



Фінанси

УДК 656.078

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.18521184>

**Перспективи реалізації Міської цільової програми розвитку  
транспортної інфраструктури м. Києва**

**Наконечна Світлана Анатоліївна**

старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту Національного  
транспортного університету, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-  
Павленка, 1, Rudenkova@ukr.net, ORCID: [orcid.org/0000-0003-0507-4116](https://orcid.org/0000-0003-0507-4116)

**Прийнято: 15.01.2026 | Опубліковано: 30.01.2026**

**Анотація:** Статтю присвячено формуванню перспектив реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва. Дослідження ґрунтується на вивченні ключових засад та основних напрямків реалізації затвердженої цільової програми та обґрунтуванні пропозицій щодо пріоритетних шляхів підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури міста. **Метою** статті є визначення основних індикаторів реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва у 2024-2025 роках. Методологічною основою дослідження є системний та діалектичний підходи до фінансового забезпечення розвитку підприємств міського транспорту м. Києва. У процесі вирішення поставлених завдань застосовувались загальнонаукові та спеціальні **методи** наукового пізнання: аналізу і синтезу, індукції та дедукції, спостереження, порівняння та групування. **Результати.** Проаналізовано напрями реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва у 2024-2025 роках. Розглянуто систему заходів, пов'язаних з реалізацією національного проекту «Міський громадський транспорт України» за рахунок залучення кредитних



коштів Європейського інвестиційного банку (ЄІБ). Визначено обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації програми, та проведено аналіз джерел фінансування (за рахунок державного бюджету, місцевого бюджету та фінансових ресурсів з інших джерел). Сформовано основні індикатори Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва. **Висновки.** За результатами дослідження визначено, що в основі реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва лежить досягнення збільшення довжини метрополітену, розвиток велосипедних шляхів та зростання велосипедної мобільності, зменшення рівня зносу рухомого складу тролейбусів, трамваїв, автобусів та інших видів громадського транспорту.

**Ключові слова:** міський транспорт, транспортна інфраструктура, цільова програма, місцеві фінанси, розвиток міста.

### **Prospects for the Implementation of the City Target Program for the Development of Transport Infrastructure in Kyiv**

**Nakonechna Svitlana**

Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, National Transport University, Ukraine, 01010, Kyiv, 1 Omelyanovicha-Pavlenka street,  
Rudenkova@ukr.net, ORCID: [orcid.org/0000-0003-0507-4116](https://orcid.org/0000-0003-0507-4116)

**Abstract:** The article is devoted to the formation of prospects for the implementation of the Urban Target Program for the Development of Transport Infrastructure of Kyiv. The research is based on the study of key principles and main directions of the implementation of the approved target program and substantiation of proposals for priority ways to increase the efficiency of the functioning of the city's transport infrastructure. **The purpose** of the article is to determine the main indicators of the implementation of the Urban Target Program for the Development of Transport Infrastructure of Kyiv in 2024-2025. The methodological basis of the



research is the systemic and dialectical approaches to the financial support of the development of urban transport enterprises in Kyiv. In the process of solving the tasks set, general scientific and special **methods** of scientific knowledge were used: analysis and synthesis, induction and deduction, observation, comparison and grouping. **Results.** The directions of the implementation of the Urban Target Program for the Development of Transport Infrastructure of Kyiv in 2024-2025 were analyzed. The system of measures related to the implementation of the national project "Urban Public Transport of Ukraine" by attracting loan funds from the European Investment Bank (EIB) was considered. The amount of financial resources required for the implementation of the program was determined, and an analysis of funding sources was conducted (at the expense of the state budget, local budget, and financial resources from other sources). The main indicators of the Urban Target Program for the Development of Transport Infrastructure of the City of Kyiv were formed. **Conclusions.** According to the results of the study, it was determined that the basis for the implementation of the Urban Target Program for the Development of Transport Infrastructure of the City of Kyiv is the achievement of an increase in the length of the metro, the development of bicycle paths and an increase in bicycle mobility, a reduction in the level of wear and tear of the rolling stock of trolleybuses, trams, buses and other types of public transport.

**Keywords:** urban transport, transport infrastructure, target program, local finances, city development.

**Постановка проблеми.** Перспективи розвитку транспортної інфраструктури м. Києва вимагають вивчення ключових засад та основних напрямків реалізації затвердженої Міської цільової програми та обґрунтування пропозицій щодо пріоритетних шляхів підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури міста.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Велика кількість вітчизняних вчених присвячує свої роботи аналізу якості міських транспортних послуг.



