УДК 332.1:656(1Ф21):658
JEL R40, R42, R58
DOI: https://doi.org/10.32782/2786-8273/2026-15-5

Водовозов Є.Н.
кандидат економічних наук,
докторант кафедри економіки та маркетингу,
Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-9037-8231
Yevgeniy Vodovozov
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

ОРГАНІЗАЦІЙНО-РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ МІСТ

ORGANIZATIONAL AND RESOURCE SUPPORT FOR MANAGING URBAN TRANSPORT SYSTEMS

Анотація. *У статті обґрунтовано напрями удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення управління транспортними системами міст з урахуванням їх ресурсного потенціалу, територіальних особливостей та ролі в соціально-економічному розвитку регіонів. Визначено складові ресурсного забезпечення та напрями організаційного забезпечення управління транспортною системою міста. Встановлено, що результативність транспортної системи залежить не лише від обсягу ресурсів, а й від організаційної спроможності їх використання. Виокремлено типи організаційно-ресурсних дисбалансів, здійснено типологізацію міст і сформовано матрицю управлінських пріоритетів. Запропоновано диференційовані напрями удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення. Доведено, що ефективність управління визначається узгодженістю організаційних можливостей і ресурсів із потребами територій.*

Ключові слова: *організаційно-ресурсне забезпечення, управління, транспортна система міст, дисбаланси, ефективність, диференціація, управлінські пріоритети.*

Abstract. Introduction. *Urban transport systems are an important component of the socio-economic development of territories: they determine the accessibility of jobs and social infrastructure, influence population mobility and the spatial organization of economic activity, and integrate cities into regional economic processes. At the same time, they develop under limited financial, material and technical, infrastructure, and human resources, while differences between cities in resource potential, transport demand, and the condition of infrastructure make uniform management approaches ineffective and cause mismatches between territorial needs, organizational capacities, and resource support.* ***Purpose.*** *The purpose of the article is to substantiate directions for improving the organizational and resource support of urban transport system management, taking into account the resource potential of cities, their territorial characteristics, and their role in the socio-economic development of regions.* ***Methods.*** *The study employs analysis, synthesis, and theoretical generalization; the systems approach (to consider organizational and resource support as an integrated system of resource sufficiency, organizational capacity, and territorial needs); structural and functional analysis.* ***Results.*** *Six components of resource support and five directions of organizational support (institutional, coordination, planning, information, and control) are identified. It is shown that the level of organizational and resource support results from the interaction of resource sufficiency, organizational capacity, and compliance with the transport needs of the territory.* ***Conclusion.*** *The effectiveness of urban transport system management is determined by the alignment of organizational capacities and resource support with territorial and socio-economic needs. The author proposes replacing a uniform approach with differentiated measures. Further research should focus on developing an organizational mechanism for urban transport system management.*

Keywords: *organizational and resource support, management, urban transport system, imbalances, efficiency, differentiation, management priorities.*

Постановка проблеми. Транспортна система міст є важливою складовою соціально-економічного розвитку територій, оскільки визначає доступність робочих місць, соціальної інфраструктури та інших елементів міського середовища, впливає на мобільність населення, просторову організацію економічної діяльності та інтегрованість міст у регіональні економічні процеси. Водночас її розвиток відбувається в умовах обмеженості фінансових, матеріально-технічних, інфраструктурних і кадрових ресурсів, що ускладнює забезпечення належного рівня транспортного обслуговування.

Проблема посилюється відмінностями соціально-економічного розвитку міст, їх ресурсного потенціалу, транспортного попиту та стану інфраструктури. За таких умов універсальні підходи не забезпечують узгодженості між потребами територіального розвитку, організаційними можливостями управління та ресурсним забезпеченням. У зв'язку з цим актуалізується формування організаційно-ресурсного забезпечення управління транспортною системою міст з урахуванням їх соціально-економічних потреб, ресурсних можливостей та завдань розвитку в складі регіональної економічної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика управління міськими транспортними системами посідає важливе місце в дослідженнях регіональної економіки та публічного управління, оскільки

© Водовозова Є.Н., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

транспортна забезпеченість впливає на просторову організацію економічної діяльності, доступність територій, мобільність населення та використання ресурсного потенціалу міст. Наукові праці в цій сфері можна згрупувати за кількома напрямами, що різняться предметом аналізу та рівнем узагальнення.

