

**Приймак В.О.**

аспірант

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О.М. Бекетова***Pryimak Vladyslav**

Postgraduate Student

*O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv***КЛЮЧОВІ ЗАВДАННЯ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ  
ГРОМАДСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ****KEY TASKS FOR THE POST-WAR RECOVERY  
OF UKRAINE'S PUBLIC ELECTRIC TRANSPORT**

У статті висвітлені ключові завдання повоєнного відновлення та розвитку громадського транспорту України незалежно від форми власності основних засобів транспортних компаній. Наголос зроблено не на окремих питаннях відновлення галузі, а на глобальних для нашої країни формах та методології цього надважливого для всієї вітчизняної економіки процесу. Виділені чотири завдання, які стосуються всієї роботи громадського транспорту та торкаються різних боків його роботи: економічних, правових, технічних, технологічних, кадрових, управлінських тощо. В статті запропонований комплексний багатосторонній підхід до відновлення та розвитку громадського транспорту на основі строгих економічних розрахунків та моделюванні майбутніх процесів на транспорті. Відмічено, що при уповільненні зростання економічних показників в цілому по країні, одним із драйверів зростання залишається транспортна галузь.

**Ключові слова:** громадський транспорт, транспортна система міст, пасажироперевезення, рухомий склад, транспортна інфраструктура.

One of the most affected sectors of Ukraine's economy during the full-scale invasion has been passenger transportation. Despite all difficulties, the transport sector continues to function, fulfilling its primary tasks and maintaining stable mobility in the country. The article highlights the key tasks for the post-war recovery and development of Ukraine's public transport, regardless of the ownership forms of transport companies' assets. The focus is placed not on specific issues of sector recovery but on global strategies and methodologies essential for the national economy. Four tasks have been identified, encompassing various aspects of public transport operations, including economic, legal, technical, technological, staffing, and managerial dimensions. The article proposes a comprehensive and multifaceted approach to the recovery and development of public transport, grounded in rigorous economic calculations and modeling of future transport processes. It is noted that, despite the overall slowdown in economic growth, the transport sector remains a key driver of recovery. Urban public transport is expected to face increased demand in the post-war period. Thus, a sector-specific plan must be developed and implemented to meet the population's demand for urban transportation in the post-war period. The recovery plan for public transport should include the following key points: A centralized approach to industry development with appropriate budget allocations. Payments to transport companies strictly based on their completed transport work (implementation of EU Regulation 1370). Acquisition of rolling stock and the renewal of transport infrastructure as interconnected priorities, with infrastructure renewal being the primary task. The involvement of predominantly Ukrainian companies in the recovery of public transport, which will create additional jobs for Ukrainians returning from the frontlines or abroad. This, in turn, will increase budget revenues, enabling the country to finance the military and repay debts currently being accumulated. That only by relying on advanced economic science can the sector's crisis state be overcome, enabling municipal transport enterprises to achieve break-even operations and, eventually, profit.

**Keywords:** public transport, transport system of cities, passenger transport, rolling stock, transport infrastructure.

**Постановка проблеми.** Однією з найбільш постраждалих галузей економіки України за період повномасштабного вторгнення стала галузь, що пов'язана з пасажироперевезеннями: майже с перших днів війни закриті всі аеропорти країни, багато з них зазнали значних руйнувань, залізничний транспорт взяв на себе найбільший тягар по переміщенню вели-

ких мас населення та перетворився на евакуаційний транспорт, водний транспорт став чи не єдиною артерією, яка підтримує роботу по переміщенню великих товарних обсягів, метрополітени країни працюють цілодобово як укриття, міський громадський автомобільний та електротранспорт хоча і зазнав великих втрат рухомого складу та власної інфраструктури, під-

тримують життя в містах на не окупованих територіях. Попри всі складнощі транспорт працює, виконуючи свої основні завдання та підтримуючи сталу мобільність в країні. Розбиті дороги, зруйновані депо, тягові підстанції, пошкоджені лінії електропередачі та зруйнований рухомий склад поступово відновлюються власним коштом держави та органів місцевого самоврядування та за допомогою країн-партнерів.

