

УДК 338.2:656.1

<https://doi.org/10.31713/ve3202517>

JEL: D23, L92, M21, O31

Никончук В. М. ^[1: ORCID ID: 0000-0001-7515-6016],

д.е.н., професор

¹Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті здійснено аналіз інституційного забезпечення розвитку підприємств автомобільного транспорту в умовах інноваційної економіки. Досліджено вплив ключових компонентів інституційного середовища – стандартів якості та безпеки перевезень, механізмів державно-приватного партнерства, фінансово-економічних стимулів, інноваційної та цифрової інфраструктури, а також соціальної та екологічної ефективності послуг – на ефективність і конкурентоспроможність транспортних підприємств.

Методологія дослідження поєднує інституційні підходи економічної теорії з практичним оцінюванням діяльності підприємств, аналізом транспортного потоку, модернізації рухомого складу та цифровізації процесів управління, а також враховує досвід європейських країн у формуванні стабільного інституційного середовища для стимулювання інновацій. Встановлено, що ефективне інституційне забезпечення потребує комплексного поєднання регуляторних, фінансових, інноваційних та соціально орієнтованих заходів.

Ключові слова: автомобільний транспорт; інституційне забезпечення; інноваційний розвиток; цифровізація; державно-приватне партнерство; стандарти безпеки.

Вступ. Автомобільний транспорт є ключовим елементом інфраструктури національної економіки, адже забезпечує мобільність населення, доступ до ринків праці, соціальних, освітніх і медичних послуг. У контексті інтеграції України до європейського транспортного простору зростає потреба у розвитку сучасних транспортних систем, які відповідали б високим стандартам якості, безпеки та екологічності. Галузь автомобільного транспорту має значний соціальний ефект, оскільки від рівня її розвитку залежить доступність транспортних послуг для різних верств населення та регіонів.

Водночас підприємства автотранспортної галузі функціонують у складних умовах: обмежене фінансування, високий рівень зношеності рухомого складу, недостатня цифровізація процесів, низький рівень конкурентоспроможності у порівнянні з європейськими операторами. Це обумовлює необхідність системних реформ та запровадження ефективних організаційно-економічних і соціальних механізмів розвитку.

Особливу увагу слід приділити інституційному забезпеченню розвитку галузі. Саме інститути – як формальні, так і неформальні правила, норми, механізми координації – визначають ефективність взаємодії між державою, перевізниками та споживачами послуг. Досвід країн ЄС свідчить, що формування стабільного інституційного середовища сприяє підвищенню конкурентоспроможності транспортних підприємств, залученню інвестицій та впровадженню інновацій.

Таким чином, актуальність дослідження зумовлена потребою розробки ефективних інституційних механізмів, які б дозволили поєднати організаційно-економічні та соціальні засади розвитку підприємств автомобільного транспорту, забезпечивши їх інноваційний розвиток і відповідність європейським стандартам.

Аналіз публікацій. У науковій літературі, як вітчизняній, так і зарубіжній, проблематика розвитку підприємств автомобільного транспорту розглядається у широкому міждисциплінарному полі. Дослідження зосереджуються на поєднанні трьох взаємопов'язаних напрямів: інституційної економіки, інноваційної політики та управління транспортними системами. Саме інтеграція цих підходів дозволяє вибудувати більш комплексне бачення перспектив і викликів у сфері автомобільних перевезень.

Важливим методологічним підґрунтям є інституційні теорії, започатковані класичними й неінституційними школами (Т. Веблен, Д. Коммонс, У. Мітчелл, К. Айрес, пізніше – Г. Саймон та ін.). Їхні підходи визначили аналітичну рамку для дослідження ролі правил, норм і організацій у розвитку ринків та галузей [1; 2; 3]. У вітчизняному дискурсі ці ідеї були розвинуті у контексті формування інтелектуального капіталу та інституційних систем національної економіки (Никончук В. М.). У прикладному вимірі це трансформується у конкретні механізми для транспортної сфери: створення прозорих «правил гри», запровадження стандартів якості й безпеки, а також розвиток партнерств між державою, бізнесом і наукою [6].