Перший напрям охоплює дослідження механізмів управління транспортною системою міста. Є.М. Ахромкін, І.О. Хорошилова та В.О. Кучменко обґрунтували підходи до удосконалення механізму управління транспортною системою міста, розглядаючи її як цілісний об'єкт управлінського впливу [1], а В. О. Кучменко запропонував конструкт удосконалення цього механізму [5]. Ці праці сформували методологічне підґрунтя дослідження, проте ресурсний аспект управління в них розглядається переважно як передумова, а не як окремий об'єкт узгодження з організаційними можливостями.

Другий напрям зосереджений на просторовій і макроекономічній ролі транспорту. К. Кравченко та Є. Шпак обґрунтували значення транспортної системи як детермінанти просторового розвитку регіону, показавши її вплив на територіальну пов'язаність і розміщення економічної діяльності [3], а Н.Б. Савіна та О.П. Криворучко розкрили теоретичні аспекти розвитку транспортної системи як складової національної економіки України [9]. Внеском цих досліджень є обґрунтування регіонального виміру транспортних систем, однак механізми його врахування на рівні управління конкретним містом у них не конкретизовано.

Третій напрям стосується організаційно-економічних засад функціонування міського пасажирського транспорту та якості транспортного обслуговування. В.П. Ільчук, А.В. Базилюк та І.О. Хоменко визначили організаційно-економічні засади реформування міського пасажирського транспорту [2], Ю.С. Лігум та Є.Г. Логачов розробили економічну модель якості обслуговування пасажирів на маршрутах міської транспортної системи [4], а О.С. Петренко та І.М. Ковальчук проаналізували пасажирські перевезення та вплив громадського транспорту на екологічний стан міста [7]. Ці праці забезпечують прикладний інструментарій оцінювання та реформування транспортного обслуговування, проте здебільшого не враховують територіальної диференціації міст за рівнем ресурсного забезпечення.

Четвертий напрям охоплює питання інфраструктурного, інвестиційного та технологічного забезпечення транспорту. Т.Г. Логутова та М.М. Полторацький проаналізували сучасний стан транспортної інфраструктури України [6], О.А. Шиба обґрунтувала стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції [8], а О.М. Ложачевська та В.М. Марціпака дослідили інноваційний розвиток транспортного комплексу в умовах цифрової трансформації [10]. Ці дослідження розкривають окремі види ресурсів, проте не пропонують підходів до їх комплексного узгодження з організаційною спроможністю суб'єктів управління.

Узагальнення наукових праць засвідчує, що перший напрям формує методологію управління транспортною системою міста, другий – обґрунтовує її регіональну роль, третій – надає інструментарій оцінювання та реформування транспортного обслуговування, а четвертий – розкриває інфраструктурні, інвестиційні та технологічні ресурси розвитку. Разом із тим недостатньо дослідженими залишаються: організаційно-ресурсне забезпечення управління транспортними системами міст як цілісна система взаємодії ресурсної достатності, організаційної спроможності та потреб території; типи організаційно-ресурсних дисбалансів і причини їх виникнення; диференціація управлінських пріоритетів для міст з різним рівнем ресурсного забезпечення та організаційної спроможності з урахуванням їх ролі в регіоні. Це зумовлює актуальність цього дослідження.

Метою статті є обґрунтування напрямів удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення управління транспортними системами міст з урахуванням їх ресурсного потенціалу, територіальних особливостей та ролі у соціально-економічному розвитку регіонів.

