

УДК 656.13:338.47

<https://doi.org/10.31713/ve3202529>

JEL: L91, R41, R48

Стахнюк С. О. [1: ORCID ID: 0009-0002-9014-1167],

здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня

¹Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне

ДРАЙВЕР ТА СИНЕРГІЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ: ДЕРЖАВНО- ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО

У сучасному контексті діяльність підприємств пасажирського транспорту розглядається не лише з організаційно-економічного, а й з соціального погляду, оскільки їхня першочергова функція полягає в задоволенні потреб населення в переміщенні. Стаття аналізує ключові виклики та можливості у сфері пасажирських автоперевезень в Україні, наголошуючи на необхідності інтеграції соціальної та економічної складових для забезпечення якісних і доступних послуг. Згідно з Конституцією України, держава гарантує громадянам свободу пересування, практична реалізація якої забезпечується через розвиток транспортної інфраструктури. Однак, наявні проблеми, такі як застарілий рухомий склад, неефективне управління комунальними підприємствами та орієнтація приватних перевізників на рентабельні маршрути, створюють значні прогалини в транспортному обслуговуванні, особливо в сільській місцевості та малих містах. За даними 2023 року, в Україні функціонувало 341 автостанція, а пасажиропотік становив 848 782 особи. При цьому, значна кількість нелегальних перевізників (2171 проти 1463 легальних) призводить до щорічних втрат бюджету в розмірі 2,6 млрд грн, що негативно позначається на фінансуванні розвитку інфраструктури. Для подолання цих проблем та забезпечення сталості пасажирських перевезень пропонується використання механізму державно-приватного партнерства (ДПП). Цей підхід дозволяє залучити інвестиції, інноваційні технології та ефективний менеджмент приватного сектору, зберігаючи державний контроль за якістю та доступністю послуг, особливо на соціально важливих, але збиткових маршрутах. Дослідження виявило, що регулярність місцевих пасажирських перевезень є незадовільною. Аналіз 110 маршрутів в місті Березне Рівненської області показав, що лише 40% з них дотримуються нормативу регулярності, що свідчить про системну проблему. Причинами такої ситуації є не лише економічні чинники, а й застаріла матеріально-технічна база перевізників. Для часткового вирішення проблеми оновлення автопарку та забезпечення мобільності

населення пропонується залучення до системи пасажирських перевезень шкільних автобусів, придбаних в рамках державної програми «Шкільний автобус». Програма, яка є частиною політики «Зроблено в Україні», передбачає співфінансування купівлі автобусів з державного та місцевих бюджетів. На вересень 2024 року в межах програми 13 областей закупили 219 автобусів на загальну суму 760 млн грн. Проте, використання шкільних автобусів за нецільовим призначенням (наприклад, для перевезення осіб, не пов'язаних з освітнім процесом) є порушенням. Стаття підкреслює, що в умовах воєнного стану можливе тимчасове розширення сфери їх використання для перевезення ВПО або інших потреб громади, але це вимагає належного документального оформлення та обліку. Шкільні автобуси відповідають високим технічним стандартам (ДСТУ 7013:2009) та мають спеціальне обладнання, що робить їх безпечними. Фінансування їхнього підвезення, згідно з Законом «Про освіту», покладається на місцеві ради. У дослідженні наголошується на потенціалі інтеграції шкільних перевезень у ширшу мережу громадського транспорту, що може бути реалізовано на засадах ДПП. Це дозволить оптимізувати використання наявного рухомого складу, особливо в сільській місцевості, де спостерігається нестача регулярних маршрутів. Приклади гнучких волонтерських моделей перевезень у громадах, що не обслуговуються рейсовими автобусами, підтверджують ефективність інноваційних підходів. Отже, для модернізації пасажирських автоперевезень в Україні та забезпечення конституційного права громадян на вільне пересування, критично важливим є розвиток державно-приватного партнерства. Цей механізм, що передбачає взаємодію громад та бізнесу, є ефективним інструментом для залучення ресурсів, впровадження новітніх технологій та досвіду управління, зокрема, шляхом раціонального використання нових автобусів, придбаних у рамках державної програми «Шкільний автобус».

Ключові слова: підприємства автомобільного транспорту; пасажирські перевезення; державно-приватне партнерство; соціально-економічна оцінка; шкільний автобус; мобільність населення; нелегальні перевізники; інфраструктура; місцеві громади; економічні втрати; регулярність маршрутів.