Зокрема, в своїй праці [1] Арцибашева Н.М., Меленчук Т.М., Ковра О.В. проводять оцінку якості надання послуг міським пасажирським транспортом в системі підвищення ефективності управління ним, а Бурик З.М. [3] зосереджує увагу на публічному управлінні якістю послуг пасажирського транспорту міста. Бойко С., Захожай К., Логвінов П. [2] зосереджують увагу на послугах КП «Київський метрополітен», аналізують та оцінюють фінансове забезпечення його функціонування. Виговська О. [5] також приділяє увагу аналізу фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту та пропонує сформований механізм його здійснення. Буряченко А., Бороденко Т., Захожай К. [4] проводять дослідження функціонування комунального транспорту в умовах воєнного стану, виявляючи існуючі проблеми сьогодення та формуючи шляхи їх вирішення. Момонт Т., Шапоренко Н., Шапоренко В., Рибчинський О. в своїй праці [9] проводять порівняльний аналіз розвитку системи громадського транспорту в Україні та Німеччині і розробляють пропозиції щодо поліпшення функціонування вітчизняного пасажирського транспорту з врахуванням світового досвіду. В своїх працях Мороз Д.О. досліджує стан фінансового забезпечення транспортної інфраструктури міста Києва, зокрема, оцінює перспективи функціонування і розвитку Київського метрополітену [10] та оцінює наявні проблеми забезпечення в цілому міської інфраструктури фінансовими ресурсами [11]. Мурашківська В.П., Подзолкіна А.П., Скляр В.М., Сиводід О.С. зосередили роботу [12] на аналізі існуючих тенденцій розвитку міського громадського транспортного середовища. Палант О.Ю., Приймак В.О. присвятили свою роботу [13] мультимодальності громадського транспорту та розглянули її в якості альтернативи у повоєнному відновленні та розвитку міського транспорту в перспективі. Сухонос М.К. та Стаматін В.В. [15] досліджують можливості майбутнього розширення інноваційної та інвестиційної діяльності підприємств міського електричного транспорту. Приймаченко О.В. та Чередніченко О.П. [17] досліджують необхідність управління мобільністю м. Києва в контексті функціонування міської



транспортної мережі.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Не зважаючи на існуючі дослідження та наукові розробки великої кількості вітчизняних вчених залишаються невирішеними питання щодо визначення пріоритетних шляхів підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури міст. В результаті дослідження автором розроблено рекомендації щодо реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури (МЦПРТІ) міста Києва в напрямку зростання ефективності роботи міського транспорту і збільшення обсягів фінансування.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є визначення основних індикаторів впровадження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва у 2024-2025 роках. Вирішено наступні завдання: виділено основні проблеми функціонування транспортної інфраструктури міста і запропоновано шляхи їх подолання, оцінено ефективність фінансування міського транспорту, визначено перспективи реалізації МЦПРТІ міста Києва.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Покращення фінансування розвитку міського транспорту має відбуватися відповідно до пріоритетів розвитку м. Києва та задеклароване у відповідних бюджетних програмах. На 2024-2025 рр. була розроблена Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури м. Києва на 2024-2025 роки [8] за основними положеннями і заходами (рис. 1).

Було виокремлено основні напрями її реалізації та запропоновано наступні шляхи подолання існуючих проблем, а саме:

*Модернізація та поліпшення шляхової та вуличної мережі* має відбуватися за рахунок вдосконалення транспортних послуг з врахуванням європейських вимог та конкретних потреб громадян. Відповідно до цього, цільова програма повинна включати дієві заходи, спрямовані на ефективну розбудову шляхової та вуличної мережі, що передбачає сучасну реконструкцію



міських шляхів та транспортних розв'язок з метою підвищення ефективності роботи громадського транспорту м. Києва.



Рис. 1. Напрями реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва на 2024-2025 роки  
Джерело: побудовано на основі [8]

*Інформатизації транспортної системи.* Одним з пріоритетних заходів збільшення пропускної спроможності шляхової і вуличної мережі міста є розширення автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР), яка дає можливість проводити відеонагляд за дорожнім рухом в режимі реального часу, здійснювати автоматичне адаптоване управління транспортними засобами, інформаційними табло, керованими дорожніми знаками та світлофорними об'єктами.