Для досягнення цієї мети в статті поставлено та вирішено такі завдання:

– проаналізувати сучасний стан та ресурсні передумови функціонування транспортних систем міст;

– визначити основні організаційні та ресурсні чинники, що впливають на ефективність управління транспортними системами міст;

– виявити ключові проблеми та дисбаланси організаційно-ресурсного забезпечення з урахуванням територіальної диференціації міст;

– обґрунтувати основні напрями удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення управління транспортними системами міст у контексті соціально-економічного розвитку регіонів.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дослідження є положення регіональної економіки, теорії управління та публічного управління, а також наукові праці вітчизняних учених з питань управління транспортними системами міст, їх ресурсного та організаційного забезпечення. У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів: аналізу та синтезу, теоретичного узагальнення – для систематизації наукових підходів до управління транспортними системами міст і виявлення невирішених частин загальної проблеми; системного підходу – для розгляду організаційно-ресурсного забезпечення як цілісної системи взаємодії ресурсної достатності, організаційної спроможності та потреб території; структурно-функціонального аналізу – для визначення складових ресурсного забезпечення та напрямів організаційного забезпечення управління транспортною системою міста; групування та класифікації – для виокремлення типів організаційно-ресурсних дисбалансів; типологізації на основі двопараметричної матриці «рівень ресурсної забезпеченості – рівень організаційної спроможності» – для виокремлення типів міст; порівняльного аналізу – для диференціації управлінських пріоритетів і напрямів удосконалення залежно від типу міста; табличного методу – для наочного подання результатів дослідження; абстрактно-логічного методу – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних умовах транспортна система міста формується під впливом соціально-економічних, територіальних та ресурсних чинників. Її функціонування визначає якість транспортного обслуговування, про-

сторову пов'язаність територій, доступність робочих місць і соціальної інфраструктури, мобільність трудових ресурсів та можливості економічного розвитку [9]. Тому стан транспортної системи є важливою передумовою соціально-економічної стійкості міста та його інтеграції в регіональну економічну систему.

Особливого значення це набуває в умовах територіальної диференціації міст. Відмінності у чисельності населення, економічній активності, просторовій організації, інтенсивності переміщень та фінансових можливостях органів місцевого самоврядування зумовлюють різні потреби у транспортних ресурсах. Тому ефективність управління транспортною системою потребує врахування не лише операційних, а й територіальних чинників.

Ресурсне забезпечення транспортної системи доцільно розглядати як сукупність взаємопов'язаних фінансових, інфраструктурних, матеріально-технічних, кадрових, інвестиційних та інформаційно-технологічних ресурсів. Їх достатність, структура та ефективність використання визначають спроможність міста забезпечувати належну транспортну доступність і адаптувати систему до змін соціально-економічного середовища (табл. 1).

Ефективність транспортної системи визначається не лише наявністю ресурсів, а їх відповідністю потребам території та раціональним використанням. Важливо розмежовувати ресурси поточного функціонування і розвитку, спрямовані відповідно на підтримання обслуговування та модернізацію системи. Ефективність їх використання залежить від організаційних можливостей управління, координації органів місцевого самоврядування, транспортних підприємств, операторів інфраструктури та приватних перевізників, неузгодженість дій яких може спричиняти ресурсні й організаційні дисбаланси.

З огляду на це організаційне забезпечення управління транспортною системою міста доцільно характеризувати за такими основними напрямами: інституційним, координаційним, планувальним, інформаційним та контрольним. Їх взаємозв'язок формує організаційну спроможність міста забезпечувати ефективне використання ресурсів і реагувати на зміни транспортного попиту та соціально-економічного середовища (табл. 2).

Організаційна та ресурсна складові взаємопов'язані: організаційні можливості визначають здатність міста мобілізувати й використовувати ресурси, а їх доступність – межі управлінських рішень. Тому дефіцит ресурсів може обмежувати реалізацію управлінських заходів, а недосконала організація – знижувати ефективність використання наявного потенціалу.

