

УДК 338.47:656

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*Броварник М.М., аспірант
Олехно М.Ю., магістр
Тімофєєва Н.В., магістр
(УкрДУЗТ)*

У статті розкриваються ключові аспекти формування стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту. Визначено основні перепони та перспективи розвитку сучасного міста. Зазначено, що цифровізація є одним із перспективних напрямів розвитку міського пасажирського транспорту. Окреслено основні етапи процесу розроблення стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту. Названо найголовніші положення стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту. Зазначено, що виконання стратегії соціальної трансформації окреслює досягнення показників, які визначають хід виконання поставлених задач та заходів, з метою забезпечення ефективності, доступності та якості соціальних послуг для всіх отримувачів, незалежно від їх місця проживання відповідності до стандарту, які гарантуються державою.

Ключові слова: міське середовище, ефективність, інновації, цифровізація, соціальний розвиток, громадський транспорт

FEATURES OF THE FORMATION OF THE STRATEGY OF SOCIAL TRANSFORMATION OF CITY TRANSPORT ENTERPRISES

Brovarnyk M.M., graduate student

Olehno M. Yu., M.Sc

Timofeeva N.V., M.Sc

(UkrDUZT)

The stable operation all types of city transport is a prerequisite for the functioning the city economy, and the quality and availability of passenger transportation determine the social climate, the real standard of living the population and the citizens' assessment the effectiveness the work of state authorities. Overcoming the imperfections of the urban transport management system is possible not only through road construction and the introduction of new transport units, but also through social transformation. Based on the need to combine the improvement of the city with its digitalization, which becomes possible with the use of multifunctional elements, a social development strategy should be implemented, namely a strategy of social transformation city transport enterprises. It should noted that the process of developing a social transformation strategy is bas on the general strategy construction methodology and involves the following series of stages. The first stage work is the collection of initial information for development, and the main measures during the implementation of this stage work are the definition of goals, the formation an assessment the current structure and the description key processes from the point of view of social transformation. The second stage of the social strategy development process is strategic analysis. The third stage of strategy development is the selection of the final social strategy, which is part the overall city development strategy. In accordance with this, the goal of social transformation of urban transport enterprises should be to define the creation of regulatory prerequisites for the introduction of personalized methods of accounting, provision and financing social services to ensure the effectiveness, accessibility and quality of social services for all recipients, regardless their place of residence in accordance with state-guaranteed standards. The implementation the social transformation strategy outlines the achievement of indicators that determine the progress the tasks and measures. The formation of a strategy for the social transformation urban transport enterprises. As the main direction of the effective development the city, is based on the principles that show that the basis of the social transformation public transport enterprises are such principles as respect for human and child rights, humanism, ensuring equal rights and opportunities for women and men. Respect for dignity, tolerance, legality, social justice, accessibility and openness; impartiality and safety, voluntary choice, orientation towards meeting the needs recipients of social services, targeting of their provision and financing. Separation functions the customer and provider social services, comprehensiveness, confidentiality, maximum efficiency and effectiveness of the use of budgetary and extra-budgetary funds by providers social services.

Keywords: *urban environment, efficiency, innovation, digitalization, social development, public transport*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стабільна робота всіх видів міського транспорту є обов'язковою умовою функціонування міської економіки, а якість та доступність пасажирських перевезень визначають соціальний клімат, реальний рівень життя населення та оцінку городянами ефективності роботи органів державної влади. Подолання недосконалостей системи управління міським транспортом

можливе не лише шляхом дорожнього будівництва та запровадження нових одиниць транспорту, а також шляхом соціальної трансформації.