Діяльність підприємств пасажирського транспорту як суб'єктів підприємництва перебуває в центрі уваги науковців переважно зі сторони організаційно-економічної. Проте, вона призначена першочергово для задоволення потреб населення у територіальному переміщенні, тобто важливою є їх соціальна складова.

Значна кількість вітчизняних [1–5] і зарубіжних вчених [6] досліджували критерії та показники соціально-економічної оцінки

діяльності підприємств, в тому числі й автотранспортних.

Предметом діяльності автотранспортних підприємств є надання якісних пасажирських перевезень, а в основі яких лежить соціальна та економічна інтеграція. Вони забезпечують мобільність населення, дозволяючи людям дістатися до роботи, закладів освіти, медичних установ та інших соціальних об'єктів. Особливо гостро ця проблема стоїть у сільській місцевості та малих містах, де приватні перевізники часто відмовляються від невігідних маршрутів. Багато підприємств пасажирського автотранспорту в Україні мають застарілий рухомий склад та інфраструктуру, що не відповідає сучасним вимогам безпеки та комфорту. Це призводить до зниження якості послуг і не задовольняє зростаючі потреби населення. Державне або комунальне управління підприємствами часто стикається з проблемами фінансування, неефективним менеджментом та відсутністю інвестицій. Це обмежує можливості для розвитку, оновлення автопарку та впровадження нових технологій. Приватний бізнес – автотранспортні підприємства, хоч і більш гнучкі, зазвичай орієнтовані на короткострокову вигоду та працюють на рентабельних маршрутах. Це залишає без належного обслуговування збиткові, але соціально важливі маршрути. Державно-приватне партнерство (ДПП) є ефективним інструментом для подолання зазначених проблем. Воно дозволяє залучити приватні інвестиції, інноваційні технології та ефективний менеджмент, зберігаючи при цьому державний контроль за якістю та доступністю послуг. ДПП поєднує фінансові ресурси та гнучкість приватного сектора з інфраструктурними можливостями та соціальними гарантіями, які надає держава [7]. Така синергія створює «драйвер» для розвитку, який може забезпечити стабільність, регулярність та високу якість пасажирських перевезень.

Держава гарантує громадянам у ст. 33 Конституції свободу пересування, а практична реалізація відбувається шляхом створення інфраструктури.

У країні функціонувала у 2023 р. 341 автостанція, кількість пасажиропотоку становила 848 782 особи, працювало 3634 перевізників, з яких 1463 легальних та 2171 нелегальних. Функціонування такої значної кількості нелегалів обумовлює недоотримання державою 2600 млн грн (табл. 1) [8].

Таблиця 1

Масштаби ринку автомобільних пасажирських перевезень та економічні втрати бюджету від нелегальних перевізників, 2023 р. [8]

№	Область	Втрата податків до бюджетів за рахунок нелегалів, грн	Кількість станцій	Пасажи-ропотік за рік	Кількість перевізників, од.	
					легальних (за даними ДСБТ)	нелегальних
1.	Київська	17 228 386	18	148 410	101	152
2.	Закарпатська	1 588 740	20	20 467	119	179
3.	Львівська	13 989 480	12	137 242	213	320
4.	Івано-Франківська	1 624 384	5	30 477	119	5
5.	Волинська	1 251 417	12	23 956	87	131
6.	Рівненська	2 007 427	17	27950	94	141
7.	Тернопільська	1 610 375	15	22239	126	189
8.	Хмельницька	1 469 606	21	26003	65	98
9.	Житомирська	2	16	29463	37	56
10.	Вінницька	2 389 015	33	33028	82	123
11.	Черкаська	1 074 759	23	27476	42	63
12.	Чернігівська	460	7	8276	23	35
13.	Сумська	345	11	7525	27	41
14.	Харківська	2147528	18	32349	26	39
15.	Полтавська	1222672	14	31019	42	63
16.	Запорізька	31547985	14	69816	47	65
17.	Херсонська	16931	4	212	7	11
18.	Миколаївська	1049002	13	21258	10	15
19.	Одеська	5211543	11	56972	16	174
20.	Кіровоградська	1072537	11	24310	11	17
21.	Дніпропетро-вська	3722083	30	73914	53	80
22.	Донецька	105696	3	5669	20	30
23.	Чернівецька	1687506	13	23100	96	144
	Всього	2600000000	341	848 782	1463	2171

Ухилення від сплати податків перевізниками скорочує фінансові можливості держави для розбудови інших інфраструктурних складових ринку, зокрема, доріг, що відображається як на швидкості виконання послуги, так і на безпеці руху пасажирів та можливостей здійснення інвестиційних глобальних проєктів.