Важливим є також просторовий і регіональний контекст, оскільки транспортні потоки міста пов'язані з прилеглими територіями, трудовими, освітніми, соціальними та економічними переміщеннями. Особливо це характерно для регіональних економічних центрів, де транспортна система забезпечує не лише міську мобільність, а й територіальну взаємодію та реалізацію економічного потенціалу регіону.

У зв'язку з цим організаційно-ресурсне забезпечення управління транспортною системою доцільно розглядати як динамічну систему, у межах якої орга-

Таблиця 1

Основні складові ресурсного забезпечення транспортної системи міста

Складова	Основний зміст	Значення для розвитку транспортної системи
Фінансові ресурси	Бюджетні кошти, власні доходи, трансферти, інші джерела	Забезпечення поточної діяльності, оновлення та розвитку
Інфраструктурні ресурси	Дороги, транспортні вузли, зупинки, депо, інші об'єкти	Формування транспортної доступності та пропускної спроможності
Матеріально-технічні ресурси	Рухомий склад, обладнання, технічні засоби	Забезпечення безперервності та якості транспортного обслуговування
Кадрові ресурси	Водії, технічний персонал, управлінські та диспетчерські кадри	Забезпечення функціонування та управління системою
Інвестиційні ресурси	Капітальні вкладення, інвестиційні проєкти, залучені кошти	Модернізація та довгостроковий розвиток
Інформаційно-технологічні ресурси	Дані, цифрові системи управління, моніторинг, автоматизація	Підвищення обґрунтованості управлінських рішень

Джерело: сформовано автором

Таблиця 2

Основні напрями організаційного забезпечення управління транспортною системою міста

Напрям	Основний зміст	Результат для управління
Інституційний	Розподіл повноважень і відповідальності між суб'єктами управління	Визначення зон відповідальності та підвищення керованості системи
Координаційний	Узгодження діяльності органів влади, транспортних підприємств та інших учасників	Синхронізація управлінських рішень
Планувальний	Визначення поточних і перспективних потреб транспортної системи	Узгодження розвитку транспорту із соціально-економічними потребами міста
Інформаційний	Формування та використання інформації про транспортні потоки, ресурси і результати діяльності	Підвищення обґрунтованості управлінських рішень
Контрольний	Моніторинг використання ресурсів та результативності транспортного обслуговування	Виявлення відхилень і своєчасне коригування управлінських рішень

Джерело: сформовано автором

нізаційні можливості, ресурсний потенціал і потреби територіального розвитку перебувають у постійній взаємодії. Такий підхід дає змогу перейти від оцінювання окремих ресурсів до визначення рівня їх відповідності фактичним і перспективним потребам міста.

Для обґрунтування напрямів удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення доцільним є оцінювання не лише наявності окремих ресурсів, а й рівня їх відповідності потребам транспортної системи міста. Такий підхід дає змогу врахувати, що однаковий обсяг ресурсів може мати різну результативність залежно від масштабів міста, структури транспортного попиту, стану інфраструктури та організаційної спроможності суб'єктів управління.

У цьому контексті пропонується розглядати рівень організаційно-ресурсного забезпечення як результат взаємодії трьох груп характеристик: ресурсної достатності, організаційної спроможності та відповідності транспортним потребам території.

Ресурсна достатність характеризує можливості міста забезпечувати функціонування та розвиток транспортної системи за рахунок доступних фінансових, матеріально-технічних, інфраструктурних, кадрових та інвестиційних ресурсів. Організаційна спроможність відображає здатність суб'єктів управління координувати використання цих ресурсів, формувати обґрунтовані рішення та забезпечувати їх реалізацію. Відповідність транспортним потребам характеризує ступінь узгодження наявного ресурсного забезпечення з фактичним попитом на транспортні послуги та перспективними завданнями територіального розвитку.

Для управління транспортною системою важливим є визначення типу організаційно-ресурсного дисбалансу, який може виникати через дефіцит ресурсів, недосконаліть організаційної структури, неузгодженість дій або недостатню координацію учасників. Його ідентифікація дає змогу встановити причини дисбалансу та визначити пріоритетні напрями управлінського впливу, зокрема щодо раціонального розподілу й використання ресурсів (табл. 3).

