

*Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2026. № 3. ISSN 2307-2105*



*Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).*

**DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.3.97>**

**УДК 656.025.2:338.48:502.131.1**

*Д. В. Кузьмін,*

*к. ю. н., старший викладач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін  
Відокремлений підрозділ Національного університету біоресурсів і  
природокористування України "Ніжинський агротехнічний інститут"*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3756-2480>*

*С. З. Весперіс,*

*к. е. н., доцент, старший викладач циклової комісії «Бакалаврат зі  
спеціальності «Менеджмент», Відокремлений структурний підрозділ  
«Класичний фаховий коледж СумДУ»*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8859-6747>*

*Г. І. Самусь,*

*к. е. н., викладач циклової комісії «Бакалаврат зі спеціальності «Менеджмент»,  
Відокремлений структурний підрозділ «Класичний фаховий коледж СумДУ»*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6962-5450>*

**ГЛОКАЛІЗАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ У КОНТЕКСТІ  
СТАЛОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ**

*D. Kuzmin,*

*PhD in Law, Separated Subdivision National University of Life and Environmental  
Sciences of Ukraine «Nizhyn Agrotechnical Institute»*

*S. Vesperis,*

*PhD in Economics, Associate Professor, Separated Structural Unit «Classical  
Professional College of Sumy State University»*

*H. Samus,*

*PhD in Economics, Lecturer of the cyclical commission "Bachelor's degree in  
Management", Separated Structural Unit «Classical Professional College of Sumy  
State University»*

## **GLOCALIZATION APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF PASSENGER ROAD TRANSPORT IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF URBANIZED TERRITORIES**

*У статті досліджено глобалізаційні підходи до розвитку пасажирських перевезень автомобільним транспортом у контексті сталого розвитку урбанізованих територій. Актуальність теми зумовлена проблемами урбанізації, посиленням потреб населення у транспортній мобільності, загостренням питань екологічної безпеки та необхідністю розгляду процесів інтеграції національної транспортної системи у глобальний простір сталого розвитку. Відмічено, що водночас універсальні глобальні моделі транспортної політики не завжди можуть бути безпосередньо імплементовані на локальному рівні без урахування соціально-економічних, інституційних, просторових і культурних особливостей конкретних територій. У цьому контексті концепція глокалізації розглядається як ефективний методологічний інструмент адаптації глобальних принципів сталого розвитку до локальних умов функціонування пасажирського автомобільного транспорту. Для України глокалізаційний підхід створює підґрунтя для формування адаптивних управлінських рішень.*

*The article examines globalization approaches to the development of passenger road transport in the context of the sustainable development of urbanized territories. The relevance of the study is determined by the challenges of urbanization, the growing demand of the population for transport mobility, the intensification of environmental safety issues, and the need to consider the integration of the national transport system into the global framework of sustainable development. It is noted that, at the same time, universal global models of transport policy cannot always be directly implemented at the local level without taking into account the socio-economic, institutional, spatial, and cultural characteristics of specific territories. In this context, the concept of glocalization is considered an effective methodological tool for adapting global principles of sustainable development to local conditions of passenger road transport operation.*

*In Ukraine, the development of passenger road transport takes place under conditions of a transformational economy, decentralization of governance, and limited financial resources. Urbanized territories are characterized by problems in the functioning of transport infrastructure, uneven development of route networks, and an insufficient level of environmental sustainability of the rolling stock. At the same time, the country's European integration course and participation in international initiatives create prerequisites for the implementation of global sustainable development standards.*

*The glocalization approach enables the adaptation of European and global experience to Ukrainian realities through the gradual introduction of innovations, the development of municipal transport governance, the modernization of the bus fleet, and the implementation of integrated transport systems. Particular importance in this process is attached to accounting for regional differences between large cities, medium-sized agglomerations, and small settlements. For Ukraine, the glocalization approach creates the basis for the formation of adaptive management decisions.*

**Ключові слова:** глокалізація, пасажирські автомобільні перевезення, сталий розвиток, урбанізовані території, транспортна мобільність, транспортна інфраструктура.

**Keywords:** glocalization, passenger road transport, sustainable development, urbanized territories, transport mobility, transport infrastructure.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Реалії сучасного стану розвитку урбанізованих територій формують потребу у здійсненні поетапних трансформаційних заходів з метою подолання цілого ряду екологічних, соціальних та економічних викликів. Вагомою складовою у подоланні негативних явищ є розвиток автомобільних пасажирських перевезень, які залишаються ключовою складовою транспортної системи міст, визначаючи рівень мобільності населення, конкурентоспроможність територій та якість міського середовища. У цих умовах особливої актуальності набуває застосування глобалізаційних підходів, які передбачають поєднання глобальних тенденцій сталого розвитку, цифровізації та декарбонізації з локальними соціально-економічними, екологічними, промисловими та інфраструктурними реаліями.

Концепція глокалізації у транспортній галузі передбачає не лише процедуру адаптації міжнародних принципів, підходів, правил та стратегій, але й ефективну інтеграцію цих ідей у систему місцевої політики розвитку транспорту та удосконалення управління важливого для галузі. Особливо гострою проблемою для українських міст стають питання одночасного подолання наслідків воєнних руйнувань і взятий курс на інтеграцію до європейського простору з його науковими викладками та підходами до сталого розвитку. Саме у подоланні зазначених проблем і виникають питання аналізу глобалізаційної транспортної політики та її ефективної практичної реалізації на місцях.