Міський пасажирський транспорт має важливе соціальне значення, оскільки його функціонування покликане задовольняти потребу населення у переміщеннях у межах міста та найближчих приміських зонах. Тож, соціальна трансформація міського середовища передбачає вдосконалення таких якостей як, інклюзивність, доступність, динамічність, змінність та різноманітність шляхом інтеграції інформаційно-комунікаційних технологій для управління всією міською інфраструктурою: освітою, транспортом, системами житлово-комунального господарств, охороною здоров'я та безпекою. Неадекватний розвиток будь-якої з цих сфер вкрай негативно впливає на якість життя. Так, нездорова транспортна система здатна перетворити місто на гігантську пастку, в якій населення не зможе не тільки комфортно пересуватися, а й розраховувати на своєчасну допомогу екстрених та комунальних служб.

Формування якісного міського середовища, соціалізація міського простору, створення якісного та дружнього середовища для всіх груп населення мегаполісу є одними із ключових напрямів розвитку сучасного міста, що можна досягти за рахунок його цифровізації, яка є основою формування стратегії соціальної трансформації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку підприємств міського транспорту розкрита в роботах таких вчених, як Бріня П.В., Богаченка М.В., Некрасової Л. А., Коломійця І.Ф., Пелехтия А.О., Мельника А.А., Амоша О.І., Гнедіної К.В., Добрового Н.В., Вакуленка К. Є., Воліка В.В. та ін. [1-10]. У своїх працях науковці розкривають теоретичні та практичні

аспекти розвитку підприємств міського транспорту. Також вчені зазначають, що одним з найважливіших підходів щодо забезпечення ефективного розвитку міського простору є формування та реалізація дієвої стратегії розвитку.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Тож, незважаючи на значні дослідження, для забезпечення ефективного розвитку міського середовища потрібно приділяти значну увагу його соціальній трансформації і, в першу чергу, підприємствам міського транспорту, як ключовій артерії, котра забезпечує життєдіяльність міста.

Мета статті. Розкрити особливості формування стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту з метою прискорення процесів впровадження цифрових змін на підприємствах міського транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Найбільші міста можуть успішно розвиватися за індустріальною моделлю за умови трансформації міської економіки на інноваційній основі, позитивних агломераційних ефектів, сприятливого міського середовища та соціалізації міського простору.

Основними можливостями та перешкодами в розвитку сучасного міста з метою досягнення підвищення якості життя містян являються наступні чинники [11].

Перше. Трансформація міської економіки на інноваційній основі. Інноваційна активність означає не лише розвиток традиційних галузей, які модернізуються, оновлюються та проявляються у нових формах, з одного боку, а й розгортання нових високотехнологічних галузей – з іншого. При цьому необхідно враховувати, що гальмування економічного розвитку індустріальних міст має об'єктивну основу. Серед причин уповільнення розвитку мегаполісів слід виділити:

- зовнішні фактори, такі як економічні, технологічні, політичні;

- проблеми монопрофільної економічної структури мегаполісів;
- зниження конкурентоспроможності продукції, низька інноваційна активність;
- застаріла промислова інфраструктура, що не відповідає вимогам гнучкого виробництва;
- залежність від колишньої траєкторії розвитку, консервація існуючої традиційної промислової структури;
- погіршення стану навколишнього середовища.

Друге. Можливості використання агломераційних ефектів. Такі ефекти виникають у зв'язку із зміною системи просторової концентрації промислової сфери у межах міста, а саме внаслідок часткового перенесення виробництва з міської зони найбільших міст на найближчі території інших територіальних утворень, пов'язаних між собою інфраструктурними, господарськими та іншими відносинами.

На сьогоднішній день не існує однозначного визначення агломерації. Дослідники та фахівці визначають різний набір критеріїв виділення даних утворень [12, 13, 14]. У найбільш загальному вигляді під агломерацією розуміється «скупчення населених пунктів, головним чином міських, місцями зростаючих, об'єднаних в одне ціле інтенсивними господарськими, трудовими та культурнопобутовими зв'язками». Очевидно, що агломераційні утворення є перспективною формою взаємодії територіальних утворень. А часткове переміщення промисловості з міста на прилеглі території вирішує низку проблем економічного, демографічного, екологічного та соціального характеру. Крім того, агломерація, що формується навколо найбільших промислових міст (моноцентрична), дозволяє сконцентрувати ресурси (інноваційні, трудові та ін.) прилеглих територій для більш ефективного розвитку, а населенню, що проживає в межах агломерації, надає

більш об'ємний і якісний склад пакету соціальних послуг (медичних, освітніх, транспортних та ін.).