В контексті інформатизації МЦПРТІ направлена на оптимізацію та підвищення ефективності управління інтелектуальною транспортною системою з метою забезпечення відповідного рівня безпеки всіх учасників руху. Передбачено заходи щодо транспортного моделювання з метою розробки інтегрованого плану подальшого розвитку міської транспортної інфраструктури, приміської зони та створення ефективної транспортної моделі міста Києва. Це сприятиме моделюванню сценаріїв з розроблення завдань по утриманню і розбудові транспортної та вулично-шляхової мережі столиці.

Впровадження даного проєкту дозволить: зменшити кількість неефективних рішень щодо управління транспортною системою міста; розробляти дієві пропозиції щодо створення нових актуальних маршрутів громадського транспорту та впровадження альтернативних замість тих, попит на які спадає; ухвалювати необхідні рішення щодо запровадження певних змін в організації дорожнього руху; отримувати актуальну інформацію щодо визначення черговості виконання ремонтних та будівельних робіт на вуличній мережі міста тощо.

*Вдосконалення системи паркувального простору* має забезпечуватись за рахунок поліпшення інфраструктури паркування, зокрема створення багаторівневих паркінгів та паркувальних майданчиків при в'їзді в місто біля станцій метро та зупинок громадського транспорту, що дозволить людям пересісти на міський пасажирський транспорт та знизити завантаженість шляхової мережі міста за рахунок зменшення приватного автотранспорту на дорогах. В цьому напрямку також доцільним є створення мережі перехоплюючих паркінгів на межі центральної частини міста для тимчасового паркування приватних автомобілів за системою Park and Ride.

*Підвищення безпеки дорожнього руху.* Першочерговими напрямками підвищення безпеки дорожнього руху в місті має стати поліпшення стану вуличної та шляхової мережі, оновлення та модернізація об'єктів транспортної інфраструктури, застосування автоматизованих систем управління дорожнім



рухом, технічних засобів контролю швидкісних режимів, раціональне використання міських територій, оптимізація транспортного сполучення. Забезпечити достатній рівень безпеки дорожнього руху можливо за рахунок створення відповідних умов, а саме: проведення робіт з поліпшення технічного стану дорожнього покриття з метою безперешкодного руху транспортних засобів та громадян, збільшення кількості регульованих наземних пішохідних переходів, модернізації та удосконалення матеріально-технічної бази для надійного утримання вулично-шляхової мережі міста.

*Підвищення енергоефективності.* Мережа зовнішнього освітлення, як складова вуличної і шляхової мережі міста, має гарантувати безпеку дорожнього руху для всіх учасників. Забезпечення систем зовнішнього освітлення столиці сучасними джерелами, в тому числі LED світильниками, з підключенням до дистанційного управління має стати першочерговим завданням в контексті підвищення рівня енергозбереження, особливо враховуючи критичний стан енергосистеми міста і країни в цілому на тлі масованих обстрілів енергетичної інфраструктури. Застосування енергоефективних систем зовнішнього освітлення дозволить забезпечити високий рівень енергозбереження, вкрай необхідний на даному етапі.

*Забезпечення безбар'єрності транспортної системи* передбачає створення безпечного та зручного середовища для людей з інклюзивними потребами, включаючи маломобільних громадян, осіб з інвалідністю, людей похилого віку, громадян з дітьми, а також тих, що пересуваються та самокатах, велосипедах, скейтбордах тощо. Програма спрямована на створення безбар'єрного та комфортного середовища для всіх груп населення за рахунок використання низькопідлогового рухомого складу пасажирського транспорту та спеціально облаштованих зупинок громадського транспорту, створення наземних пішохідних переходів за європейськими стандартами, встановлення систем звукового та візуального сповіщення в транспорті, на зупинках, на



пішохідних переходах, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення.

*Розвиток громадського транспорту, зокрема першочерговий розвиток мереж швидкісних трамваїв, тролейбусного/автобусного сполучення, як зручного засобу пасажирських перевезень для населення міста, в тому числі громадян з обмеженими можливостями та інклюзивними потребами. Рівень ефективності транспортної політики міста визначається якістю транспортної пропозиції.*

Відповідно до європейських вимог одним з пріоритетних завдань великих міст є створення такої транспортної інфраструктури, що забезпечує першочерговість розвитку мережі швидкісного рейкового транспорту. В контексті розбудови трамвайної мережі передбачено реконструкцію певних трамвайних ліній та будівництво нових. МЦПРТІ передбачено проєкт будівництва нової лінії від залізничного вокзалу до станції метро «Палац спорту». Ця лінія стане новим магістральним шляхом, спроможним в певній мірі розвантажити Святошинсько-Броварську (червону) гілку метро.