Цілком очевидним, є те що управління та надання послуг пасажирських перевезень автомобільним транспортом важливо розглядати з точки зору потреби у системній модернізації, яка буде орієнтована на підвищення енергоефективності, впровадженні цифрових технологій управління трафіком і розвитком сучасної соціально орієнтованої інфраструктури. Глобалізаційний підхід дає можливість поєднувати інноваційні міжнародні практики, враховуючи місцеві соціальні, економічні та екологічні особливості, забезпечуючи баланс між глобальними стандартами й локальними потребами.

Актуальність теми зумовлена потребою аналізу планування та модернізації автомобільних пасажирських перевезень у рамках інтегрованих систем сталого розвитку міст, що має стратегічне значення для підвищення якості життя та конкурентоспроможності українських урбанізованих територій.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій* свідчить, що проблеми глокалізації в сфері транспортних систем привертають увагу дослідників різних дисциплін, включаючи транспортну економіку, міське планування, екологічну політику та соціальну географію. У дослідженнях науковців спостерігається зростаюча динаміка зацікавленості у проблемах впливу глокалізації на сучасні економічні відносини у працях таких авторів як І. Жуков [1], І.Ліщинський [2], О. Нікішина, О. Зарудна [3], К. Бех [4], Т. Зубехіна [5], І.Гнатенко, І. Гончаренко [6].

Аналіз останніх публікацій свідчить про посилення цікавості науковців до теми адаптації глобальних моделей сталого розвитку до локальних умов функціонування пасажирського транспорту, що відображає як теоретичні, так і прикладні аспекти проблеми. Загалом глокалізація розглядається як поєднання універсальних принципів сталого розвитку з специфікою місцевого соціально-економічного контексту та інституційних практик у працях таких науковців як: А. Карапиш, О. Харченко, Н. Баркалова [7], Л. Генс, Л. Мельник, О. Маценко, О. Чигрин, К. Чаморро Гонсалес [8], Ю. Полянський, М. Карпишин, П. Артимович [9], К. Гейнс, Д. Гіффорд, Д. Пелетьєр [10], Л. Баухінгер, А. Райхенбергер, Б. Гудвін-Гокінс, Я. Кобаль, М. Храбар, Т. Оедль-Візер [11].

Багато сучасних досліджень підкреслюють необхідність інтеграції глокалізаційних принципів до стратегій розвитку транспортної політики, акцентують увагу на важливості адаптивних механізмів управління, здатних враховувати мультифакторні впливи урбанізації, демографічних факторів та екологічних викликів. Тому існує потреба у поглибленні досліджень, які б дозволили оцінити ефективність різних моделей впровадження глокалізаційних стратегій у сфері пасажирських перевезень та сформувані рекомендації для організації транспортного планування.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Мета статті полягає у розробці та обґрунтуванні глобалізаційних підходів до розвитку пасажирських перевезень автомобільним транспортом у містах України, що забезпечує інтеграцію глобальних стандартів сталого розвитку до локальних соціально-економічних та інфраструктурних вимог.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Терміну глокалізація (англ. Glocalization) виник як спроба охопити динаміку взаємопов'язаних глобальних та локальних процесів. Ідея полягала в тому, що вплив від світових глобальних процесів у локальних умовах розвитку різних територій можливо спостерігати процес адаптації, який може бути унікальний внаслідок місцевої специфіки розвитку регіону, його культури історичним, політичним, економічним, соціальним, екологічним особливостям. Першим широковідомим автором, що ввів у наукове оборот використання цей термін вважається Роланд Робертсон (Roland Robertson), який глокалізацію розглядав як культурне суспільне явище. Науковець у середині 1990-х років у своїх працях описав, що глобалізація не завжди означає лише процес зникнення локального, частіше мова йде про створення нових форм «глокального». При такому підході глобальні структури включаються у локальні практики, а локальні умови трансформують глобальні моделі [12].

Подальший розвиток концепції пов'язаний із науковими роботами Ульріха Бека (Ulrich Beck), який в рамках теорії «космополітизації» (cosmopolitanization theory) почав розглядати глокалізацію як діалектичний процес, у якому

універсальне (глобальне) та партикулярне (локальне) взаємно проникають одне в одне, формуючи нові мобільні, просторово-часові ідентичності [13]. Для дослідника важливим було визначити те, що процеси глобалізації не загрожують локальному, а навпаки взаємодоповнюють один одного, збагачуючи потенційні можливості сторін.

Не залишилися осторонь і економічний та управлінський напрям, де глокалізація стала розглядатися, як ключова стратегія адаптації транспортних технологій, бізнес-моделей та фінансових інструментів до місцевих ринків і умов. Поняття глокалізація переходить від соціології і культурологічного опису до управлінського інструментарію, який дозволяє враховувати глобальні стандарти (екологічна політика, стандартизація, сертифікація, цифровізація, застосування технологій на основі принципів «розумної мобільності») та місцеві підходи (кліматичні умови, специфіка місцевої інфраструктури, соціальні та економічні бази, функціонування правової та політичної системи).

На рівні функціонування транспортних систем глокалізаційний підхід дозволяє місцевим органам влади та перевізникам поєднувати глобальні стандарти та локальні потреби. З одного боку, вони можуть орієнтуватися на міжнародні рамкові документи, такі як, Європейський зелений курс, програми сталого міського мобільного розвитку; залучати кошти міжнародних інвесторів; розвивати міжрегіональну та міжнародну співпрацю. З іншого боку, важливо формувати локальні рішення, адаптовані до конкретного міста чи регіону. Наприклад, впровадження MaaS-системи (Mobility as a Service), яка успішно застосовується у великих європейських містах, буде ефективною лише за умови адаптації до локальних умов, таких, як транспортна мережа, тарифна політика, міська топографія, очікування громадян. Фактично, глокалізація в транспортній політиці – це не просто перенесення глобальних практик на місцевий рівень, а діалектичний процес, у якому локальні особливості та глобальні стандарти взаємно впливають одне на одного, формуючи нову, адаптовану до конкретного міста мобільну реальність. Сам термін глокалізація пройшов історичний шлях від культурологічного виміру (Роланда Робертсона), де він розглядався як

взаємодія глобальних і локальних практик, через соціологічний аспект (Ульріха Бека) до економіко-управлінського та інноваційного підходу у транспортних, бізнесових та урбаністичних системах, де глобальні стандарти та локальні умови взаємно адаптуються для створення нових практичних рішень.