У той же час слід зазначити, що розвиток агломерацій з позицій спільного освоєння простору ефективним визнати досить складно. Обмеження та перешкоди, недосконалість інституційної основи уповільнюють агломераційні процеси в ареалі найбільших міст. Досі відсутній єдиний підхід до складу та чисельності територіальних утворень, що входять до агломерації, не сформовано нормативно-правову базу, що дозволяє організаційно оформити агломерацію. Відсутні нормативно-правові акти, що визначають саме поняття «агломерація». Для цього потрібна розробка документів стратегічного планування агломерації та прийняття відповідних регіональних та федеральних законів про агломерації.

Третє. Трансформація індустріальних міст у напрямі створення якісного міського середовища та соціалізації міського простору. У найбільших містах, які використовують індустріальну модель, в даний час є можливості для розвитку міського середовища та соціалізації міського простору. Водночас вітчизняні дослідники зазначають, що в стратегії розвитку промислових міст нашої країни основна увага приділялася, як правило, перспективам діяльності містоутворюючих підприємств, їх інвестиційної активності, диверсифікації виробництва, підвищенні їх ефективності, що, безперечно, важливо, але недостатньо.

У зв'язку з цим вимагають вирішення проблеми в організації простору міст, які стоять на порядку денному: непривабливе міське середовище та соціальна інфраструктура (нестача рекреаційних зон, відсутність архітектурної унікальності, наявність занедбаних виробничих майданчиків та промислових будівель на міських територіях тощо). Все це негативно впливає на соціальне середовище та може

супроводжуватись соціальною розбалансованістю. Водночас у проблемних зонах міста криються резерви для створення сприятливого міського середовища, соціалізації міського простору, які можна задіяти у вигляді ревіталізації, реновації міських об'єктів.

Відзначимо, що одним із основних напрямів розв'язання проблем міста є широке застосування цифрових напрямів розвитку. Зокрема, для сфери міського транспорту основними проблемами, які вирішуються при цифровізації, є:

- наявність відповідного обладнання на одиницях рухомого складу та дорожні контролери світлофорних об'єктів;

- зменшення аварійності, у тому числі за участю пішоходів, велосипедистів та ін., підвищення мобільності населення, зниження порушення правил дорожнього руху водіями, у тому числі на виділених смугах;

- зниження затребуваності громадського транспорту;

- об'єднання наявних автоматизованих систем управління та інших інформаційних систем у транспортному комплексі міста;

- зниження високого завантаження вулично-дорожньої мережі через перевищення попиту на паркувальні місця над пропозицією (необхідність тривалого пошуку паркувального місця);

- усунення низької поінформованості громадян.

Тож ключовими напрямами розвитку міського пасажирського транспорту у цій царині є [15]:

- попит на автоматизацію процесів керування транспортною системою;

- забезпечення безпеки поїздок;

- персоналізований спосіб пересування з урахуванням індивідуальних потреб громадянина;

- забезпечення зростання рівня «цифрової зрілості» галузі транспорту та логістики.

Загальні виклики цифрового розвитку міст формують ряд стратегічних ризиків, серед яких найбільше значущі:

- неприйняття чи несвочасне виконання угод, що регламентують порядок взаємодії суб'єктів транспортного комплексу, у тому числі у сфері інформаційної взаємодії;

- нестача кваліфікованих кадрів, зміна складу команди реалізації проєктів;

- ухвалення норм регулювання транспортної галузі на місцевому рівні і т.д.