В рамках поліпшення транспортної пропозиції та підвищення ефективності роботи метрополітену Міською цільовою програмою розвитку транспортної інфраструктури міста Києва заплановано продовження будівництва об'єктів Сирецько-Печерської, Подільсько-Вигурівської та Куренівсько-Червоноармійської ліній, також передбачено заходи з сучасної реконструкції та капітального ремонту, придбання нового та модернізації наявного рухомого складу.

З метою гарантування якісного транспортного сполучення між столицею та містами Київської агломерації, зниження рівня завантаження автомобільних шляхів та зростання пропускної спроможності планується побудувати тролейбусні мережі в таких напрямках: Київ – Ірпінь, Буча, Гостомель та Київ – Бровари. Для громадян такі транспортні маршрути матимуть багато переваг,



серед яких: безпека перевезень, комфортність, відомий графік руху, обґрунтований транспортний тариф.

*Зменшення негативного впливу громадського транспорту на довкілля, зокрема шляхом якісного оновлення рухомого складу, що вимагає збільшення кількості екологічно чистих видів транспорту, таких, як трамваї і тролейбуси, що дозволить поліпшити екологічну ситуацію в столиці. Програма включає заходи щодо зростання парку екологічного транспорту, а саме: придбання рухомого складу трамвайної, тролейбусної, автобусної мережі, які відповідають європейським стандартам щодо забезпечення екологічних норм. В контексті забезпечення належних умов для надання якісних послуг громадським транспортом та створення комфортних і безпечних пасажирських перевезень, а також забезпечення інклюзивних потреб окремих груп населення передбачається співробітництво з різноманітними міжнародними організаціями щодо фінансування відповідних проєктів.*

МЦПРТІ заплановано проведення певних заходів за рахунок залучення кредитів Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), пов'язаних з фінансуванням національного проєкту «Міський громадський транспорт України» та його підпроєктів: «Оновлення трамвайного парку» (заплановано купівлю 20 одиниць трамвайних вагонів), «Оновлення автобусного парку» (заплановано купівлю 85 одиниць автобусів), «Придбання кабін фунікулеру для перевезення пасажирів та обладнання для них» (заплановано купівлю 2 кабін). Також МЦПРТІ передбачає заходи із залучення кредитів ЄІБ для фінансування муніципальних проєктів: «Київський міський електротранспорт» (заплановано купівлю 74 одиниць тролейбусів) та «Оновлення рухомого складу Київського метрополітену». МЦПРТІ включає заходи з реалізації проєкту «Модернізація міського транспорту м. Києва II», відповідно до якого передбачено оновлення рухомого складу трамвайної мережі та комплексна реконструкція трамвайної лінії і зупинки «Контрактова площа» за рахунок використання кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР).



Завдання та заходи МЦПРТІ передбачають фінансування з державного бюджету, бюджету міста Києва та інших джерел, дозволених законодавством України. Основні індикатори впровадження МЦПРТІ міста Києва у 2024-2025 роках наведені у табл. 1.

За даними рис. 2 визначено, що фінансування МЦПРТІ міста Києва у 2024-2025 роках відбувається у розмірі 34 783 627,56 тис. грн, що базується на коштах з бюджету м. Києва у розмірі 19 880 878 тис. грн, інших джерелах від міжнародних організацій чи власних коштів підприємств у розмірі 14 102 748 тис. грн, а також коштах державного бюджету у розмірі 800 000 тис. грн.

**Таблиця 1**

Індикатори Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва у 2024-2025 роках