Для аналізу впровадження глокалізаційних процесів у транспортній сфері доцільно використовувати комбінований методологічний каркас, який поєднує декілька взаємодоповнюючих підходів. Це дозволить враховувати особливості міських транспортних систем, які одночасно функціонують як соціальні, економічні, інституційні та екологічні структури.

По-перше, відмітимо системний підхід, на основі якого розглядають міську мобільність як цілісну мережу, яка складається з взаємозалежних один від одного елементів. Ці елементи складаються з інфраструктури, транспортної мобільності пасажирів, інформаційних потоків і технологій. Наприклад, ряд вчених дотримуються думки, що транспортні системи мають соціо-екологічно-технологічний характер, оскільки існує багатопланова система взаємодії [14]. Системний підхід є ключовим для аналізу глокалізаційних процесів у транспортній сфері, завдяки тому, що з'являється можливість розглядати міський транспорт не як сукупність окремих елементів, а як цілісну динамічну систему, яка дозволяє зробити оцінку ефективності взаємодії між перевізниками, регуляторами, цифровими сервісами, споживачами послуг та елементами транспортної інфраструктури. Характерними складовими даного підходу у науковій літературі при аналізі міського транспорту простежується у необхідності узгодження різних елементів, такі як, поєднання технічних складових з соціальними та управлінськими компонентами про що у своїх працях зазначають такі дослідники, як Д. Баністер [15] та Л. Бертоліні [16]. Такий підхід складає сучасну основу для оцінки глокалізації, оскільки дозволяє визначити, які глобальні транспортні моделі можуть бути адаптовані без втрати ефективності, а які потребують суттєвої трансформації.

По-друге, це інституційний підхід, на основі якого акцентується увага на ролі нормативно-правового середовища, управлінських практик, фінансових

механізмів та взаємодії між державними, ринковими й громадськими суб'єктами. У контексті глокалізації це означає, що глобальні стандарти та моделі (наприклад, EU Green Deal або ESG-фінансування) реалізуються через локальні інституції, що забезпечують адаптацію та координацію [17]. Глокалізація в транспортній сфері стає ефективною лише тоді, коли глобальні стандарти знаходять інституційне підґрунтя на місцевому рівні через реалізацію стратегій сталої мобільності, регіональних транспортних програм, регулювання тарифів, підтримці енергоефективних технологій. На основі інституційного підходу досліджуються питання взаємодії між глобальними структурами (міжнародні організації, міжнародні фінансові інституції, донори, транснаціональні корпорації) та місцеві органи влади, які в силу різних обставин повинні адаптувати ці моделі до місцевих реалій. У наукових дослідженнях інституційний підхід часто застосовується для аналізу впровадження нових технічних стандартів, питань імплементації та гармонізації норм міжнародного права до національних законодавств, впровадженню екологічно сталих транспортних рішень [18,19].

По-третє, це соціоекономічний підхід, який зосереджується на соціальному та економічному вимірах мобільності, таких як: транспортна доступність, тарифна політика, поведінкових моделей користувачів, економічній життєздатності перевізників. На основі соціоекономічного підходу здійснюється аналіз впливу глокалізаційних процесів на поведінку користувачів, досліджується економічна ефективність нових моделей мобільності та рівень соціальної справедливості. Особливої актуальності зазначений підхід набуває під час проведення досліджень направлених на аналіз того, як нові глобальні тенденції та технології (електромобільність, MaaS-платформи, smart mobility, цифрові квиткові системи) можуть змінювати структуру транспортного попиту у конкретних містах. На основі соціоекономічного підходу враховують важливі для суспільства підходи, як питання транспортної рівності та важливість залучення у економічний, соціальний та культурний простір вразливих груп населення. Такі дослідники, як Шахін, С., Коен, А. [20] та Гілс, Ф. В [21]

наголошують, що успішність впровадження глобальних інновацій на регіональних рівнях може залежати від рівня доходів, цифрової грамотності, просторових характеристик міста.

По-четверте, наявний екологічний підхід змушує звертати увагу учасників транспортних відносин на безпеку навколишнього природного середовища, шукати інноваційні підходи до енергоефективності, зменшувати число викидів парникових газів, дотримуючись принципів сталого розвитку. У глокалізаційному контексті екологічні стандарти глобального рівня трансформуються у локальні дії. Прикладом можуть виступати проекти модернізації, програми електрифікації автопарків чи низьковуглецевої логістики [22].

Комплексний аналіз зазначених підходів забезпечує детальне розуміння глокалізації транспортних систем, де глобальні складові, ідеї, технології, принципи взаємодіють із місцевими локальними системами, практиками, інститутами, соціоекономічними умовами та адаптуються до екологічних потреб жителів урбанізованих територій.