Тож, виходячи із необхідності поєднання благоустрою міста з його цифровізацією, що стає можливим при застосуванні багатофункціональних елементів, має бути реалізована стратегія соціального розвитку, а саме стратегія соціальної трансформації підприємств міського транспорту.

Відзначимо, що процес розроблення стратегії соціальної трансформації ґрунтується на загальній методології побудови стратегії і передбачає виконання наступного ряду етапів [16].

Першим етапом робіт є збір вихідної інформації для розробки, причому основними заходами у ході виконання даного етапу робіт є визначення цілей, формування оцінку поточної структури та опис ключових процесів з точки зору соціальної трансформації.

Другим етапом процесу розробки соціальної стратегії є стратегічний аналіз. Для його виконання раніше зібрана інформація піддається відповідному аналізу. Аналіз дозволить визначити найбільш переважний та вигідний напрям розвитку для задоволення вимог жителів та гостей міста. Проведення сегментування населення, дозволить визначити, які напрями соціального розвитку є найбільш затребуваними та доцільними. З цією метою потрібно заздалегідь визначити склад користувачів різних соціальних послуг та визначити

межі між окремими сегментами для того, щоб якісніше задовольнити запити містян.

Третім етапом розробки стратегії є вибір остаточної соціальної стратегії, яка є частиною загальної стратегії розвитку міста. Для розробки та успішної реалізації стратегії соціальної трансформації рекомендується мати постійно діючий структурний підрозділ, який відповідає за питання соціального розвитку міста.

Відповідно до цього метою соціальної трансформації підприємств міського транспорту слід визначити створення нормативних передумов для запровадження персоніфікованих методів обліку, надання та фінансування соціальних послуг для забезпечення ефективності, доступності та якості соціальних послуг для всіх отримувачів, незалежно від їх місця проживання у відповідності до гарантованих державою стандартів [17].

Ключові положення стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту зображено на рисунку 1.

Виконання стратегії соціальної трансформації окреслює досягнення показників, які визначають хід виконання поставлених задач та заходів. Для цього при формуванні стратегії виділяються передбачувані результати та дані реалізації стратегії, котрі включають:

- трансформацію комунальних закладів - надавачів соціальних послуг на комунальні некомерційні підприємства;

- запровадження державних фінансових гарантій щодо надання соціальних послуг відповідно до програм соціальних гарантій;

- запровадження обов'язкової частки місцевих бюджетів для планування соціальних видатків органів територіального управління шляхом застосування програмно-цільового методу для задоволення потреб населення у соціальних послугах відповідної громади;

- запровадження цифрового обліку потреби у соціальних послугах, отримувачів та надавачів соціальних послуг, кількості та якості наданих соціальних послуг в громаді в режимі реального часу;

- запровадження системи соціального планування на місцевому рівні, зокрема визначення пріоритетних соціальних проблем та розроблення планів соціального розвитку з урахуванням відомостей про наявну потребу в Реєстрі надавачів та отримувачів соціальних послуг;

- забезпечення мінімального гарантованого пакету соціальних послуг;

- зменшення кількості осіб, які потребують соціальних послуг.

Необхідним заходом щодо реалізації вищевказаної стратегії з урахуванням конкретних умов сьогодення може бути розробка Програми комплексного розвитку міського транспорту України, структура якої повинна будуватися на базі регіональних (обласних) програм з 4...5-річною окупністю заходів та використанні пільгових кредитів [18].