Тобто, ключовим завданням управління є не максимізація обсягів окремих ресурсів, а досягнення їх структурної та функціональної відповідності потребам транспортної системи [10]. Це змінює саму логіку управління: від реагування на дефіцит окремого ресурсу до системного виявлення причин, які обмежують результативність транспортної системи.

Для міст із різним соціально-економічним потенціалом важливим є не лише обсяг ресурсів, а й ефективність їх розподілу та організації управління. Обмеженість ресурсів може компенсуватися належною координацією, пріоритизацією інвестицій і використанням інформаційних технологій. Отже, організаційно-ресурсне забезпечення слід розглядати як систему узгодження ресурсів і управлінських можливостей із потребами територіального розвитку.

Для типологізації міст за рівнем організаційно-ресурсного забезпечення доцільно використовувати два параметри: рівень ресурсної забезпеченості та рівень організаційної спроможності. Поєднання їх низького та високого рівнів формує чотири типи забезпечення (табл. 4).

Таблиця 3

Основні типи організаційно-ресурсних дисбалансів у транспортній системі міста

Тип дисбалансу	Характеристика	Основний управлінський акцент
Ресурсний	Наявні ресурси не відповідають потребам транспортної системи	Пошук додаткових джерел та оптимізація розподілу ресурсів
Організаційний	Ресурси наявні, але недостатньо ефективно організовано їх використання	Удосконалення координації, планування та контролю
Структурний	Окремі види ресурсів є достатніми, тоді як інші формують обмеження	Збалансування структури ресурсного забезпечення
Територіальний	Рівень забезпечення істотно відрізняється між окремими територіями міста	Просторове перерозподілення ресурсів
Функціональний	Ресурсне забезпечення не відповідає фактичним транспортним функціям міста	Узгодження транспортної політики з роллю міста в регіоні
Перспективний	Поточні ресурси забезпечують функціонування, але недостатні для майбутнього розвитку	Формування резервів та інвестиційних ресурсів

Джерело: сформовано автором

Таблиця 4

Типологізація міст за рівнем організаційно-ресурсного забезпечення транспортної системи

Рівень ресурсної забезпеченості	Рівень організаційної спроможності	Тип міста	Основна характеристика
Низький	Низький	I. Критично обмежений	Одночасний дефіцит ресурсів і недостатня спроможність їх ефективного використання
Високий	Низький	II. Ресурсно забезпечений, але організаційно обмежений	Наявні ресурси не використовуються повною мірою через недосконаліть управління
Низький	Високий	III. Організаційно спроможний, але ресурсно обмежений	Якість управління частково компенсує дефіцит ресурсів, однак стримує можливості розвитку
Високий	Високий	IV. Збалансований	Ресурсні можливості та організаційна спроможність взаємно доповнюють одна одну

Джерело: сформовано автором

Запропонована типологізація дозволяє уточнити характер управлінських проблем, властивих різним групам міст. Для міст I типу основним завданням є зміцнення ресурсної бази та формування базових організаційних передумов управління. Пріоритетами є фінансова стабільність, підтримання критичної інфраструктури, збереження кадрового потенціалу та чіткий розподіл управлінських повноважень.

Для міст II типу проблема полягає переважно в недостатній ефективності організації та використання наявних ресурсів. Тому пріоритетними є вдосконалення управлінських процедур, координації учасників і системи моніторингу.

III тип характеризується достатньою організаційною спроможністю, але обмеженістю ресурсів, що стримує модернізацію транспортної системи. Основним напрямом є розширення ресурсної бази через залучення інвестицій, міжбюджетне фінансування, державно-приватне партнерство та альтернативні джерела.

Для міст IV типу характерне відносне узгодження організаційних можливостей і ресурсного потенціалу, що створює умови для поточного функціонування та довгострокової модернізації, цифровізації й інтеграції транспортної системи з міською та регіональною інфраструктурою.