Загальносвітовою тенденцією розвитку сталих пасажирських перевезень стають зміни у підходах до транспортної політики, які базуються на принципах створення безпечного екологічного середовища враховуючи динаміку зростання процесів урбанізації територій. У Європейському Союзі концепція сталого міського транспорту та перехід до безвуглецевих систем мобільності сформульовані в рамках комплексної стратегічної ініціативи Європейської комісії - «Нові рамки міської мобільності ЄС» (Urban Mobility Framework, UMF) [23]. Зазначена ініціатива формує довгострокові пріоритети розвитку міської мобільності, які спрямовані на побудову транспортних систем, які є безпечними, доступними, інклюзивними, розумними і з низьким рівнем шкідливих викидів. Ідея полягає у поступовому помітному зменшенні викидів парникових газів та збільшенню сталих видів транспорту (розвиток сучасного громадського транспорту, активна мобільність, безвуглецева логістика) [24], що кардинально вплине на розвиток урбанізованих територій. Метою такого підходу стає

перехід від міст, де домінує автомобіль, до міст, де пріоритет надається потребам людей, безпечному середовищу та ефективності.

Розуміючи проблеми перехідного періоду, пов'язаного із змінами у транспортній політиці ЄС функціонує широка науково-дослідна колаборативна мережа у сфері сталої міської мобільності. Її функціонування забезпечується, зокрема, через ініціативу EIT Urban Mobility, створену за підтримки Європейського інституту інновацій і технологій (European Institute of Innovation and Technology, EIT). Амбітні завдання, які ставлять перед собою учасники цієї організаційної структури, полягають у прискоренні переходу до сталої, розумної та комфортної для життя системи міської мобільності на основі реалізації концепції «трикутника знань» (knowledge triangle) [25]. Зазначена концепція передбачає інтеграцію трьох взаємопов'язаних компонентів – освіти, наукових досліджень та інновацій у межах яких, бізнес-сектор виступає ключовим суб'єктом практичної імплементації інноваційних рішень. Такий підхід в теоретичній моделі ґрунтується на довготривалому партнерстві між науковою спільнотою, органами публічної влади та приватним сектором. У результаті такої взаємодії підготовлені фахівці нового покоління стають ініціаторами нових міждисциплінарних досліджень, що забезпечують формування наукового обґрунтування рішень глобального рівня. Подібна співпраця впливає на сприйняття глобальних тенденцій, як позитивне та зрозуміле явище для розвитку місцевих громад. Саме на основі усвідомлення важливості глобальних тенденцій у системі транспортної політики і виникають оригінальні глокалізаційні практики, спрямовані на адаптацію передових досягнень науки та суспільної думки до реалій соціально-економічних та просторових особливостей конкретного регіону. До цієї мережі на основі моделі «трикутника знань» інтегровані дві критично важливі сторони: міста, як територіальні актори транспортної політики та громадяни, як кінцеві споживачі транспортних послуг. Громадяни формують соціальний запит через критику та визначення власних вимог і потреб до перевізників. За таких особливостей люди виступають не просто, як споживачі інноваційних послуг, а, як активні співавтори та агенти

впливу. Через особливості сприйняття транспортних послуг з боку людей, здійснюючи громадській вплив на процес планування, впровадження та тестування нових рішень.

На прикладі країн ЄС можливо спостерігати, що стратегічне планування сталого мобільного розвитку (SUMP/SUMPs) стає ефективним інструментом розвитку урбанізованих територій, який формує нові підходи до транспортного планування із акцентом на транспортну доступність, якість життя, кліматичні цілі та соціальну справедливість [26, 27, 28]. Європейська комісія розглядає SUMPs, як ключовий інструмент реалізації Європейського зеленого курсу й досягнення цілей щодо скорочення транспортних викидів до 2050 р. Для цього застосовуються різні механізми впливу: від м'яких форм (фінансування проєктів) до жорстких нормотворчих заходів, а також реалізуються мережеві ініціативи, такі як CIVITAS, CH4ALLENGE, SUMPs-Up [29, 30].

Сучасні підходи до SUMPs включають інтегроване планування мобільності, де враховуються норми та підходи до екологічної сталості (декарбонація, зниження атмосферних викидів, розвиток громадського транспорту, активної мобільності) їх можливість реалізації, яка прямо пов'язана із економічними можливостями (структура фінансування, пріоритети інвестицій, ефективність мереж) та критично важливою складовою для урбанізованих територій, як соціальна доступність (рівність доступу до послуг, просторові та соціальні факти) [31, 32]. Відмітимо, що зазначений підхід стосується не тільки проблем пов'язаних із розвитком громадського транспорту, але й актуальних питань для країн ЄС таких як фінансування зарядної інфраструктури для електромобільності, розвиток велосипедних мереж, підвищення безпеки дорожнього руху та використання цифрових технологій для оптимізації трафіку [33, 34].

Загалом міста з комплексними SUMP частіше впроваджують заходи сталого транспорту, мають кращі результати, щодо забезпечення безпеки пасажирських перевезень, скорочуються небезпечні для комфортного життя у місті шкідливі викиди NO<sub>2</sub> і PM, частіше застосовують мультимодальні моделі,

активніше беруть участь у процесах моніторингу транспортної галузі та враховують суспільну думку споживачів транспортних послуг.

Успіх впровадження глокалізаційних підходів в рамках сталих транспортних практик у Європі багато в чому залежить від якості політичної координації між різними рівнями влади (поєднання наднаціональних (ЄС), національних, регіональних та місцевих рамок). У транспортній політиці це проявляється, як багаторівневе врядування та складні «police-mix» [35], де рішення ЄС задають стратегічні цілі, а національні та місцеві органи влади трансформують їх у конкретні інструменти й проєкти.