Очікується, що міський громадський транспорт в повоєнний період має зазнати підвищеного попиту на свої послуги. Які саме треба вжити заходи, щоб якомога краще задовольнити попит населення на перевезення в середині міст в повоєнний період, буде йтися в даній статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За останні три роки, коли внаслідок повномасштабної агресії був пошкоджений, а подекуди повністю зруйнований або викрадений міський громадський транспорт, в періодичній науковій літературі з'явилася доволі велика кількість робіт, присвячених проблематиці повоєнного його відродження: шляхів, послідовності дій, пріоритетів тощо. Так, наприкінці 2022 року опублікована стаття Захарова Д.С. [1] щодо повоєнного розвитку громадського транспорту в контексті документу, що має назву «План відновлення України», а в 2023 році – його доклад [2] про екологізацію повоєнного відновлення міського громадського транспорту України, в 2024 році – [3], де він на прикладі міста Харків доводить необхідність не згортати інвестиційні проекти щодо розвитку галузі громадського транспорту у період воєнного стану. Пилипенко Н.А. в роботі [4] говорить як саме імплементація світового досвіду побудови екоміст може застосовуватись в Україні в якості моделі післявоєнного відновлення. Схожою проблематикою опікується Свеженцева І. в роботі [5]. Бойченко М.В. в роботі [6] наголошує на пріоритетності відновлення транспортної інфраструктури в повоєнний період, Озарко К.С. і Челомбитько В.В. в роботі [7] дослідили особливості, проблеми та перспективи розвитку логістичних процесів у воєнний період в Україні, Колтун В.С. та Замазєєва Г.В. в роботі [8] опікувались проблематикою процесів управління якістю послуг громадського транспорту у повоєнному відновленні окремих регіонів України, Свергун А.П. в роботі [9] описує розвиток транспортної галузі в умовах воєнних загроз, більш загальні проблеми воєнного стану в Україні розглядалися в роботах [10–11]. Але в проаналізованих наукових джерелах не йдеться про ключові завдання, що стоять перед державою та суспільством у повоєнному розвитку громадського транспорту України, тому обрану тему статті вважаю актуальною.

**Формулювання завдання дослідження.** Мета статті – з науково-економічної точки зору довести необхідність розробити на державному рівні галузевий план відродження громадських пасажироперевезень з включенням до нього ключових завдань розвитку громадського транспорту в повоєнний період.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Перш за все визначимо основні пріоритети та підходи щодо розвитку міського громадського транспорту в повоєнний період. Міністерство розвитку громад та територій України, до відома якого має належати весь міський

громадський транспорт, не має у власній структурі [15] підрозділу, який би опікувався проблемами міського громадського транспорту. Уся відповідальність за його розвиток покладена на органи місцевого самоврядування. Профільне міністерство у сфері свої відповідальності повинно розробити та впроваджувати плани щодо державної політики в сфері сталої міської мобільності, що має включати усі аспекти розвитку громадського транспорту, велосипедної та пішохідної інфраструктури, заходи по підвищенню безпеки на транспорті тощо. В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [12] теж майже зовсім не йдеться про розвиток міського громадського транспорту. Тому треба розробляти нормативні та законодавчі акти спеціально для міського громадського транспорту.

Який міський транспорт буде мати пріоритетне значення в повоєнній Україні: дизельний чи електричний, комунальний чи приватний, громадський чи індивідуальний, транспорт великої/середньої пасажиромісткості чи засоби мікромобільності, розраховані на одну-двох осіб? Відповідь – увесь. Обирати види транспорту міста будуть ситуаційно: що залишилось та працює, на що вистачає коштів, що запропонували країни-партнери, які проекти розроблені чи мають бути розроблені найближчим часом. Бо централізованого підходу немає. А він повинен бути і це повинно відобразитися у держбюджеті. І це перше.