При цьому наведені типи не слід розглядати як незмінні. Зміна фінансових можливостей, транспортного попиту, стану інфраструктури, кадрового потенціалу або організаційної структури управління може зумовлювати перехід міста з одного типу до іншого. Таким чином, запропонована типологізація має динамічний характер і може використовуватися для моніторингу трансформації організаційно-ресурсного забезпечення. Це дозволяє сформувати матрицю управлінських пріоритетів, у якій кожному типу міста відповідає певний напрям удосконалення (табл. 5).

Таким чином, диференціація міст за рівнем організаційно-ресурсного забезпечення дає змогу обґрунтувати відхід від уніфікованого підходу до управління транспортними системами. Особливого значення така диференціація набуває в контексті регіональної економіки. Міста виконують різні функції у просторовій структурі регіону, мають різний масштаб економічної активності та формують неоднаковий рівень транспортних зв'язків із прилеглими територіями. Тому визначення типу організаційно-ресурсного забезпечення має враховувати не лише внутрішні характеристики міста, а й його роль у регіональній транспортно-економічній взаємодії.

У цьому аспекті доцільно виділити три рівні взаємодії: внутрішньоміський, міжтериторіальний та регіональний. На внутрішньоміському рівні забезпечується доступність основних функціональних зон і об'єктів міста; на міжтериторіальному – транспортна пов'язаність міста з прилеглими населеними пунктами; на регіональному – включеність міста до системи економічних, трудових та соціальних зв'язків регіону.

Результати проведеного аналізу свідчать, що підвищення ефективності управління транспортними системами міст потребує переходу від переважно поточного реагування на проблеми до системного узгодження організаційних можливостей, ресурсного потенціалу та перспективних потреб територіального розвитку. Такий підхід передбачає диференціацію управлінських рішень залежно від типу міста, його функціональної ролі в регіоні та характеру наявних організаційно-ресурсних дисбалансів.

Першочерговим напрямом є удосконалення організаційної координації учасників транспортної системи через узгодження взаємодії, повноважень і відповідальності органів місцевого самоврядування, транспортних підприємств, операторів інфраструктури та приватних перевізників.

Другим напрямом є удосконалення ресурсного планування з урахуванням транспортного попиту, стану інфраструктури, потреб населення та перспектив розвитку території, з визначенням пріоритетів витрат, потреб в оновленні рухомого складу та інвестицій.

Третім напрямом є диверсифікація джерел ресурсного забезпечення шляхом поєднання бюджетного фінансування з інвестиціями, коштами приватних операторів, державно-приватним партнерством, грантами та іншими джерелами відповідно до пріоритетів розвитку.

Четвертим напрямом є підвищення ефективності використання наявних ресурсів через визначення пріоритетів, оцінювання витрат і результатів та їх впливу на транспортну доступність, якість обслуговування і стан інфраструктури.

П'ятим напрямом є цифровізація інформаційного забезпечення, що передбачає використання даних про транспортні потоки, завантаженість маршрутів, стан рухомого складу та попит для обґрунтованого розпо-

Таблиця 5

Диференціація управлінських пріоритетів залежно від типу організаційно-ресурсного забезпечення

Тип	Ключова проблема	Пріоритетний напрям	Очікуваний результат
I. Критично обмежений	Дефіцит ресурсів та слабка організація управління	Базове ресурсне та інституційне зміцнення	Відновлення спроможності забезпечувати базові транспортні послуги
II. Ресурсно забезпечений, але організаційно обмежений	Неефективне використання наявних ресурсів	Оптимізація управління та координації	Підвищення віддачі від наявних ресурсів
III. Організаційно спроможний, але ресурсно обмежений	Недостатність ресурсів для модернізації	Розширення ресурсної та інвестиційної бази	Реалізація відкладених проєктів розвитку
IV. Збалансований	Необхідність переходу до довгострокового розвитку	Інноваційна модернізація та інтеграція	Підвищення стійкості та конкурентоспроможності транспортної системи