На наднаціональному рівні для країн членів ЄС формує глобальні стратегічні рамки, які стають основою для впровадження транспортної політики пасажирських перевезень для національних та регіональних рівнів, що на кінцевому місцевому рівні адаптується до особливостей того чи іншого місцевого регіону. Органи місцевої влади отримують з боку наднаціональних та національних структур фінансові ресурси та технічну підтримку для розбудови транспортної інфраструктури, сталих планів мобільності, МaaS-мобільності, модернізацію автобусних парків, впровадження іноваційних моделей обслуговування, мікромобільності [36], які враховують локальні особливості в функціонуванні системі транспортної мобільності.

Прикладом є глобальна ініціатива ЄС, яка ставить цілі сприяти переходу до «зеленої» мобільності, зокрема через Європейський зелений курс та Стратегію сталої та розумної мобільності, що включають стимулювання використання автомобілів та інших низьковуглецевих рішень на транспорті [37]. Фінансова та технічна підтримка ЄС (Програми R&I, міжрегіональні проєкти типу PROMETEUS) забезпечує фінансування регіонів та місцевих населених пунктів поєднуючи загальноєвропейський дискурс сталої мобільності з локальними правилами, геофенсінгу, обміну даними [38], формуючи сучасні підходи до глокалізації у транспортній галузі при організації пасажирських перевезень у містах.

Відмітимо, що глокалізація у пасажирських перевезеннях ЄС реалізується через поєднання глобальних політик сталості з локальними ініціативами, що і формує основу сучасного сталого транспорту та сприяє створенню ефективних, екологічних і соціально справедливих транспортних систем. Ці підходи до організації транспортної політики можуть слугувати прикладом до адаптації для українських умов, де важливо враховувати глокалізаційні аспекти реалізації загальнонаціональних ініціатив у умовах розвитку окремих регіонів країни в силу нерівномірного економічного розвитку регіонів, проблем пов'язаних з наслідками ведення військових дій, інфраструктурних проблем. Саме тому організація загальнонаціональної транспортної політики повинна враховувати можливість адаптації до перспектив та проблем регіону з урахуванням специфіки міст, ресурсів громад та перспектив розвитку територій.

Процеси глокалізації у сфері пасажирських автомобільних перевезень в Україні формуються під впливом поєднання глобальних тенденцій сталого транспортного розвитку та специфіки національних, політичних, правових, соціально-економічних, інституційних і просторових умов. Адаптація міжнародних моделей організації пасажирського транспорту до українських реалій відображає яскраво виражені глокалізаційні аспекти в силу обмеженості фінансових ресурсів, фрагментованого ринку перевізників та підвищених безпекових ризиків. Сучасні дослідження транспортної галузі України фіксують критичний стан основних фондів, дефіцит інвестицій та залежність розвитку від зовнішньої підтримки [39]. Враховуючи сучасні нерівномірні особливості розвитку урбанізованих територій України впровадження інноваційних та інтегрованих підходів пов'язаних із адаптацією до вимог ЄС, цифровізацією, екологізацією варто розглядати в контексті підвищення стійкості пасажирських перевезень і глибокої інтеграції України до європейського транспортного простору [40, 41].

У глобальному вимірі розвиток пасажирських перевезень ґрунтується на концепції сталого розвитку, інтегрованої мобільності, як основи політики Європейського Союзу в рамках динаміки розвитку якого, Україна адаптує свою

політико-правову систему. Проте в українських реаліях існує багато моментів, які потрібно враховувати на рівні глокалізації. Першою основною причиною необхідності враховувати особливості місцевого розвитку регіонів є домінування автомобільного транспорту у внутрішніх перевезеннях та помітна доля малих приватних перевізників у забезпеченні мобільності населення.

Глокалізаційний вимір розвитку пасажирських перевезень в Україні відстежується у поєднанні міжнародних стандартів організації транспортних послуг із локальними практиками управління й реальними можливостями українських громад. Виразним прикладом є впровадження елементів інтегрованого транспортного планування на рівні окремих міст та регіонів через розроблення Планів сталої міської мобільності (SUMP), рекомендованих Європейською платформою міської мобільності [42, 43]. Такі інструменти мають європейське походження, але в українських містах вони адаптуються з урахуванням стану інфраструктури, обмежених фінансових можливостей органів місцевої влади та інституційної спроможності, а також реальної поведінки кінцевого споживача транспортних послуг [44]. Особливого значення в українських умовах набуває локалізація екологічних [45, с.110] та цифрових транспортних рішень. На практиці ці процеси в українських реаліях можливо спостерігати як фрагментарні явища, що зумовлює до реалізації більш гнучких глокалізаційних стратегій. Наприклад, у великих містах спостерігається поступове оновлення автобусного парку та впровадження електронних систем оплати проїзду [46], тоді як перед малими містами і сільськими громадами стоять базові питання доступності взагалі транспортних послуг і належної організації маршрутної мережі.

Отже, адаптація глобальних моделей пасажирських перевезень в Україні варто розглядати з точки зору глокалізаційного характеру, який передбачає поєднання стратегічних цілей сталого розвитку з локальними управлінськими, соціальними та економічними особливостями, успішність цього процесу залежить від здатності інтегрувати міжнародні принципи транспортної політики

в практичні рішення на місцевому рівні, забезпечуючи баланс між глобальними викликами та потребами конкретних урбанізованих територій.

*Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.* У статті обґрунтовано, що розвиток пасажирських перевезень автомобільним транспортом в умовах урбанізованих територій дедалі більше визначається взаємодією глобальних принципів сталого розвитку та локальних соціально-економічних і просторових особливостей. У цьому контексті глокалізація виступає не лише теоретичною концепцією, а прикладним інструментом формування адаптивних підходів до транспортних ринків. Такий підхід дозволяє узгодити вимоги ресурсоефективності, екологічної сталості та соціальної доступності транспортних послуг із реальними фінансовими, інституційними та просторовими обмеженнями сучасних міських агломерацій.