Виконанням конституційних прав на місцевому рівні займаються органи місцевого самоврядування – територіальні громади в особі їх виконавчих комітетів. Окрім того, у державі розроблений механізм реалізації права на свободу пересування, що дозволяє приватному бізнесу надавати для населення транспортні послуги за відповідну плату. Держава регулює цей вид підприємницької діяльності шляхом ліцензування та організації конкурсу на обслуговування місцевих маршрутів з огляду забезпечення безпеки руху. Отже, реалізація конституційного права на вільне пересування громадян відбувається на засадах державно-приватного партнерства.

Таким чином, дослідження цієї теми є актуальним для розробки нових управлінських рішень, які дозволять оновити галузь, забезпечать економічний розвиток підприємств та підвищать якість життя населення.

У процесі цього дослідження поставлено за мету запропонувати шляхи партнерства між державою в особі її місцевих органів влади територіальних громад та приватним бізнесом – автотранспортними підприємствами (перевізниками), що забезпечить їх синергетичний розвиток і стане його драйвером.

У ході виконання дослідження було проведено опитування населення щодо користування місцевими транспортними послугами. У процесі польового опитування споживачів з'ясувалося, що існує нерегулярність їх здійснення, тобто часто перевізники не працюють на маршрутах. Згодом було опрацьовано інформацію з табло однієї автобусної станції (м. Березне Рівненської обл.) впродовж дня у розрізі: час відправлення, вартість проїзду, довжина маршруту, перевізник, реалізація місцевих регулярних перевезень впродовж одного дня [10]. Нормою є забезпечення регулярності на рівні 95%. Проте, оцінка 110 маршрутів та предмет забезпечення регулярності дала право стверджувати, що за 65 маршрутами її немає, що становить 60%. Рівень дотримання нормативу складає лише 40% і є навіть меншим від половини, що свідчить про те, що нерегулярність місцевих автомобільних пасажирських перевезень.

Після результатів оцінки регулярності було з'ясовано у перевізників причини такої ситуації. Звісно, що вони є не лише економічні, бо бізнес орієнтований на рентабельність, але й технічні.

Перевізники скаржаться на застарілу матеріально-технічну базу та її зношеність, а відтак наявність такого результату. Проте, у

громадах є наявний новий транспорт, який вони отримують у межах реалізації державної програми «Шкільний автобус».

Закупівля шкільних автобусів здійснюється за принципом співфінансування з державного та місцевих бюджетів. Розмір державної субвенції залежить від індексу фінансової спроможності громади:

- Для громад з індексом ≥ 1.3 – до 70% з держсубвенції.
- Для громад з індексом ≥ 1.1 – до 80% держкоштів.
- Для громад з індексом ≥ 0.7 – до 90% держкоштів.
- Якщо індекс < 0.7 – субвенція покриває до 95% вартості.

Важливою умовою є заборона використання інших державних трансфертів як співфінансування [12].

Пріоритет у фінансуванні надається:

- Школам з кількістю учнів ≥ 100 , якщо їхній автобус знищено або передано Збройним Силам України, або якщо вони приймають учнів з населених пунктів, де школи пошкоджені чи зруйновані.
- Закладам загальної середньої освіти, які будуть утворені до кінця 2025 року та мають ≥ 200 учнів (без урахування філій).
- Опорним закладам загальної середньої освіти, які мають укриття, здійснюють очне або змішане навчання та навчають дітей з особливими освітніми потребами (за умови наявності укриття за нормами ДБН).

Закупівлі автобусів проводяться на тендерній основі, зокрема через електронний каталог Prozorro Market. Цей механізм обрано для забезпечення максимальної ефективності, конкурентоспроможності та швидкості придбання шкільного транспорту. Програма «Шкільний автобус» є частиною національної політики «Зроблено в Україні», ініційованої Президентом України.

У межах програми «Шкільний автобус», станом на вересень 2024 року, 13 областей України закупили 219 автобусів. Загальна вартість цих автобусів становить 760 млн грн. Планується, що цього року буде придбано близько 500 автобусів.