Поряд з інституційними засадами, значна увага приділяється інноваційній політиці та інфраструктурі. Праці вітчизняних науковців (В. Джеджула, І. Єпіфанова, О. Цвик; В. Зянько; В. Андрєєва, О. Сосновська) висвітлюють фінансово-економічні механізми стимулювання інноваційної діяльності підприємств, зокрема через податкові стимули, субсидії, державно-приватні партнерства та грантові програми [7; 8]. Важливим доповненням виступають дослідження просторових аспектів інноваційної інфраструктури (Л. Саломатіна), які наголошують на ролі технопарків, інкубаторів і кластерів у регіональному розвитку [9]. Для транспортної мережі це означає потребу у створенні середовища, де інноваційні ініціативи можуть масштабуватися на рівні територіальних громад та міських агломерацій.

Не менш значущим напрямом виступає управління транспортними системами та сервісами. У міжнародних дослідженнях акцент робиться на трьох ключових тенденціях: цифровізації (електронні квитки, системи диспетчеризації, відкриті дані), екологічній трансформації рухомого складу (електробуси, гібридні транспортні засоби) та соціальній орієнтації послуг (інклюзивність, доступність, комфорт). Практика європейських міст підтверджує, що ефективність транспортної політики забезпечується через мережеву взаємодію перевізників, виробників техніки, ІТ-компаній та наукових установ, що уможлиблює створення інноваційних транспортних екосистем.

Узагальнення наукового доробку дозволяє виокремити кілька ключових здобутків. По-перше, теоретично обґрунтовано роль інституцій у підвищенні ефективності транспортної галузі, зокрема через регуляторні інструменти та стандартизацію. По-друге, детально описано фінансово-економічні механізми стимулювання інновацій, що доводить важливість активної державної підтримки. По-третє, досліджено архітектуру інноваційної інфраструктури та доведено її значення для конкурентоспроможності підприємств. Нарешті, підкреслено стратегічну вагу інтелектуального капіталу, освіти і науки як бази для модернізації транспортних сервісів.

Очевидними перевагами сучасних підходів є міждисциплінарність (поєднання економіки, менеджменту, публічної політики й міського планування), орієнтація на вимірюваність результатів (KPI, індикатори ефективності), а також узгодженість з європейськими практиками сталого транспорту. Водночас існують

напрями, що потребують глибшого опрацювання. Серед них – адаптація інституційної методології до специфіки автомобільних перевезень (зокрема приміських та міжміських), розробка стимулів для переходу на низьковуглецевий рухомий склад із урахуванням бюджетних обмежень громад і ТСО-аналізу для перевізників, побудова секторальних кластерів «розумної мобільності» у регіонах, а також формування єдиної системи моніторингу якості й безпеки перевезень. Особливої уваги заслуговує питання цифрового врядування, що передбачає стандартизацію даних, інтеперабельність білетних систем і захист персональної інформації користувачів. Додатковим викликом є інституційне забезпечення конкуренції на ринку перевезень через удосконалення процедур тендерів, антимонопольного комплаєнсу та механізмів прозорості.

Таким чином, наявний масив публікацій створює міцну теоретико-методологічну основу для розвитку транспортної галузі та пропонує широкий набір перевірених інструментів політики. Проте подальший прогрес у сфері автомобільного транспорту можливий лише за умови поглиблених секторальних досліджень. Їхнє завдання – сформувати цілісну інституційну рамку, що поєднає інноваційний та соціально орієнтований вектори розвитку галузі.

Постановка проблеми. Попри важливість автомобільного транспорту для національної економіки, підприємства цієї сфери стикаються з низкою проблем: недостатнє оновлення рухомого складу, низька якість транспортних послуг, обмежене фінансування та відсутність ефективного інституційного регулювання. Тому актуальною є потреба у формуванні системи інституційного забезпечення, яка б поєднувала організаційно-економічні та соціальні засади з інноваційними механізмами розвитку та забезпечувала сталість фінансування, регуляторну прозорість і впровадження сучасних технологій управління.

Основна частина. Розвиток автомобільного транспорту в Україні забезпечує ефективну мобільність населення та сприяє інтеграції ринків праці різних регіонів. За даними Державної служби статистики України, у 2023 році пасажиропотік становив близько 2,04 млрд осіб, що на 27,4% перевищує показник 2022 року, однак залишається на 23,2% нижчим від докризового рівня 2021 року. Пасажирообіг за цей період склав 39,39 млрд пасажиро-кілометрів, що також демонструє тенденцію до відновлення, проте не досягнув докризових показників [10].