№ з/п	Індикатор	Одиниця виміру	Значення	
			2024	2025
1	Довжина шляхів метрополітену	км/млн. мешканців	23,2	24,6
2	Вік вагонів метрополітену (середній)	рік	35	36
3	Забезпечення інклюзивних потреб населення	кількість станцій	14	18
4	Щорічний аудит звітності комунальних підприємств транспортної інфраструктури	так/ні	так	так
5	Довжина велосмуг та велодоріжок	км/100 тис. мешканців	2,1	3,8
6	Частка смуг руху наземного транспорту до загальної довжини міських магістральних шляхів	%	8,1	10
7	Кількість пасажирів нерейкового міського громадського транспорту (середньоденна)	пасажирів/ тр. засіб	791	897
8	Частка контактної мережі наземного електротранспорту, де необхідна заміна кабелів	%	<29,1	<26,3
9	Рівень зносу тролейбусів (середній)	%	51,6	50,1
10	Рівень зносу трамваїв (середній)	%	72,8	70,1
11	Рівень зносу автобусів (середній)	%	64,8	64,6
12	Розбудова пересадочних вузлів	од.	1	1
13	Довжина ліній наземного електротранспорту	км/100 тис. мешканців	50,3	51,0
14	Частка наземних переходів зі світлофорами	%	36,2	40,1
15	Частка світлофорів з детекторами руху транспорту	%	8,9	12,2
16	Частка LED світильників в структурі джерел зовнішнього освітлення	%	47	55

Джерело: побудовано на основі [8]



За даними МЦПРТІ міста Києва на 2024-2025 роки розподіл коштів відбувається між двома календарними роками, у 2024 р. проведено фінансування у розмірі 14 953 853 тис. грн, що становить 43,0% від загальної суми, у 2025 р. передбачено фінансування у розмірі 19 829 774,52 тис. грн, що становить 57,0% від загальної суми, тобто більшість фінансування буде припадати на другий рік реалізації програми.

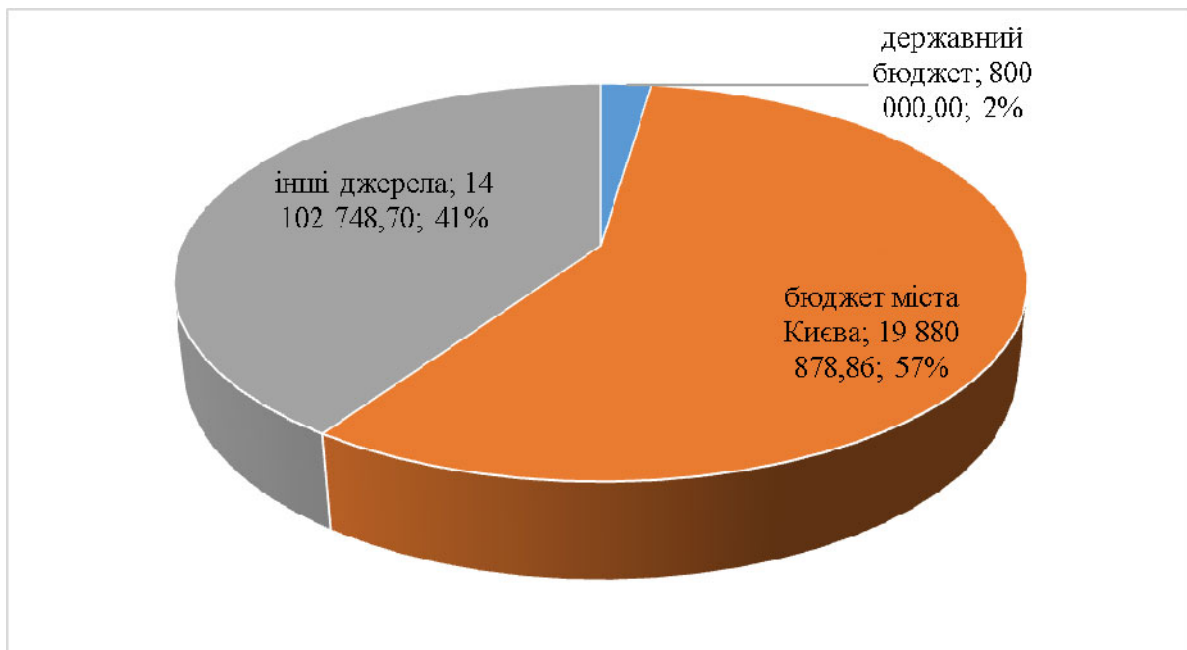


Рис. 2. Джерела фінансування Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва у 2024-2025 роках  
Джерело: побудовано на основі [8]

Необхідний обсяг фінансових ресурсів для реалізації МЦПРТІ міста Києва у 2024-2025 роках наведено у табл. 2.