Згідно з інформацією Міністерства економіки України, за програмою «Шкільний автобус» 13 областей закупили 219 автобусів (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість куплених автобусів державою в межах державної програми
«Шкільний автобус», 2024 р. [13]

№	Регіон, область	Кількість, шт.
1.	Київська	41
2.	Дніпропетровська	34
3.	Вінницька	30
4.	Миколаївська	25
5.	Харківська	21
6.	Житомирська	16
7.	Львівська	14
8.	Черкаська	11
9.	Хмельницька	9
10.	Волинська	8
11.	Сумська	7
12.	Кіровоградська	2
13.	Одеська	1

Загалом, держава виділила 1,6 млрд грн на придбання шкільних автобусів. Фінансування розподіляється пропорційно до кількості дітей, які потребують транспорту, а держава покриває від 70 до 95% вартості залежно від податкоспроможності громади.

Однак, в умовах воєнного стану, шкільні автобуси можуть використовуватися для інших цілей, що виходять за межі їхнього цільового призначення. Це включає перевезення цивільного населення, евакуацію, перевезення особового складу добровольчих формувань територіальних громад (ДФТГ), внутрішньо переміщених осіб (ВПО), а також для інших потреб військових формувань або окремих категорій жителів громади, таких як перевезення вантажів, дров, матеріалів для облаштування житла для ВПО та малозабезпечених громадян. Таке мультифункціональне використання потребує належного документального оформлення, включаючи облік та списання пального.

Використання шкільного автобуса за нецільовим призначенням, таке як перевезення осіб, які не є учасниками шкільного процесу, або осіб, що супроводжують дітей до дитячого садка (якщо це не передбачено окремими положеннями), а також використання автобуса під час шкільних канікул без належного обґрунтування, є

порушенням. Відповідальність за таке нецільове використання несуть водій, керівництво навчального закладу та засновник.

Шкільні автобуси є спеціальними транспортними засобами, до яких висуваються особливі технічні вимоги, визначені Національним стандартом України ДСТУ 7013:2009. Вони повинні бути обладнані лише місцями для сидіння, усі крісла мають бути звернені вперед по ходу руху та забезпечені двоточковими ременями безпеки. Автобуси місткістю понад 22 пасажирів повинні мати не менше двох пасажирських дверей, а висота першої сходинки не повинна перевищувати встановлених норм. Також передбачаються вимоги до яскравого жовтого або помаранчевого кольору з написом «Шкільний автобус», обмежувачів швидкості (до 60 км/год), екологічних стандартів (Євро-5) та доступності для осіб з особливими освітніми потребами.

Відповідно до статті 66 Закону України «Про освіту», забезпечення та фінансування підвезення до закладів загальної середньої освіти покладається на місцеві ради – обласні, районні, міські [14].

В умовах, коли придбання та утримання власного парку шкільних автобусів є фінансово обтяжливим, лізинг транспортних засобів від підприємств може бути економічно вигідною альтернативою. Це дозволяє перекласти відповідальність за технічний стан, обслуговування та страхування на перевізника, а громада/школа оплачує лише необхідні послуги.

Існує потенціал для інтеграції шкільних перевезень у ширшу систему громадського транспорту, особливо в сільській місцевості, де регулярні маршрути часто відсутні або недостатні саме через механізм ДПП.

Приклад волонтерських автобусів у громаді Вайє, що забезпечують погодинне сполучення важливих точок, які не обслуговуються рейсовими автобусами, демонструє можливість гнучких рішень для задоволення потреб у мобільності. Це підкреслює, що мобільність є засобом досягнення мети, особливо у сільській місцевості, і може бути забезпечена різними способами, не обмежуючись лише традиційним громадським транспортом.

Оптимізація громадського транспорту, включаючи шкільні перевезення, має на меті покращити доступність до роботи, житла, навчання та дозвілля. Визнання того, що капітальні та операційні витрати на громадський транспорт рідко окупаються напямую, але генерують значні непрямі економічні вигоди (наприклад, через

економію часу та ресурсів для громадян, що сприяє зростанню ВВП), підкреслює його суспільну важливість. Це обґрунтовує необхідність подальших інвестицій та пошуку інноваційних моделей для забезпечення транспортної доступності у сільській місцевості.