З ходом воєнних дій криза на підприємствах міського громадського транспорту поглибилась. Це стосується, перш за все, джерел їхнього фінансування. Вже багато років йдеться, що треба розподіляти кошти між підприємствами в залежності від виконаної ними транспортної роботи. Імплементація Регламенту ЄС 1370 [13], який передбачає замовлення міськими радами транспортної роботи підприємствам-перевізникам, допоможе вирішити це питання. Це друге.

Ситуацію на міському громадському транспорті при виконанні певних умов можна частково виправити через збільшення пропозицій від країн-партнерів, які масово «пересаджують» своїх пасажирів з дизельних автобусів на електричні. Україні буде доцільно отримати автобуси, що вивільняються, і користуватися ними певний час, поповнюючи таким чином втрачений парк рухомого складу. Одночасно розробити заходи заохочення пасажирів користуватися громадським транспортом замість використання власних авто. Отже, містам вже зараз треба планувати власні потреби в закупівлі нового та вживаного рухомого складу. У цей процес мають бути залучені відповідні фахівці-науковці, які мають спрогнозувати ситуацію в галузі та змодельовати її розвиток у майбутньому. Висновком має бути відповідь на питання: скільки та якого рухомого складу потрібно придбати, в які строки та в якому порядку. Рухомий склад – це не «річ в собі», це лише елемент транспортної системи, який рухається (та перевозить пасажирів) тільки завдяки злагодженій роботі всіх елементів транспортної інфраструктури. Тобто придбання рухомого складу та оновлення всієї транспортної інфраструктури – взаємопов'язані речі. Це третє. Деякі науковці схиляються до думки, що спочатку треба оновлювати інфраструктуру, а потім планувати закупівлю рухомого складу.

У відновлення громадського транспорту мають бути залучені переважно українські компанії, які створять додаткові робочі місця для українців, що повернуться з фронту і з закордону. А це додаткові кошти в бюджет, з яких країна може фінансувати армію та повертати борги, що держава зараз накопичує. Крім того, саме робота громадського транспорту впливає на загальний соціально-економічний стан в країні за рахунок збільшення транспортної доступності та за рахунок соціально-доступних тарифів. І це четверте. Економіка України зросла на 4,2% за підсумками 10 місяців 2024 року, у жовтні зростання сповільнилося до 1,3% в порівнянні з 3,8% у вересні. Драйверами зростання залишаються транспортна й будівельна галузі, а також переробна промисловість [14].

Існує ще відносно велика кількість більш деталізованих питань повоєнного відновлення громадського транспорту, включаючи підвищення тарифів на пасажироперезення, оптимізацію маршрутної мережі, виключення дублюючих маршрутів, підвищення інформаційної складової роботи громадського транспорту тощо. Але вони переважно стосуються окремих

питань розвитку. Ключовими завданнями вважаємо перелічені вище чотири. Післявоєнний план відновлення міського громадського транспорту України має враховувати екологічні вимоги, які пред'являють до нього євроінтеграційні процеси, що запущені в країні.

**Висновки.** 1. Для міського громадського транспорту в повоєнний період в профільному міністерстві має запрацювати відповідний підрозділ, який централізовано буде розробляти стратегію його розвитку на державному рівні, а згодом і контролювати хід її виконання.

2. Імплементация Регламенту ЄС 1370, який передбачає замовлення міськими радами транспортної роботи підприємствам-перевізникам, допоможе вирішити питання фінансування галузі.

3. Тільки взаємозв'язок між придбанням нового рухомого складу та відновленням транспортної інфраструктури дасть відчутний економічний ефект від такої роботи.

4. У повоєнному відновленні громадського транспорту України повинні бути залучені переважно вітчизняні компанії, що нададуть українцям нові робочі місця, а державі – додаткові надходження до бюджету.