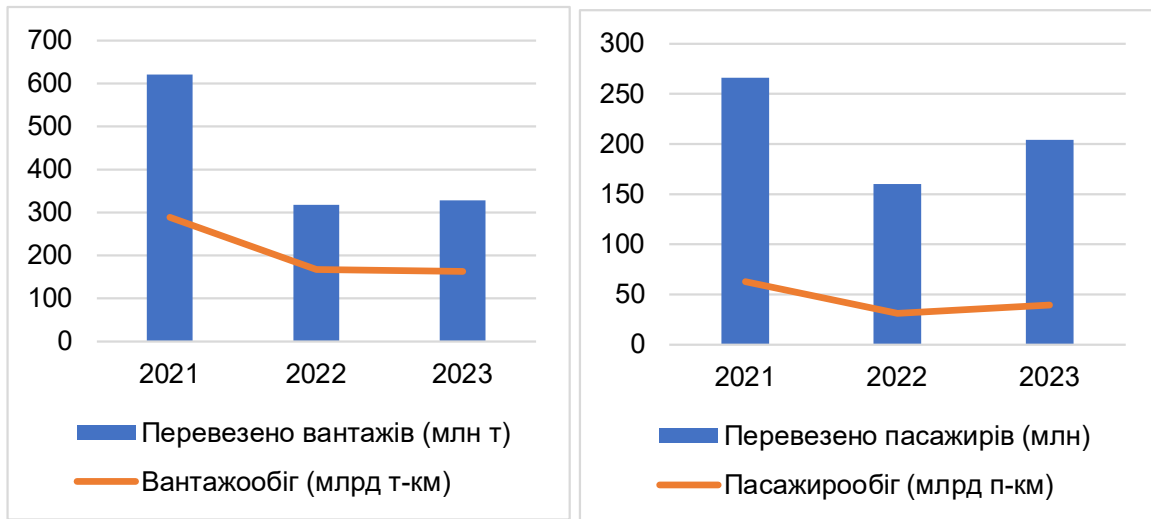


Рис. 1. Зміни обсягів перевезень та вантажо- і пасажирообігу в Україні
*Складено автором на основі [10]

Такий стан справ свідчить про поступове відновлення галузі після пандемії COVID-19 та економічних потрясінь, проте він водночас підкреслює наявність структурних проблем. Основними викликами є високий рівень зношеності рухомого складу, обмежене фінансування інвестиційних проектів, низький рівень цифровізації процесів управління та недостатня конкурентоспроможність на міжнародному рівні. Наприклад, за оцінками експертів, понад 60% рухомого складу в регіональних автобусних парках експлуатується понад 10 років, що значно перевищує рекомендований експлуатаційний період і призводить до зростання витрат на технічне обслуговування та ризиків аварійності.

У такому контексті ключовим чинником підвищення ефективності галузі є формування стабільного інституційного середовища, яке б забезпечувало не лише регуляторну підтримку, а й сприяло впровадженню інноваційних та фінансово-економічних механізмів розвитку.

Інституційна економіка пропонує розглядати транспортні підприємства не лише як суб'єкти ринку, а як елементи системи формальних і неформальних правил, норм та механізмів координації, що визначають ефективність їхньої діяльності. Досвід європейських країн свідчить, що стабільне інституційне середовище сприяє підвищенню інвестиційної привабливості та впровадженню інновацій

у транспортній галузі. На рис. 2 відображено структуру інституційного забезпечення, де держава виступає координатором, перевізники реалізують інновації, наукові установи формують методологічну підтримку, а пасажери надають зворотний зв'язок щодо якості послуг.