Аналіз ролі держави у організації регулярних громадських перевезень пасажирів у сільській місцевості та взаємозв'язку з державною програмою «Шкільний автобус» за останні 5–10 років виявляє складну картину, що поєднує значні досягнення з глибокими системними викликами. Саме використання нових автобусів, що придбані у межах державної програми «Шкільний автобус», є способом розв'язання проблем реалізації місцевих пасажирських перевезень у забезпеченні мобільності населення та подальшої діяльності автотранспортних підприємств та формування нових проєктів взаємодії бізнесу та місцевих громад на засадах ДПП партнерства.

Отже, якщо розглядати місцеві пасажирські перевезення автомобільним транспортом як інструмент реалізації конституційного права громадян на свободу переміщення, то в майбутньому механізмом їх має стати державно-приватне партнерство. Саме воно здатне модернізувати відносини між громадами та бізнесом, а також залучити ресурси, використовувати новітні технології та ефективний управлінський досвід, що є критично важливим в умовах обмежених державних ресурсів та необхідності відбудови. Використання нових автобусів, придбаних у межах державної програми «Шкільний автобус», є одним зі способів розв'язання проблем місцевих пасажирських перевезень, забезпечення мобільності населення та подальшого розвитку автотранспортних підприємств. Це також створює підґрунтя для формування нових проєктів взаємодії бізнесу та місцевих громад на засадах державно-приватного партнерства.

1. Хома В. Я. Оцінювання економічної ефективності підприємства як соціально-економічної системи. *Актуальні проблеми розвитку фінансів в умовах цифровізації економіки України*. 2023. С. 104–106. 2. Огієнко А. Сталий розвиток підприємства: сутність поняття, перспективи та перешкоди. *Modeling the development of the economic systems*. 2024. Vol. 3. P. 222–228. 3. Панченко В. А., Панченко О. П. Проектний підхід до планування розвитку бізнесу: методичні засади визначення соціально-економічної ефективності. *Академічні візії*. 2023. Вип. 24. 4. Ясінська Т. Дослідження впливу корпоративної соціальної відповідальності на результати діяльності підприємств. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 67. 5. Юр'єва І., Яцина В. Практика застосування соціальної відповідальності бізнесу та соціального бізнес

аналізу. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» (економічні науки)*. 2024. Вип. 1. С. 8–11. DOI: <https://doi.org/10.20998/2519-4461.2024.1.8>. **6.** М. Портер. Стратегія конкуренції. Методика аналізу галузей і діяльності конкурентів. К. : Основи, 1998. 390 с. **7.** Сидор І. П., Забаштанський М. М. Державно-приватне партнерство у забезпеченні сталого соціально-економічного розвитку територіальних громад. 2023. **8.** Громадська спілка МАПА. URL: <https://mapa.net.ua>. (дата звернення: 20.08.2025). **9.** Табло автостанції (автовокзалу) «БЕРЕЗНЕ» станом 12.09.2025. URL: <http://tablo.bus-ua.info/berezneu>. (дата звернення: 20.08.2025). **10.** Субвенція на придбання шкільних автобусів: особливості розподілу та використання. URL: <https://decentralization.ua/news/19153.amp>. (дата звернення: 20.08.2025).

REFERENCE:

1. Khoma V. Ya. Otsiniuvannia ekonomichnoi efektyvnosti pidpriemstva yak sotsialno-ekonomichnoi systemy. *Aktualni problemy rozvytku finansiv v umovakh tsyvrovizatsii ekonomiky Ukrainy*. 2023. S. 104–106. **2.** Ohiienko A. Stalyi rozvytok pidpriemstva: sutnist poniattia, perspektyvy ta pereshkody. *Modeling the development of the economic systems*. 2024. Vol. 3. P. 222–228. **3.** Panchenko V. A., Panchenko O. P. Proektnyi pidkhid do planuvannia rozvytku biznesu: metodychni zasady vyznachennia sotsialno-ekonomichnoi efektyvnosti. *Akademichni vizii*. 2023. Vyp. 24. **4.** Yasinska T. Doslidzhennia vplyvu korporatyvnoi sotsialnoi vidpovidalnosti na rezultaty diialnosti pidpriemstv. *Ekonomika ta suspilstvo*. 2024. Vyp. 67. **5.** Yurieva I., Yatsyna V. Praktyka zastosuvannia sotsialnoi vidpovidalnosti biznesu ta sotsialnoho biznesu analizu. *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «Kharkivskiy politekhnichnyi instytut» (ekonomichni nauky)*. 2024. Vyp. 1. S. 8–11. DOI: <https://doi.org/10.20998/2519-4461.2024.1.8>. **6.** М. Porter. Stratehiia konkurenttsii. Metodyka analizu haluzei i diialnosti konkurentiv. K. : Osnovy, 1998. 390 s. **7.** Sydor I. P., Zabashtanskyi M. M. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u zabezpechenni staloho sotsialno-ekonomichnoho rozvytku terytorialnykh hromad. 2023. **8.** Hromadska spilka MAPA. URL: <https://mapa.net.ua>. (data zvernennia: 20.08.2025). **9.** Tablo avtostantsii (avtovokzalu) «BEREZNE» stanom 12.09.2025. URL: <http://tablo.bus-ua.info/berezneiu>. (data zvernennia: 20.08.2025). **10.** Subventsiia na prydbannia shkilnykh avtobusiv: osoblyvosti rozpodilu ta vykorystannia. URL: <https://decentralization.ua/news/19153.amp>. (data zvernennia: 20.08.2025).