Джерело: сформовано автором

Таблиця 6

Диференційовані напрями удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення транспортних систем міст

Тип міста	Основний управлінський пріоритет	Основні заходи
I. Критично обмежений	Відновлення базової спроможності	Концентрація ресурсів на критичній інфраструктурі, забезпечення базового транспортного обслуговування, зміцнення кадрового та організаційного потенціалу
II. Ресурсно забезпечений, але організаційно обмежений	Підвищення ефективності управління	Удосконалення координації, планування, контролю та цифрового моніторингу
III. Організаційно спроможний, але ресурсно обмежений	Розширення ресурсної бази	Залучення інвестицій, грантового фінансування, приватного капіталу, розвиток партнерських форм
IV. Збалансований	Стратегічна модернізація	Цифровізація, технологічне оновлення, інтеграція різних видів транспорту, розвиток міжтериторіальних зв'язків

Джерело: сформовано автором

ділу ресурсів і поєднання моніторингу, планування та управлінських рішень.

Шостим напрямом є посилення міжтериторіальної та регіональної координації шляхом узгодження транспортних рішень із прилеглими територіями, громадами та регіональними органами управління з урахуванням реальних функціональних зв'язків.

З урахуванням зазначених напрямів пропонується сформувати диференційований підхід до удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення залежно від типу міста (табл. 6).

Запропонований підхід пов'язує ресурсні рішення з організаційними умовами їх реалізації, тому для різних типів міст змінюються як потреби в ресурсах, так і характер управлінського впливу – від нарощування ресурсної бази до підвищення ефективності її використання та довгострокової модернізації транспортної системи. При цьому організаційно-ресурсне забезпечення має враховувати регіональну роль міста, його економічні й транспортні зв'язки, оскільки регіональні центри, промислові міста, міста-супутники та транспортно-логістичні вузли формують різні за масштабом і структурою транспортні потреби.

Висновки. У результаті проведеного дослідження зроблено висновок, що ефективність управління транспортними системами міст визначається узгодженістю організаційних можливостей і ресурсного забезпечення з територіальними та соціально-економічними потребами. Визначено основні організаційні й ресурсні чинники, проблеми та дисбаланси, що впливають на функціонування транспортних систем міст. Обґрунтовано напрями удосконалення організаційно-ресурсного забезпечення, спрямовані на підвищення ефективності використання ресурсів, координації учасників та врахування регіонального контексту розвитку транспортної системи.

Перспективи подальших досліджень. Подальші дослідження доцільно спрямувати на розроблення організаційного механізму управління транспортними системами міст із визначенням інструментів координації, ресурсного забезпечення та оцінювання результативності управлінських рішень.

Бібліографічний список:

1. Ахромкін Є. М., Хорошилова І. О., Кучменко В. О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста : монографія. Харків : Бровін О. В., 2019. 254 с.

2. Ільчук В. П., Базилюк А. В., Хоменко І. О. Організаційно-економічні засади реформування міського пасажирського транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 1. С. 42–49.

3. Кравченко К., Шпак Є. Транспортна система як детермінанта просторового розвитку регіону. *Проблеми безперервної географічної освіти і картографії*. 2024. № 40. С. 58–67. DOI: https://doi.org/10.26565/2075-1893-2024-40-07

4. Лігум Ю. С., Логачов Є. Г. Економічна модель якості обслуговування пасажирів на маршрутах міської пасажирської транспортної системи. *Науковий економічний журнал: актуальні проблеми економіки*. 2004. № 1. С. 124–139.

5. Кучменко В. О. Конструкт удосконалення механізму управління транспортною системою міста. *Удосконалення механізму управління транспортною системою міста* : колективна монографія / Є. М. Ахромкін, І. О. Хорошилова, В. О. Кучменко. Харків : ФОП Бровін О. В., 2019. Розд. 3.

6. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. Вип. 2(12), т. 2. С. 8–14.