### Список використаних джерел:

1. Захаров Д.С. Повоєнний розвиток громадського транспорту в контексті «Плану відновлення України». *Вісник Хмельницького національного університету*. 2022. № 6. Т. 2. С. 395–399.
2. Захаров Д.С. Стратегія повоєнного відновлення міського громадського транспорту України та його екологізація. *Зелена економіка та низьковуглецевий розвиток: порядок денний для України* : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15 грудня 2023 р.). Львів-Торунь : Liha-Pres, 2023. С. 61–64.
3. Захаров Д.С. Транспортні інвестпроекти Харкова в умовах воєнного стану. *Підприємництво та бізнес-адміністрування у воєнний час: сучасні виклики, тренди та трансформації* : матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., Харків, 01 – 28 лютого 2024 р. / редкол. : П. Т. Бубенко, О. Ю. Палант, О. О. Рудаченко; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова та ін. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2024. С. 355–357.
4. Пилипенко Н.А. Імплементация світового досвіду побудови екоміст як модель післявоєнного відновлення українських міст. *Сталий розвиток авіаційної інфраструктури України* : колективна монографія. Львів-Торунь : Liha-Pres, 2023. С. 268–284.
5. Свеженцева І. Війна та інфраструктура: концепція екоміст для відбудови країни. *Суспільне. Новини*. URL: <https://suspilne.media/273683-vijna-ta-infrastruktura-koncepcija-ekomist-dla-vidbudovi-kraini/>
6. Бойченко М.В. Відновлення і розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період. *Економічний вісник Донбасу*. 2023. № 3 (73). С. 132–137.
7. Озарко К.С., Челомбитько В.В. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2 (69). С. 74–78.
8. Регтун В.С., Замазєєва Г.В. Управління якістю послуг громадського транспорту у процесах повоєнного відновлення регіонів України. *Публічне управління та адміністрування в Україні*. 2022. Вип. 31. С. 119–128.
9. Свергун А.П. Розвиток транспортної галузі в умовах воєнних загроз. *Маркетингові стратегії, підприємництво і торгівля: сучасний стан, напрямки розвитку* : матеріали III Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 27 жовтня 2022). URL: [https://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/25/27\\_10\\_22.pdf](https://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/25/27_10_22.pdf)
10. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funkcionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-vumovakh-pravovoho>
11. Соціально-економічні та гуманітарні наслідки російської агресії для українського суспільства. *Центр Разумкова*. URL: [https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022\\_Gum.pdf](https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_Gum.pdf)
12. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
13. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги пасажирських перевезень залізничним і дорожнім транспортом та скасування регламентів Ради (ЄС) № 1191/69 та № 1107/70. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_008-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text)
14. Бізнес України. URL: <https://t.me/businessua/16577>
15. Міністерство відновлення. Підвідомчі організації. URL: <https://mtu.gov.ua/content/pidvidomchi-organizacii.html>

### References:

1. Zakharov D. S. (2022) Povoyenny rozvytok hromads'koho transportu v konteksti «Planu vidnovlennya Ukrainy». [Postwar development of public transport in the context of the «Ukraine Recovery Plan»]. *Bulletin of the Khmelnytskyi National University*, no. 6, vol. 2, pp. 395–399.
2. Zakharov D. S. (December 15, 2023) Stratehiya povoyennoho vidnovlennya mis'koho hromads'koho transportu Ukrainy ta yoho ekolohizatsiya. [The strategy of the post-war reconstruction of the urban public transport of Ukraine and its environmentalization. Green economy and low-carbon development: the agenda for Ukraine]: materials of the 4th International science and practice conf. Lviv-Torun: Liha-Press. P. 61–643.