Глокалізація в сфері пасажирських перевезень проявляється насамперед через адаптацію глобальних моделей транспортного управління, тарифної політики та організації мобільності до специфіки локальних економік. У цьому контексті пасажирські перевезення трансформуються з інфраструктурного елементу у важливий компонент міського економічного розвитку, що впливає на продуктивність праці, інвестиційну привабливість територій та якість людського капіталу.

Для України глокалізаційний підхід створює підґрунтя для формування адаптивних управлінських рішень, спрямованих на раціональне використання бюджетних коштів, залучення міжнародного фінансування та розвиток партнерських моделей у транспортній сфері. За таких умов особливої ваги набуває врахування платоспроможного попиту населення, ефективної організації міських перевезень, інституційної спроможності органів влади та місцевого самоврядування реалізовувати транспортну політику з урахуванням особливих інструментів управління, які може надавати глокалізаційний підхід.

## Література

1. Жуков С. А. Глокалізація як сучасний і перспективний процес розвитку світового господарства та міжнародних економічних відносин. *Науковий вісник Ужгородського університету: серія «Економіка»*. Ужгород: Видавництво УжНУ «Говерла», 2014. Вип. 3 (44). С. 199–201. URI: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/1704>

2. Ліщинський І. О. Глокалізація, фрагментація та альтернативні візії внутрішніх гео економічних суперечностей. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. Ужгород : Гельветика, 2018. Вип. 22, Ч.2. С. 77–81. URI: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/items/2466c1dc-cfeb-4f82-8e0b-c968e30c68da>

3. Нікішина О. В., Зарудна О. П. Глокалізація товарних ринків: теоретичні й прикладні аспекти. *Економіка харчової промисловості*. 2018. Т. 10, вип. 2. С. 9–21. DOI: <https://doi.org/10.15673/fie.v10i2.955>

4. Бех К. Трактуювання терміна глокалізація в дослідженнях світового господарства та міжнародних економічних відносин. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Міжнародні відносини»*. 2021. Вип. 2 (54). С. 55–58. DOI: <https://doi.org/10.17721/1728-2292.2021/2-54/55-58>

5. Зубехіна Т. В., Глокалізація як інноваційна стратегія управління розвитком культурного туризму в умовах глобальної економіки. *Modern Economics*. 2025. № 53. С. 122–129. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V53\(2025\)-17](https://doi.org/10.31521/modecon.V53(2025)-17)

6. Гнатенко І. М., Гончаренко І. А. Глокалізація інноваційного підприємництва в умовах війни. *Імперативи економічного зростання в контексті реалізації глобальних цілей сталого розвитку*: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (29 квіт. 2025 р., м. Київ). Київ: Київський національний університет технологій та дизайну, 2025. С. 87–88.: URI: <https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/31741/1/>

7. Карапиш А. С., Харченко О. І., Баркалова Н. О. Аналіз соціально-економічних положень сталого розвитку підприємств транспорту. *Транспортні*

*системи та технології перевезень*. 2025. № 29. С. 95–102. DOI: <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325489>

8. Hens L., Melnyk L., Matsenko O., Chygryn O., Chamorro Gonzales C. Transport economics and sustainable development in Ukraine. *Marketing and Management of Innovations*. 2019. Vol. 10, Issue 3. P. 272–284. DOI: <https://doi.org/10.21272/mmi.2019.3-21>

9. Polianskyi Yu., Karpushyn M., Artymovych P. Sustainable urban mobility as a factor of urban space transformation in Lviv. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*. 2022. Vol. 88. P. 40–47. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.40-47>

10. Haynes K. E., Gifford J. L., Pelletiere D. Sustainable transportation institutions and regional evolution: Global and local perspectives. *Journal of Transport Geography*. 2005. Vol. 13. P. 207–221. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.11.005>

11. Bauchinger L., Reichenberger A., Goodwin-Hawkins B., Kobal J., Hrabar M., Oedl-Wieser T. Developing Sustainable and Flexible Rural–Urban Connectivity through Complementary Mobility Services. *Sustainability*. 2021. Vol. 13, Issue 3, Article 1280. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13031280>

12. Roland Robertson (1995). Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity. In: *Global Modernities* (eds. M. Featherstone, S. Lash & R. Robertson), pp. 25-44. London: Sage Publications. <https://www.warwick.ac.uk/fac/arts/history/students/modules/hi31v/syllabus/week18/robertson-1995.pdf>

13. Beck, U., & Sznaider, N. (2006). *Unpacking Cosmopolitanism for the Social Sciences: A Research Agenda*. *The British Journal of Sociology*, 57(1), 1–23. DOI: 10.1111/j.1468-4446.2006.00053.x

14. McPhearson, T., Cook, E. M., Berbés-Blázquez, M., Cheng, C., Grimm, N. B., Andersson, E., Barbosa, O., Chandler, D. G., Chang, H., Chester, M. V., Childers, D. L., Elser, S. R., Frantzeskaki, N., Grabowski, Z., Groffman, P., Hale, R. L., Iwaniec, D. M., Kabisch, N., Kennedy, C., Markolf, S. A., Matsler, A. M., McPhillips, L. E., Miller, T. R., Muñoz-Erickson, T. A., Rosi, E., & Troxler, T. G. (2022). A social-

ecological-technological systems framework for urban ecosystem services. *One Earth*, 5(5), 505-518. <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2022.04.007>

15. Banister D. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. 2008. Vol. 15, No. 2. P. 73–80. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

16. Bertolini L. Integrating mobility and urban development agendas: a manifesto. *Journal of Transport and Land Use*. 2012. Vol. 5, No. 2. P. 1–3. DOI: <https://doi.org/10.5198/jtlu.v5i2.366>