Реалізація зазначеної програми дозволить:

- підготувати законодавче та нормативно-правове підґрунтя, зокрема шляхом внесення змін до чинного законодавства;

- сформувати методичну основу та механізми запровадження ключових ліній стратегії соціальної трансформації міського транспорту;

- розробити порядок спостереження та контролю за реалізацією задач стратегії;

- забезпечити подальше виконання шляхів стратегії для наближення її до стандартів Європейського Союзу;

- сформувати інформаційно-технічне підґрунтя для підтримки розвитку системи надання послуг соціального напрямку;

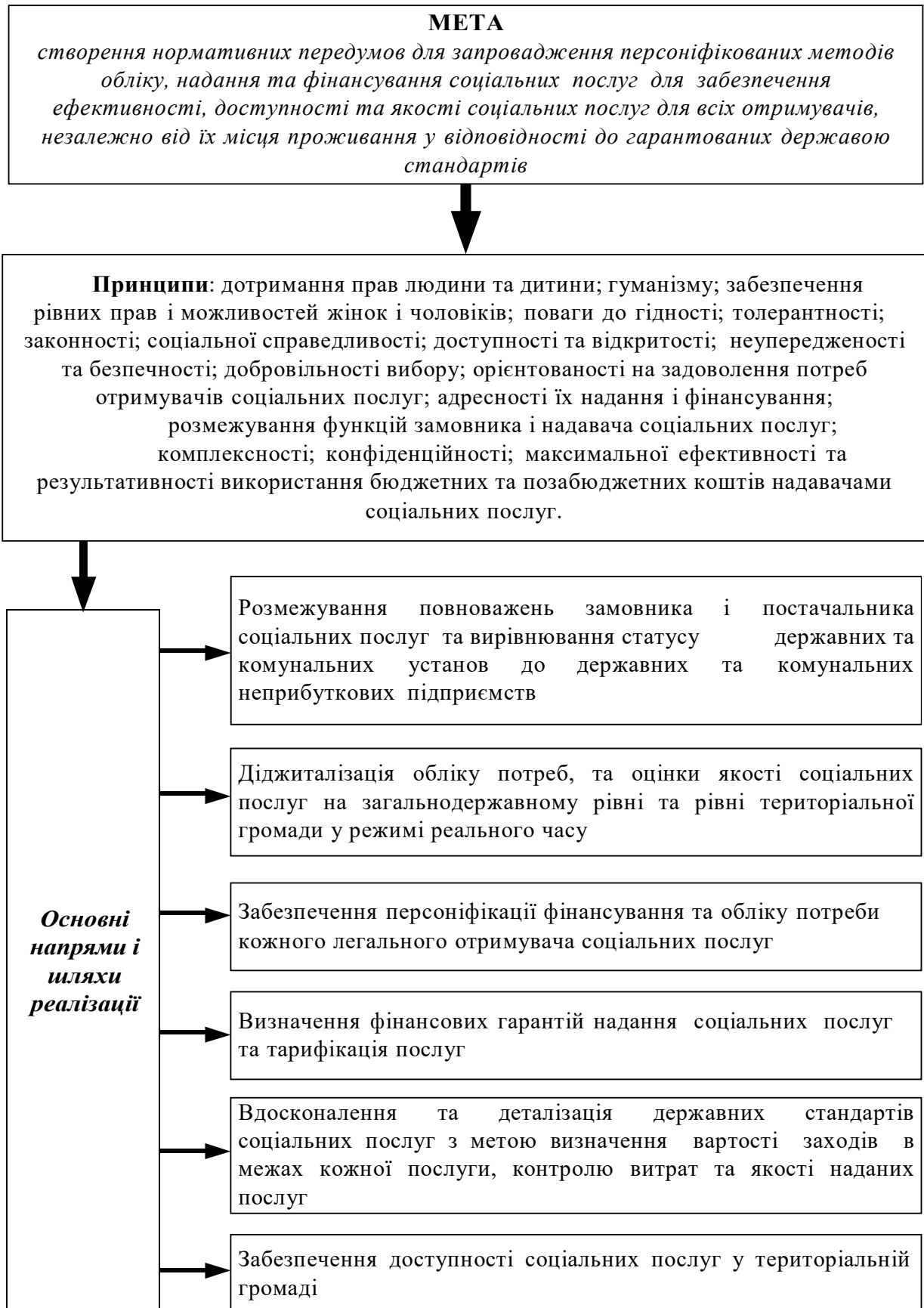


Рис.1. Ключові положення стратегії соціальної трансформації підприємств громадського транспорту