**Таблиця 2**

Необхідний обсяг фінансових ресурсів для реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва у 2024-2025 роках

	Всього	По роках	
		2024	2025
За рахунок державного бюджету	800 000,00	0,00	800 000,00
За рахунок бюджету міста Києва	19 880 878,86	8 960 547,04	10 920 331,82
За рахунок інших джерел	14 102 748,70	5 993 306,00	8 109 442,70
Всього	34 783 627,56	14 953 853,04	19 829 774,52

Джерело: побудовано на основі [8]



**Висновки.** В ході дослідження визначено перспективи реалізації Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва та джерела її фінансування. За результатами дослідження встановлено, що в основі реалізації МЦПРТІ міста Києва на 2024-2025 роки лежить досягнення збільшення довжини метрополітену, розвиток велосипедних шляхів та зростання велосипедної мобільності, зменшення рівня зносу рухомого складу тролейбусів, трамваїв, автобусів та інших видів громадського транспорту.

### **Список використаних джерел:**

1. Арцибашева Н. М., Меленчук Т. М., Ковра О. В. Оцінка якості послуг в управлінні міським пасажирським транспортом. *Розвиток транспорту*. 2022. Вип. 3. С. 130-142.
2. Бойко С., Захожай К., Логвінов П. Фінансове забезпечення функціонування метрополітену (за матеріалами КП «Київський метрополітен»). *Економіка та суспільство*. 2024. №62.
3. Бурик З. М. Публічне управління якістю послуг міського пасажирського та громадського транспорту. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2023. № 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur\\_2023\\_2\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2023_2_6)
4. Буряченко А., Бороденко Т., Захожай К. Комунальний транспорт в Україні в умовах воєнного стану: тарифи та забезпечення фінансової стійкості. *Економіка та суспільство*. 2024. №64.
5. Виговська О. Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. *Облік і фінанси*. 2021. № 2. С. 35-43.
6. Загорянський В. Г. Застосування статистичних методів наукових досліджень при обстеженні пасажиропотоків міського автомобільного транспорту. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2022. Вип. 6(2). С. 82-89.



7. Захаров Д. С. Аналіз стану та перспективи розвитку міського громадського транспорту України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 178-184.
8. Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки. URL: [https://kyivcity.gov.ua/kyiv\\_ta\\_miska\\_vlada/struktura\\_150/vikonavchiy\\_organ\\_kivsko\\_misko\\_radi\\_kivska\\_miska\\_derzhavna\\_administratsiya/departamenti\\_ta\\_upravlinny\\_a/departament\\_transportnoi\\_infrastruktury/programi/](https://kyivcity.gov.ua/kyiv_ta_miska_vlada/struktura_150/vikonavchiy_organ_kivsko_misko_radi_kivska_miska_derzhavna_administratsiya/departamenti_ta_upravlinny_a/departament_transportnoi_infrastruktury/programi/)
9. Момонт Т., Шапоренко Н., Шапоренко В., Рибчинський О. Розвиток системи громадського транспорту в Україні та Німеччині. *Вісник Київського інституту бізнесу та технологій*. 2023. № 1-2 (49). С. 69-76.
10. Мороз Д. О. Перспективи фінансового забезпечення транспортної спроможності на прикладі метрополітену у м. Києві. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 6. С. 186-193.
11. Мороз Д. О. Стан забезпечення транспортної інфраструктури міста Києва фінансовими ресурсами: виклики та проблеми. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2024. № 1. С. 127-134.
12. Мурашківська В.П., Подзолкіна А.П., Скляр В.М., Сиводід О.С. Аналіз тенденцій розвитку міського громадського транспортного середовища. *Технічні науки та технології*. 2021. № 1(19). С. 42–52.
13. Палант О. Ю., Приймак В. О. Мультиmodalний громадський транспорт України: перспективи розвитку. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2023. № 40. С. 61-66.
14. Пасічник А. М., Лебідь І. Г., Каськів В. І., Стасюк Б. О., Лебідь Є. М. Аналіз та оцінка обсягів фінансування відновлення транспортної та цивільної інфраструктури України. *Дороги і мости*. 2023. Вип. 27. С. 42-51.
15. Стаматін В. В., Сухонос М. К. Стан і перспективи розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності комунальних комерційних підприємств



міського електричного транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2021. № 3. С. 238-244.

16. Чередніченко К. В. Моделювання оптимізації міської транспортної мережі в інтегрованих транспортних системах. *Дороги і мости*. 2022. Вип. 25. С. 259-269.

17. Чередніченко О. П., Приймаченко О. В. Управління міською мобільністю в аспекті транспортної системи міста (на прикладі м. Києва). *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. 2022. № 7. С. 9-12.