17. Khorheh, M. A., Moisiadis, F., & Davarzani, H. (2015). Socio-environmental performance of transportation systems. *Management of Environmental Quality: An International Journal*. 26 (6), 826–851. DOI: <https://doi.org/10.1108/MEQ-09-2014-0140>

18. North D. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. 173 p. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>

19. Marsden G., Reardon L. Questions of governance: rethinking the study of transportation policy. *Transport Policy*. 2018. Vol. 63. P. 1–9. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>

20. Shaheen S., Cohen A. Shared mobility policies for sustainable urban transport. *Transport Reviews*. 2019. Vol. 39, No. 6. P. 696–719. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649310>

21. Geels F. W. A socio-technical analysis of low-carbon transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions*. 2012. Vol. 1, No. 2. P. 1–28. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.04.006>

22. Khorheh, M. A., Moisiadis, F., & Davarzani, H. (2015). Socio-environmental performance of transportation systems. *Management of Environmental Quality: An International Journal*. 26(6). 826-851. DOI: <https://doi.org/10.1108/MEQ-09-2014-0140>

23. European Commission. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework

(COM/2021/811 final). Brussels, 14.12.2021. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0811>

24. European Commission. Sustainable Urban Mobility [Electronic resource]. Mode of access: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en)

25. Regulation (EC) No 294/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 establishing the European Institute of Innovation and Technology (EIT)e. *Official Journal of the European Union*. L 97/1, 9.4.2008, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/294/oj/eng/>

26. Krombach J., Gonzalez J. N., Wittwer R., Hubrich S., Baumgart F., Gerike R. How do German cities translate global sustainability visions into local mobility planning? A quantitative analysis of planners' perspectives and priorities. *Transport Policy*. 2024. Vol. 154. P. 96–106. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.06.003>

27. Kiba-Janiak M., Witkowski J. Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work? *Sustainability*. 2019. Vol. 11, Issue 17, Article 4605. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11174605>

28. Bergman N., Ljungberg T., & Trosvik T. Governance and Implementation of Urban Mobility Transition: A Global Overview. *Sustainability*. 2021. Vol. 13, № 4, Art. 1778. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13041778>

29. Jordová R., Brůhová-Foltýnová H. Rise of a New Sustainable Urban Mobility Planning Paradigm in Local Governance: Does the SUMP Make a Difference? *Sustainability*. 2021. Vol. 13, № 11 (5950). DOI: <https://doi.org/10.3390/su13115950>

30. Werland S. Diffusing sustainable urban mobility planning in the EU. *Sustainability*. 2020. Vol. 12, № 20, Art. 8436. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12208436>

31. Arsenio E., Martens K., Di Ciommo F. Sustainable urban mobility plans: Bridging climate change and equity targets? *Research in Transportation Economics*. 2016. Vol. 55. P. 30–39. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.04.008>

32. Karjalainen L. E. Towards sustainable urban transport – Political agenda formation and policy windows in Helsinki, Oslo, and Stockholm. *Environmental*

*Policy and Governance*. 2024. Vol. 34, № 6. P. 568–581. DOI: <https://doi.org/10.1002/eet.2100>

33. Tanczos K. Adapting the ITF's Transport Policy with a Focus on the EU's Strategy of Sustainable Mobility. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*. 2025. Vol. 53, № 2. P. 222–225. DOI: <https://doi.org/10.3311/PPtr.39780>

34. Maltese I., Gatta V., Marcucci E. Active travel in Sustainable Urban Mobility Plans: An Italian overview. *Research in Transportation Business & Management*. 2021. Vol. 40. Art. 100621. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100621>

35. Liu X., Dijk M., & Colombo C. M. Improving multilevel policy mixes for sustainable urban mobility transition. *Environmental Innovation and Societal Transitions*. 2024. Vol. 50. Art. 100808. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eist.2023.100808>

36. Aba A., Esztergár-Kiss D. Electric micromobility from a policy-making perspective through European use cases. *Environment, Development and Sustainability*. 2024. Vol. 26, pp. 7469–7490. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03016-3>

37. Nikolaidou A., Kopsacheilis A., Gavanas N., & Politis I. Assessing the EU Climate and Energy Policy Priorities for Transport and Mobility through the Analysis of User-Generated Social Media Content Based on Text-Mining Techniques. *Sustainability*. 2024. Vol. 16, № 10, Art. 3932. DOI: <https://doi.org/10.3390/su16103932>

38. Kriukelyte E., Sochor J., & Kramers A. Actualizing sustainable transport: the interplay between public policy instruments and shared mobility providers' business models. *European Transport Research Review*. 2024. Vol. 16, Art. 11. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00634-4>

39. Виговська, О. А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Економіка, управління та адміністрування*. 2020. № 4(90). С. 214–221. [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-214-221](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-214-221)

40. Голобородько Г. Я. Стан, виклики та перспективи інноваційного розвитку транспортної галузі України: роль мотиваційних механізмів.