- здійснювати наукові та соціологічні дослідження для вивчення напрямів розвитку системи надання соціальних послуг;

- виконати державні гарантії щодо надання соціальних послуг згідно з програмою соціальних гарантій;

- сформулювати права та зобов'язання органів місцевого самоуправління щодо розвитку системи соціальних послуг у територіальних громадах.

Якщо розглядати реалізацію стратегії соціальної трансформації в контексті розвитку регіонів, то реалізація програми розвитку громадського транспорту дозволить:

- розв'язати питання надлишкового перенавантаження міста транспортом;

- створити замовлення для металургійної та машинобудівної галузей щодо виготовлення сучасного рухомого складу та новітнього обладнання;

- створити робочі місця для тисяч працівників.

Висновки. Створення безпечного та якісного середовища має важливе значення для розвитку та процвітання міст. Зокрема, ключовою роллю міського пасажирського транспорту є можливість економії часу, витраченого на переміщення населення між різними районами міста. Використання транспорту дозволяє значною збільшити радіус контактів сучасного жителя мегаполісу.

Однак із зростанням міст та міського пасажирського транспорту відбувається збільшення транспортної активності населення, що неминуче призводить до збільшення навантаження на систему міського пасажирського транспорту. В умовах економічної нестабільності та скорочення обсягів фінансування загальноміський транспорт виявляється не в змозі впоратися зі збільшенням обсягів перевезення пасажирів та збереженням необхідного рівня якості.

Міський пасажирський транспорт має важливе соціальне значення, оскільки його функціонування покликане задовольняти

потребу населення у переміщеннях у межах міста та найближчих приміських зонах. Але утворення заторів на дорогах і перехрестях міста призводить до збільшення часу поїздки, а це своєю чергою впливає як на економічні показники роботи системи міського пасажирського транспорту, так і на психологічний та екологічний аспекти розвитку міста.

Формування стратегії соціальної трансформації підприємств міського транспорту, як основного напрямку ефективного розвитку міста ґрунтується на принципах, котрі показують, що в основі соціальної трансформації підприємств громадського транспорту знаходяться такі принципи, як дотримання прав людини та дитини, гуманізм, забезпечення рівних прав і можливостей жінок і чоловіків, поваги до гідності, толерантність, законність, соціальна справедливість, доступність та відкритість; неупередженість та безпечність, добровільність вибору, орієнтованість на задоволення потреб отримувачів соціальних послуг, адресність їх надання і фінансування, розмежування функцій замовника і надавача соціальних послуг, комплексність, конфіденційність, максимальна ефективність та результативність використання бюджетних та позабюджетних коштів надавачами соціальних послуг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Брінь П. В., Голтвянська Ю. В. Стратегія розвитку підприємства: сутність та класифікація. *Підприємництво та інновації*. 2021. Вип. 21. С. 31–33.

2. Богаченко М. В. Теоретичні аспекти формування тарифної політики міського пасажирського транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJR N&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOW

NLOAD=1&Image_file_name=PDF/
Nvuumevcg_2018_19(1)_6.pdf

3. Некрасова Л. А., Богаченко М. В. Стратегічні орієнтири розвитку міського пасажирського транспорту в Одеській області. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2020. Вип.42. С.66-71.

4 Коломієць І. Ф., Пелехтий А. О. Теоретико-практичні аспекти формування об'єднаних територіальних громад в Україні. *Економіка України*. 2017. № 4 (665). С. 46–55.

5. Мельник А. А. Підвищення конкурентоспроможності територіальних громад в умовах реалізації нової регіональної політики. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2019. № 1. С. 21–36.