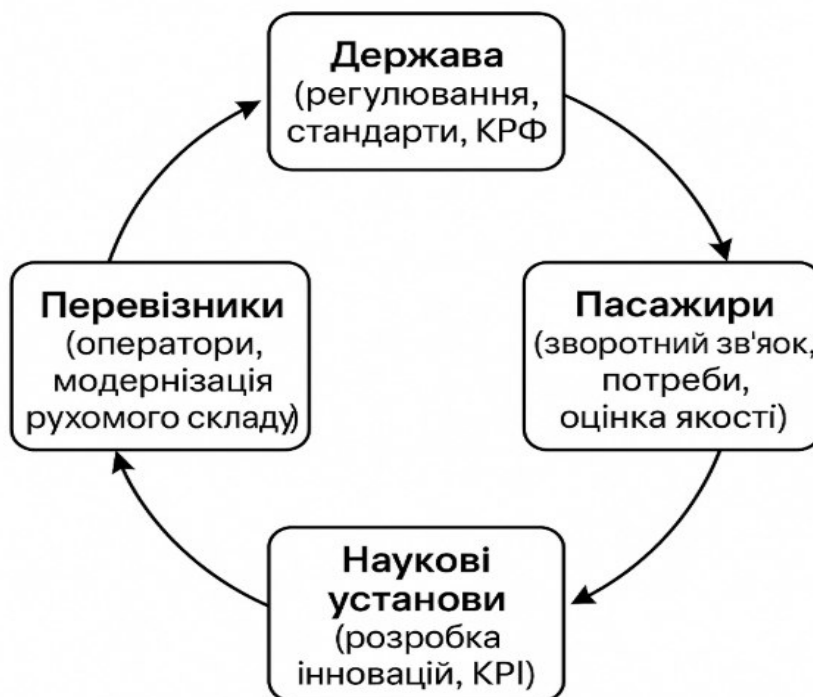


Рис. 2. Система взаємодії учасників транспортної галузі
*Складено автором на основі [2; 6; 8]

Держава встановлює правила та стандарти, визначає вимоги до перевізників і наукових установ, а також враховує потреби пасажирів. Перевізники впроваджують стандарти та модернізують рухомий склад. Наукові установи розробляють інновації та систему КРІ. Пасажири формують попит і дають зворотний зв'язок щодо якості послуг. Усі учасники взаємодіють у циклічному процесі, створюючи цілісну систему розвитку транспорту.

В Україні формування такого середовища передбачає:

- розробку стандартів якості та безпеки перевезень, що включає сертифікацію рухомого складу, контроль технічного стану автобусів та забезпечення інклюзивності транспортних послуг;
- впровадження механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) для модернізації транспортної інфраструктури та оновлення рухомого складу, що дозволяє оптимізувати державні видатки та залучати приватні інвестиції;

- створення інноваційної інфраструктури у вигляді технопарків, кластерів та інкубаторів транспортних технологій, що сприяє розвитку нових рішень, таких як електробуси та системи «розумного транспорту»;
- цифровізацію процесів управління через впровадження електронних квитків, диспетчерських систем та платформ для моніторингу пасажиропотоку, що підвищує прозорість та ефективність послуг.

Проте створення інституційних меж саме по собі не гарантує модернізації. Критично важливим є забезпечення фінансових та інноваційних стимулів для перевізників, що дозволяє реалізувати потенціал інституційних реформ на практиці.

Наукові дослідження (Джеджула, Єпіфанова, Цвик, Зянько) підкреслюють, що стимулювання інноваційного розвитку потребує комплексного підходу, що поєднує податкові пільги, грантове фінансування, субсидії та механізми ДПП. Наприклад, державна програма оновлення рухомого складу (постанова Кабінету Міністрів № 447 від 2021 р.) передбачає часткове фінансування закупівлі нових автобусів, що дозволяє скоротити експлуатаційні витрати та знизити викиди CO₂ на 15–20% у містах-учасниках програми. Іншими словами, фінансово-економічні стимули у поєднанні з чіткими інституційними межами формують сприятливе середовище для інноваційних трансформацій. При цьому важливо проводити TCO-аналіз (Total Cost of Ownership) для оцінки економічної ефективності модернізації рухомого складу, що дозволяє підприємствам приймати обґрунтовані інвестиційні рішення.

Водночас ефективність будь-яких інноваційних чи фінансових заходів безпосередньо залежить від їхнього просторового та соціального контексту, адже транспортні послуги мають охоплювати не лише великі міста, а й регіональні та приміські маршрути.

