodu» – Political party «Servant of the People»*. Retrieved from <https://sluga-narodu.com/prohrama-kompleksnoho-vidnovlennia-kyivshchyny-v-planakh-novi-shkoly-likarni-i-dekilka-soten-budynkiv/> [in Ukrainian].

14. Pro mis'kyi elektrychnyy transport. Zakon Ukrayiny vid 29 chervnya 2004 roku № 1914-IV (zi zminamy ta dopovnennyamy, u redaktsiyi 15.11.2024 r.) [On urban electric transport. Law of Ukraine dated June 29, 2004 No. 1914-IV (with amendments and supplements, as amended on November 15, 2024)]. *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> [in Ukrainian].