Stakhniuk S. O. [1; ORCID ID: 0009-0002-9014-1167],

Post-graduate Student

¹National University of Water and Environmental Engineering, Rivne

DRIVER AND SYNERGY FOR THE DEVELOPMENT OF PASSENGER ROAD TRANSPORT ENTERPRISES: PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

In the modern context, the activities of passenger transport companies are viewed not only from an organizational and economic perspective but also from a social one, as their primary function is to satisfy the public's need for mobility. This article analyzes the key challenges and opportunities in passenger road transport in Ukraine, emphasizing the need to integrate social and economic components to ensure high-quality and accessible services.

According to the Constitution of Ukraine, the state guarantees citizens the freedom of movement, and its practical implementation is ensured through the development of transport infrastructure. However, existing problems such as an outdated vehicle fleet, inefficient management of municipal enterprises, and the focus of private carriers on profitable routes create significant gaps in transport services, especially in rural areas and small towns. According to 2023 data, 341 bus stations operated in Ukraine, with a passenger flow of 848,782 people. At the same time, a significant number of illegal carriers (2,171 versus 1,463 legal ones) leads to annual budget losses of UAH 2.6 billion, which negatively affects the financing of infrastructure development.

To overcome these problems and ensure the sustainability of passenger transport, the use of a public-private partnership (PPP) mechanism is proposed. This approach allows for attracting private investment, innovative technologies, and effective management while maintaining state control over the quality and accessibility of services, especially on socially important but unprofitable routes.

The study found that the regularity of local passenger transport is unsatisfactory. An analysis of 110 routes in the city of Berezne, Rivne Oblast, showed that only 40% of them comply with the regularity standard, indicating a systemic problem. The reasons for this situation are not only economic factors but also the outdated material and technical base of carriers.

To partially solve the problem of fleet renewal and ensure public mobility, it is proposed to integrate school buses purchased under the state program «School Bus» into the passenger transport system. The program, which is part of the "Made in Ukraine" policy, provides for co-financing the purchase of buses from state and local budgets. As of September 2024, 13 regions have purchased 219 buses under the program for a total of UAH 760 million.

However, the use of school buses for non-designated purposes (for example, for transporting people not involved in the educational process) is a violation. The article emphasizes that in a state of martial law, it may be possible to temporarily expand their use for transporting IDPs or other community needs, but this requires proper documentation and accounting.

School buses comply with high technical standards (DSTU 7013:2009) and have special equipment that makes them safe. The financing of their transportation, in accordance with the Law «On Education», is the responsibility of local councils.

The study highlights the potential for integrating school transport into a broader public transport network, which can be implemented on a PPP basis. This will optimize the use of existing rolling stock, especially in rural areas where there is a lack of regular routes. Examples of flexible volunteer transport models in communities not served by scheduled buses confirm the effectiveness of innovative approaches.

Thus, to modernize passenger road transport in Ukraine and ensure citizens' constitutional right to freedom of movement, the development of public-private partnerships is crucial. This mechanism, which provides for the interaction between communities and businesses, is an effective tool for attracting resources, implementing the latest technologies and management experience, in particular, through the rational use of new buses purchased under the state program «School Bus».

Keywords: passenger transportation; public-private partnership; socio-economic assessment; school bus; public mobility; illegal carriers; infrastructure; local communities; economic losses; route regularity.

Отримано: 20 вересня 2025 року
Прорецензовано: 25 вересня 2025 року
Прийнято до друку: 26 вересня 2025 року