Ефективність пасажирських перевезень безпосередньо залежить від розподілу інноваційної інфраструктури та інтеграції транспортних систем на рівні міських агломерацій та регіонів. Як показують дослідження Саломатіної, формування кластерів «розумної мобільності» сприяє синергії між науковими установами, бізнесом та органами місцевого самоврядування. Соціальна орієнтація транспортних послуг (доступність для людей з обмеженими можливостями, комфорт, безпека) є невід'ємною

складовою інституційного забезпечення, оскільки впливає на рівень довіри населення та частку використання громадського транспорту.

Однак, попри наявні успіхи, реалізація цих стратегій стикається з низкою викликів, серед яких адаптація інституційної методології до специфіки перевезень, впровадження екологічно чистого рухомого складу та забезпечення прозорості ринку. Попри наявні позитивні тенденції, галузь стикається з викликами, як-от:

- потреба в адаптації інституційної методології до специфіки приміських та міжміських перевезень;
- впровадження низьковуглецевих технологій при обмеженому бюджетному фінансуванні;
- забезпечення прозорості ринку через удосконалення тендерних процедур та антимонопольного контролю;
- стандартизація цифрових даних та забезпечення інтероперабельності білетних систем.

Вирішення цих питань потребує комплексного підходу, що поєднує організаційно-економічні, соціальні та інноваційні засади. Виходячи з викладеного, можна зробити висновок, що комплексне поєднання інституційних, фінансових та інноваційних заходів є необхідною умовою сталого розвитку підприємств автомобільного транспорту (таблиця).

Таблиця

Напрями інституційного забезпечення розвитку підприємств
автомобільного транспорту

Напрямок інституційного забезпечення	Основні заходи	Очікувані результати	Відповідальні учасники
Стандартизація та безпека перевезень	Сертифікація рухомого складу, контроль технічного стану, забезпечення інклюзивності	Підвищення безпеки пасажирів, зниження аварійності	Держава, перевізники
Механізми державно-приватного партнерства (ДПП)	Модернізація інфраструктури, оновлення рухомого складу	Оптимізація державних видатків, залучення приватних інвестицій	Держава, приватні перевізники
Інноваційна інфраструктура	Створення технопарків, кластерів, інкубаторів транспортних технологій	Розвиток електробусів, систем «розумного транспорту»	Держава, наукові установи, бізнес

продовження таблиці

Цифровізація управління	Впровадження електронних квитків, диспетчерських систем, платформ моніторингу пасажиропотоку	Підвищення прозорості та ефективності послуг	Перевізники, наукові установи, технологічні компанії
Фінансові та економічні стимули	Податкові пільги, гранти, субсидії, програми оновлення рухомого складу	Зменшення експлуатаційних витрат, стимулювання інновацій	Держава, перевізники
Соціальна орієнтація послуг	Доступність для людей з обмеженими можливостями, комфорт, безпека	Підвищення довіри населення, збільшення частки користування громадським транспортом	Держава, перевізники, пасажир
Екологічна ефективність	Впровадження низьковуглецевих технологій, електротранспорт	Зменшення викидів CO ₂ , сприяння екологічній сталості	Держава, перевізники, наукові установи
Прозорість ринку та цифрові стандарти	Удосконалення тендерних процедур, антимонопольний контроль, стандартизація цифрових даних	Підвищення конкуренції, інтеграція білетних систем	Держава, перевізники, ІТ-компанії

** Складено автором на основі [6; 7; 10]*

Таким чином, комплексне поєднання інституційних, фінансових, інноваційних та соціально орієнтованих заходів є ключовою умовою розвитку підприємств автомобільного транспорту та забезпечення доступних, безпечних та екологічних послуг для населення.

Висновки. Розвиток підприємств автомобільного транспорту в умовах інноваційної економіки можливий лише за умови комплексного інституційного забезпечення, що поєднує організаційно-економічні, соціальні та інноваційні механізми. Стандартизація та безпека перевезень, державно-приватне партнерство, інноваційна інфраструктура, цифровізація управління, фінансові стимули, соціальна орієнтація послуг та екологічна

трансформація рухомого складу формують стабільне середовище для модернізації галузі. Такий підхід забезпечує підвищення ефективності підприємств, доступність, безпеку та екологічність транспортних послуг, стимулює впровадження інновацій та інтеграцію України у європейський транспортний простір.