3. Zakharov D. S. (February 01-28, 2024) Transportni investproyekty Kharkova v umovakh voyennoho stanu. Pidpryemnytstvo ta biznes-administruvannya u voyennyi chas: suchasni vyklyky, trendy ta transformatsiyi [Transport investment projects of Kharkiv under martial law. Entrepreneurship and business administration in wartime: modern challenges, trends and transformations]: materials of the International science and practice internet conference, / ed.: P. T. Bubenko, O. Yu. Palant, O. AT. Rudachenko; O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv and others. Kharkiv: O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv. P. 355–357.

4. Pylypenko N. A. (2023) Implementatsiya svitovoho dosvidu pobudovy ekomist yak model' pislyavoyennoho vidnovlennya ukrayins'kykh mist [Implementation of the world experience of building eco-cities as a model of post-war reconstruction of Ukrainian cities]. Sustainable development of aviation infrastructure of Ukraine: collective monograph. Lviv-Torun: Liha-Press. P. 268–284.

5. Svezhentseva I. Viyna ta infrastruktura: kontseptsiya ekomist dlya vidbudovy krayiny [War and infrastructure: the concept of ecocities for the reconstruction of the country]. Public. News. Available at: <https://suspilne.media/273683-vijna-ta-infrastruktura-koncepcia-ekomist-dla-vidbudovi-kraini/>

6. Boychenko M. V. (2023) Vidnovlennya i rozvytok transportnoyi infrastruktury u povoyennyi period. [Restoration and development of transport infrastructure in the post-war period]. *Economic Herald of Donbass*, no. 3 (73), pp. 132–137.

7. Ozarko K. S., Chelombytko V.V. (2022) Osoblyvosti lohistychnykh protsesiv u voyennyi period: problemy ta perspektyvy rozvytku. [Peculiarities of logistic processes during the war period: problems and development prospects]. *Economic Herald of Donbass*, no. 2 (69), pp. 74–78.

8. Koltun V. S., Zamazeyeva G. V. (2022) Upravlinnya yakistyu posluh hromads'koho transportu u protsesakh povoyennoho vidnovlennya rehioniv Ukrainy. [Management of the quality of public transport services in the processes of post-war reconstruction of the regions of Ukraine]. *Public management and administration in Ukraine*, is. 31, pp. 119–128.

9. Svergun A. P. (October 27, 2022) Rozvytok transportnoyi haluzi v umovakh voyennykh zahroz. Marketynhovi stratehiyi, pidpryemnytstvo i torhivlya: suchasny stan, napryamky rozvytku. [Development of the transport industry in conditions of military threats. Marketing strategies, entrepreneurship and trade: current state, directions of development]: materials of the III International science and practice Internet Conf. URL: [https://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/25/27\\_10\\_22.pdf](https://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/25/27_10_22.pdf)

10. Funktsionuvannya transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voyennoho stanu. Natsional'nyy instytut stratehichnykh doslidzhen' [Functioning of the transport sector of Ukraine under the legal regime of martial law]. National Institute of Strategic Studies. Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrainy-vumovakh-pravovoho>

11. Sotsial'no-ekonomichni ta humanitarni naslidky rosiys'koyi ahresiyi dlya ukrayins'koho suspil'stva. Tsentr Razumkova. [Socio-economic and humanitarian consequences of Russian aggression for Ukrainian society]. Razumkov Center. Available at: [https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022\\_Gum.pdf](https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_Gum.pdf)

12. On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018, No 430. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

13. Rehlament Yevropeys'koho Parlamentu i Rady (YES) № 1370/2007 vid 23 zhovtnya 2007 roku pro hromads'ki posluhy pasazhyrs'kykh perevezen' zaliznychnym i dorozhnim transportom ta skasuvannya rehlamentiv Rady (YEES) № 1191/69 ta № 1107/70 [Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of October 23, 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70]. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_008-07#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-07#Text)

14. Biznes Ukrainy [Business of Ukraine]. Available at: <https://t.me/businessua/16577>

15. Ministry of Reconstruction. Subordinate organizations. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/pidvidomchi-organizacii.html>