7. Петренко О. С., Ковальчук І. М. Аналіз пасажирських перевезень та вплив громадського транспорту на екологію міста. *Інформаційні технології та системи*. 2023. № 4. С. 102–110.

8. Шиба О. А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 8. С. 35–40.

9. Савіна Н. Б., Криворучко О. П. Теоретичні аспекти розвитку транспортної системи як складової національної економіки України. *Вісник НУВГП. Серія «Економічні науки»*. 2019. Вип. 4(88). С. 267–280.

10. Ложачевська О. М., Марціпака В. М. Інноваційний розвиток транспортного комплексу в умовах цифрової трансформації. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*. 2023. № 10. DOI: https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-10-04-10

References:

1. Akhromkin, Ye. M., Khoroshylova, I. O., & Kuchmenko, V. O. (2019). *Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia transportnoiu systemoiu mista* [Improving the mechanism of urban transport system management]. Kharkiv: Brovin O. V., 254 p.
2. Ilchuk, V. P., Bazyliuk, A. V., & Khomenko, I. O. (2015). Orhanizatsiino-ekonomichni zasady reformuvannia miskoho pasazhyrskoho transportu [Organizational and economic principles of reforming urban passenger transport]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, no. 1, pp. 42–49.
3. Kravchenko, K., & Shpak, Ye. (2024). Transportna systema yak determinanta prostorovoho rozvytku rehionu [Transport system as a determinant of the spatial development of a region]. *Problemy bezperervnoi heohrafichnoi osvity i kartohrafii*, no. 40, pp. 58–67. DOI: https://doi.org/10.26565/2075-1893-2024-40-07
4. Lihum, Yu. S., & Lohachov, Ye. H. (2004). Ekonomichna model yakosti obsluhovuvannia pasazhyriv na marshrutakh miskoi pasazhyrskoi transportnoi systemy [Economic model of passenger service quality on the routes of the urban passenger transport system]. *Naukovyi ekonomichnyi zhurnal: aktualni problemy ekonomiky*, no. 1, pp. 124–139.
5. Kuchmenko, V. O. (2019). Konstrukt udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia transportnoiu systemoiu mista [The construct for improving the mechanism of urban transport system management]. In Ye. M. Akhromkin, I. O. Khoroshylova, & V. O. Kuchmenko, *Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia transportnoiu systemoiu mista* [Improving the mechanism of urban transport system management] (ch. 3). Kharkiv: FOP Brovin O. V.
6. Lohutova, T. H., & Poltoratskyi, M. M. (2015). Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy [Current state of the transport infrastructure of Ukraine]. *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektualnoi vlasnosti*, is. 2(12), vol. 2, pp. 8–14.
7. Petrenko, O. S., & Kovalchuk, I. M. (2023). Analiz pasazhyrskykh perevezen ta vplyv hromadskoho transportu na ekolohiiu mista [Analysis of passenger transportation and the impact of public transport on urban ecology]. *Informatsiini tekhnolohii ta systemy*, no. 4, pp. 102–110.
8. Shyba, O. A. (2016). Stratehiia rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh yevrointehratsii [Strategy for the development of the transport infrastructure of Ukraine in the context of European integration]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, is. 8, pp. 35–40.
9. Savina, N. B., & Kryvoruchko, O. P. (2019). Teoretychni aspekty rozvytku transportnoi systemy yak skladovoi natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [Theoretical aspects of the development of the transport system as a component of the national economy of Ukraine]. *Visnyk NUVHP. Seriia «Ekonomichni nauky»*, is. 4(88), pp. 267–280.
10. Lozhachevska, O. M., & Martsipaka, V. M. (2023). Innovatsiinyi rozvytok transportnoho kompleksu v umovakh tsyfrovoi transformatsii [Innovative development of the transport complex in the context of digital transformation]. *Problemy suchasnykh transformatsii. Seriia: ekonomika ta upravlinnia*, no. 10. DOI: https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-10-04-10

Дата надходження статті: 12.10.2026
Дата прийняття статті до публікації: 12.11.2026
Дата публікації статті: 19.11.2026