Подальші дослідження доцільно зосередити на деталізації інституційних механізмів розвитку автомобільного транспорту з урахуванням специфіки приміських і міжміських перевезень, а також на оцінці ефективності впровадження низьковуглецевих та електротранспортних технологій у регіональному контексті. Важливим є розвиток цифрового врядування та інтегрованих платформ управління пасажиропотоком, а також формування кластерів «розумної мобільності», що забезпечують синергію між державою, бізнесом та науковими установами. Крім того, перспективним є дослідження методик ТСО-аналізу для ухвалення інвестиційних рішень перевізниками та оцінка соціального ефекту модернізації транспортних послуг для різних категорій населення.

1. Veblen T. *The Theory of the Leisure Class*. New York : Macmillan, 1899. URL: <https://oll.libertyfund.org/titles/veblen-the-theory-of-the-leisure-class-an-economic-study-of-institutions> (дата звернення: 05.09.2025).
2. Commons J. *Institutional Economics*. *Institutional Economics*. *American Economic Review*. 1931. Vol. 21, No. 4. P. 648–657. URL: <https://econpapers.repec.org/RePEc:hay:hetart:commons1931> (дата звернення: 05.09.2025).
3. Mitchell W. *Business Cycles: The Problem and Its Setting*. New York : NBER, 1927. URL: <https://www.nber.org/system/files/chapters/c0679/c0679.pdf> (дата звернення: 05.09.2025).
4. Ayres C. *The Theory of Economic Progress*. Chapel Hill : UNC Press, 1944. URL: <https://la.utexas.edu/users/hcleaver/368/368AyresTheoryValuetable.pdf> (дата звернення: 05.09.2025).
5. Simon H. *Administrative Behavior*. New York : Macmillan, 1947. URL: https://www.academia.edu/34589107/ADMINISTRATIVE_BEHAVIOR_A_Study_of_Decision_Making_Processes_in_Administrative_Organization (дата звернення: 05.09.2025).
6. Никончук В. М. Теоретичні основи дослідження інституціоналізації. *Агросвіт*. 2020. № 12. С. 53–59. DOI: 10.32702/2306-6792.2020.12.53.
7. Джеджула В., Єпіфанова І., Цвик О. Інноваційна діяльність як чинник конкурентоспроможності підприємств. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 4. С. 5–8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2017_4_3 (дата звернення: 05.09.2025).
8. Зянько В. В., Єпіфанова І. Ю., Зянько В. В. Інноваційна діяльність підприємств та її фінансове забезпечення в умовах трансформаційних змін економіки України : монографія. Вінниця : ВНТУ, 2015. 172 с. URL: https://fk.vntu.edu.ua/images/documents/zez_2015.pdf (дата звернення: 05.09.2025).
9. Саломатіна Л. Регіональна інноваційна інфраструктура: сучасний стан та перспективи розвитку. *Регіональна економіка*. 2021. № 2. С. 24–31. URL: <https://re.gov.ua/ua/region/2021-2/24-31.pdf>. (дата звернення: 05.09.2025).

10. Skilky-skilky.info. У 2023 році вантажо- та пасажироперевезення зросли на 3% і 27%. 2024. URL: https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 05.09.2025).

REFERENCES:

1. Veblen T. The Theory of the Leisure Class. New York : Macmillan, 1899. URL: <https://oll.libertyfund.org/titles/veblen-the-theory-of-the-leisure-class-an-economic-study-of-institutions> (data zvernennia: 05.09.2025).
 2. Commons J. Institutional Economics. *Institutional Economics. American Economic Review*. 1931. Vol. 21, No. 4. P. 648–657. URL: <https://econpapers.repec.org/RePEc:hay:hetart:commons1931> (data zvernennia: 05.09.2025).
 3. Mitchell W. Business Cycles: The Problem and Its Setting. New York : NBER, 1927. URL: <https://www.nber.org/system/files/chapters/c0679/c0679.pdf> (data zvernennia: 05.09.2025).
 4. Ayres C. The Theory of Economic Progress. Chapel Hill : UNC Press, 1944. URL: <https://la.utexas.edu/users/hcleaver/368/368AyresTheoryValuetable.pdf> (data zvernennia: 05.09.2025).
 5. Simon H. Administrative Behavior. New York : Macmillan, 1947. URL: https://www.academia.edu/34589107/ADMINISTRATIVE_BEHAVIOR_A_Study_of_Decision_Making_Processes_in_Administrative_Organization (data zvernennia: 05.09.2025).
 6. Nykonchuk V. M. Teoretychni osnovy doslidzhennia instytutstionalizatsii. *Ahrosvit*. 2020. № 12. S. 53–59. DOI: 10.32702/2306-6792.2020.12.53.
 7. Dzhedzhula V., Yepifanova I., Tsvyk O. Innovatsiina diialnist yak chynnyk konkurentospromozhnosti pidpriemstv. *Investytsii: praktyka ta dosvid*. 2017. № 4. S. 5–8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ipd_2017_4_3 (data zvernennia: 05.09.2025).
 8. Zianko V. V., Yepifanova I. Yu., Zianko V. V. Innovatsiina diialnist pidpriemstv ta yii finansove zabezpechennia v umovakh transformatsiinykh zmin ekonomiky Ukrainy : monohrafiia. Vinnytsia : VNTU, 2015. 172 s. URL: https://fk.vntu.edu.ua/images/documents/zez_2015.pdf (data zvernennia: 05.09.2025).
 9. Salomatina L. Rehionalna innovatsiina infrastruktura: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku. *Rehionalna ekonomika*. 2021. № 2. S. 24–31. URL: <https://re.gov.ua/ua/region/2021-2/24-31.pdf>. (data zvernennia: 05.09.2025).
 10. Skilky-skilky.info. U 2023 rotsi vantazho- ta pasazhyroperevezennia zrosly na 3% i 27%. 2024. URL: https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-vantazho-ta-pasazhyroperevezennia-zrosly-na-3-i-27/?utm_source=chatgpt.com (data zvernennia: 05.09.2025).
-

Nykonchuk V. M. [1; ORCID ID: 0000-0001-7515-6016],
Doctor of Economics, Professor

¹National University of Water and Environmental Engineering, Rivne

INSTITUTIONAL SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF PASSENGER ROAD TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF AN INNOVATIVE ECONOMY

The article presents a comprehensive analysis of institutional support for the development of passenger road transport enterprises in the context of an innovative economy. The research focuses on the impact of key components of the institutional environment on the efficiency and competitiveness of transport enterprises. The study highlights the role of regulatory frameworks, including quality and safety standards, public-private partnership mechanisms, financial and economic incentives, innovation and digital infrastructure, as well as social orientation and environmental efficiency of transport services.

The methodology combines institutional economic theories with a practical assessment of transport sector performance indicators, including passenger flow statistics, fleet modernization, and digitalization of management processes. The study also draws on the experiences of European countries in creating stable institutional frameworks that enhance investment attractiveness and foster innovation in the transport sector.

Key findings indicate that critical factors for industry development include: modernization of the vehicle fleet, implementation of electronic ticketing and dispatching systems, creation of «smart mobility» clusters, and stimulation of innovation through tax incentives and grants. The results demonstrate that effective institutional support requires a coordinated combination of regulatory, financial, innovation-driven, and socially oriented measures. The study provides practical recommendations for optimizing institutional mechanisms to enhance the efficiency, safety, accessibility, and environmental sustainability of passenger road transport services in Ukraine.

The research provides a systemic framework for evaluating institutional support in the transport sector, integrating institutional, economic, social, and technological dimensions. It emphasizes the role of digital governance, inter-organizational cooperation, and regional innovation infrastructure in promoting development of passenger transport enterprises.

The study offers a set of evidence-based recommendations for policymakers, transport operators, and academic institutions aiming to modernize passenger transport, implement low-carbon technologies, improve service quality, and stimulate innovation through effective institutional and financial mechanisms. These recommendations can facilitate

Ukraine's integration into the European transport space and enhance the overall competitiveness of the national transport sector.

Keywords: passenger road transport; institutional support; innovative development; digitalization; public-private partnership; safety standards.

Отримано: 07 вересня 2025 року
Прорецензовано: 12 вересня 2025 року
Прийнято до друку: 26 вересня 2025 року