6. Амоша О. І., Філіппова О. С. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту. *Економіка будівництва і міського господарства*. 2010. Т. 6. № 4. С. 179–189.

7. Гнедіна К. В. Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку. *Економічний простір*. 2015. № 93. С. 81–92.

8. Доброва Н. В., Осипова М. М., Нечепуренко М. С. Напрями удосконалення діяльності міського електротранспорту. *Причорноморські економічні студії*. 2017. № 14. С. 58–64.

9. Вакуленко К. Є., Доля В. К. Логістичні принципи управління системою міського пасажирського транспорту. *Східно-Європейський журнал передових технологій*. 2014. № 3(3). С. 33-37.

10. Волік В. В. Формування та реалізація державної політики в галузі міського транспорту: адміністративно-правові засади: монографія. Дніпропетровськ: Середняк Т. К., 2016. 494 с

11. Дегтяр А. О. Механізми прийняття управлінських рішень органами державної влади щодо соціально-економічного розвитку регіонів: монографія / за ред. А.О. Дегтяра. Харків: ХарPI НАДУ Вид-во «Магістрл», 2006. 299 с.

12. Салій І. М. Урбанізація в Україні: соціальний та управлінський аспекти. К.: Наук. думка, 2005. 302 с.

13. Заставецький Т.Б. Стадійність розвитку урбанізаційного процесу в Україні *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія «Географія»*. 2014. № 2. С. 17–21.

14. Буряченко А. Урбанізаційні фактори економічного росту. *Ринок цінних паперів України*. 2013. № 7–8. С. 13–23.

15. SMART-інфраструктура у сталому розвитку міст: світовий досвід та перспективи України. URL: <https://razumkov.org.ua/uploads/other/2021-SMART-%D0%A1YTI-SITE.pdf> (дата звернення 10.10.2023 р.)

16. Стратегічне управління: навчальний посібник / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко, І. В. Токмакова, О. В. Маковоз, О. В. Шраменко. К.: «Центр учбової літератури», 2013. 272 с.

17. Каличева Н. Є., Пасічніченко І. В., Рубльов О. В. Стратегічні перспективи інноваційного розвитку регіонів. *Науковий журнал «Вісник Одеського національного університету»*. Серія: Економіка. 2018. Т. 23. Випуск 3 (68). С. 26-29.

18. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури). URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення 11.10.2023 р.)

REFERENCES

1. Brin P. V., Holtvianska Yu.V. (2021). Stratehiia rozvytku pidpryemstva: sutnist ta klasyfikatsiia. [Enterprise development strategy: essence and

classification]. *Entrepreneurship and innovation*, vol. 21, pp. 31–33.

2. Bohachenko M. V. (2018). Teoretychni aspekty formuvannia taryfnoi polityky miskoho pasazhyrskoho transportu. [Theoretical aspects of the formation of the tariff policy of urban passenger transport]. *Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*. Available at: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgibin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?

3. Nekrasova L. A., Bohachenko M. V. (2020). Stratehichni oriientyry rozvytku miskoho pasazhyrskoho transportu v Odeskii oblasti. [Strategic guidelines for the development of urban passenger transport in Odesa region]. *Scientific Bulletin of the International Humanitarian University*, vol. 42, pp. 66-71/

4. Kolomiets I. F., Pelekhtyi A. O. (2017). Teoretyko-praktychni aspekty formuvannia ob'iednanykh terytorialnykh hromad v Ukraini. [Theoretical and practical aspects of the formation of united territorial communities in Ukraine]. *Ukraine economy*, no. 4 (665), pp. 46–55.

5. Melnyk A. A. (2019). Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti terytorialnykh hromad v umovakh realizatsii novoi rehionalnoi polityky. [Increasing the competitiveness of territorial communities in the conditions of the implementation of the new regional policy]. *Bulletin of the Ternopil National Economic University*, no. 1, pp. 21–36.

6. Amosha O. I., Filippova O. S. (2010). Yevropeyskyi dosvid zabezpechennia efektyvnoho funktsionuvannia pidpriemstv miskoho pasazhyrskoho transportu. [European experience of ensuring the efficient functioning of urban passenger transport enterprises]. *Economics of construction and urban economy*, vol. 6, no. 4, pp. 179–189.

7. Hnedina K. V. (2015). Vdoskonalennia upravlinnia munitsypalnoiu transportnoiu systemoiu v konteksti staloho rozvytku. [Improving the management of the municipal transport system in the context of

sustainable development]. *Economic space*, no. 93, pp. 81–92.

8. Dobrova N. V., Osypova M. M., Nechepurenko M. S. (2017). Napriamy udoskonalennia diialnosti miskoho elektrotransportu. [Areas of improvement of urban electric transport]. *Black Sea Economic Studies*, no. 14, pp. 58–64.

9. Vakulenko K. Ye., Dolia V. K. (2014). Lohistychni pryntsypy upravlinnia systemoiu miskoho pasazhyrskoho transportu. [Logistical principles of urban passenger transport system management]. *Eastern European Journal of Advanced Technologies*, no. 3(3), pp. 33-37.

10. Volik V. V. (2016). Formuvannia ta realizatsiia derzhavnoi polityky v haluzi miskoho transportu: administratyvno-pravovi zasady: monohrafiia. [Formation and implementation of state policy in the field of urban transport: administrative and legal principles: monograph]. Dnipropetrovsk: T. K. Serednyak, (in Ukrainian).

11. Diehtiar A. O. (2006). Mekhanizmy pryiniattia upravlinskykh rishen orhanamy derzhavnoi vlady shchodo sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv: monohrafiia. [Mechanisms of management decision-making by state authorities regarding socio-economic development of regions: monograph]. Kharkiv: KhaRI NADU Publishing House "Master", (in Ukrainian).

12. Salii I. M. (2005) Urbanizatsiia v Ukraini: sotsialnyi ta upravlinskyi aspekty. [Urbanization in Ukraine: social and administrative aspects]. K.: Science. dumka, (in Ukrainian).

13. Zastavetskyi T.B. (2014). Stadiinist rozvytku urbanizatsiinoho protsesu v Ukraini. [Gradual development of the urbanization process in Ukraine]. *Scientific notes of Ternopil National Pedagogical University named after Volodymyr Hnatyuk. "Geography" series*, no. 2, pp. 17–21.

14. Buriachenko A. (2013). Urbanizatsiini faktory ekonomichnoho rostu. Rynok tsinnykh paperiv Ukrainy. [Urbanization factors of economic growth].

Securities market of Ukraine, no. 7–8, pp.13–23/

15. SMART-інфраструктура у сталому розвитку міст: світовий досвід та перспективи України. [SMART-infrastructure in the sustainable development of cities: world experience and prospects of Ukraine]. Available at:

<https://razumkov.org.ua/uploads/other/2021-SMART-%D0%A1YTI-SITE.pdf>

16. Dykan V. L., Zubenko V. O., Tokmakova I. V., Makovoz O. V., Shramenko O. V (2013). *Stratehichne upravlinnia : navchalnyi posibnyk*. [Strategic management: study guide]. K.: "Center for Educational Literature", (in Ukrainian)/

17. Kalycheva N. Ye. Pasichnichenko I. V. Rublov O. V. (2018). *Stratehichni perspektyvy innovatsiinoho rozvytku rehioniv*. [Strategic prospects of innovative development of regions]. *Scientific journal "Bulletin of Odesa National University". Series: Economy*, vol. 23, issue 3 (68), pp. 26-29

18. Ministerstvo rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy (Mininfrastruktury). [Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine (Ministry of Infrastructure)]. Available at: <https://mtu.gov.ua/>