*Причорноморські економічні студії*. 2025. № 92. С. 116–124. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.92-17>

41. Bilik V. V., Gavrikov D. V. Trends in the innovative development of domestic motor transport enterprises in the context of crisis challenges and instability. *Economic Bulletin of the National Mining University*. 2025. № 1 (89). P. 157–165. DOI: <https://doi.org/10.33271/ebdut/89.157>

42. Potaman N. V., Orda O. O., Orda O. M. Analysis of sustainable urban mobility planning aspects in the context of European integration reforms in Ukraine. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*. 2024. Vol. 10(41), Part II. P. 188–195. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).2.188-195](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).2.188-195)

43. Тарасенко Д.Л., Тарасенко О.В., Тіщенко М.І. Індикатори сталої міської мобільності. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2021. № 3 (73). С. 45–50. DOI: <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2021-73-7>

44. Polianskyi Y., Karpyshyn M., Artymovych P. Sustainable urban mobility as a factor of urban space transformation in Lviv / Y. Polianskyi, M. Karpyshyn, P. Artymovych. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya (Economic and Social Geography)*. 2022. Vol. 88. P. 40–47. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.40-47>

45. Захаров Д.С. Екологізація транспортної системи міст України. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2024. № 3(87). С. 110–114. DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-87-18>

46. Чередніченко О., Валацкене А. Інтелектуальні транспортні системи як інструменти управління транспортними потоками (на прикладі м. Києва). *Містобудування та територіальне планування*. 2022. № 80. С. 416–450. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2022.80.416-450>

## References

1. Zhukov, S.A. (2014), “Glocalization as a modern and promising process of development of world economy and international economic relations”, *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu: serii «Ekonomika»*, vol. 3, no. 44, pp. 199–201,

available at: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/1704> (Accessed 7 March 2026).

2. Lishchynskiy, I.O. (2018), “Glocalization, fragmentation and alternative visions of internal geo-economic contradictions”, *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu: serii: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, vol. 22, no. 2, pp. 77–81, available at: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/items/2466c1dc-cfeb-4f82-8e0b-c968e30c68da> (Accessed 7 March 2026).

3. Nikishyna, O.V. and Zarudna, O.P. (2018), “Glocalization of commodity markets: theoretical and applied aspects”, *Ekonomika kharchovoi promyslovosti*, vol. 10, no. 2, pp. 9–21 <https://doi.org/10.15673/fie.v10i2.955>.

4. Bekh, K. (2021), “Interpretation of the term glocalization in studies of the world economy and international economic relations”, *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Serii «Mizhnarodni vidnosyny»*, vol. 2, no. 54, pp. 55–58 <https://doi.org/10.17721/1728-2292.2021/2-54/55-58>.

5. Zubekhina, T.V. (2025), “Glocalization as an innovative strategy for managing the development of cultural tourism in a global economy”, *Modern Economics*, vol. 53, pp. 122–129 [https://doi.org/10.31521/modecon.V53\(2025\)-17](https://doi.org/10.31521/modecon.V53(2025)-17).

6. Hnatenko, I.M. and Honcharenko, I.A. (2025), “Glocalization of innovative entrepreneurship in times of war”, *Imperatyvy ekonomichnoho zrostantia v konteksti realizatsii hlobalnykh tsilei staloho rozvytku: materialy VI Mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf.* [Imperatives of economic growth in the context of implementing global sustainable development goals: proceedings of the VI Int. scientific-pract. internet conf.], Kyivskiy natsionalnyi universytet tekhnolohii ta dyzainu, Kyiv, Ukraine, April 29, pp. 87–88, available at: <https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/31741/1/> (Accessed 7 March 2026).

7. Karapysh, A.S. Kharchenko, O.I. and Barkalova, N.O. (2025), “Analysis of socio-economic provisions of sustainable development of transport enterprises”, *Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen*, vol. 29, pp. 95–102 <https://doi.org/10.15802/tsst2025/325489>.

8. Hens, L. Melnyk, L. Matsenko, O. Chygryn, O. and Chamorro Gonzales, C. (2019), “Transport economics and sustainable development in Ukraine”, *Marketing and Management of Innovations*, vol. 10, no. 3, pp. 272–284 <https://doi.org/10.21272/mmi.2019.3-21>.
9. Polianskyi, Yu. Karpyshyn, M. and Artymovych, P. (2022), “Sustainable urban mobility as a factor of urban space transformation in Lviv”, *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, vol. 88, pp. 40–47 <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.40-47>.
10. Haynes, K.E. Gifford, J.L. and Pelletiere, D. (2005), “Sustainable transportation institutions and regional evolution: Global and local perspectives”, *Journal of Transport Geography*, vol. 13, pp. 207–221 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.11.005>.
11. Bauchinger, L. Reichenberger, A. Goodwin-Hawkins, B. Kobal, J. Hrabar, M. and Oedl-Wieser, T. (2021), “Developing Sustainable and Flexible Rural–Urban Connectivity through Complementary Mobility Services”, *Sustainability*, vol. 13, no. 3, p. 1280 <https://doi.org/10.3390/su13031280>.
12. Robertson, R. (1995), *Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity*. In: *Global Modernities*, Sage Publications, London, UK, pp. 25–44, available at: <https://www.warwick.ac.uk/fac/arts/history/students/modules/hi31v/syllabus/week18/robertson-1995.pdf> (Accessed 7 March 2026).
13. Beck, U. and Sznaider, N. (2006), “Unpacking Cosmopolitanism for the Social Sciences: A Research Agenda”, *The British Journal of Sociology*, vol. 57, no. 1, pp. 1–23 <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2006.00053.x>.
14. McPhearson, T. Cook, E.M. Berbes-Blazquez, M. Cheng, C. Grimm, N.B. Andersson, E. Barbosa, O. Chandler, D.G. Chang, H. Chester, M.V. Childers, D.L. Elser, S.R. Frantzeskaki, N. Grabowski, Z. Groffman, P. Hale, R.L. Iwaniec, D.M. Kabisch, N. Kennedy, C. Markolf, S.A. Matsler, A.M. McPhillips, L.E. Miller, T.R. Munoz-Erickson, T.A. Rosi, E. and Troxler, T.G. (2022), “A social-ecological-technological systems framework for urban ecosystem services”, *One Earth*, vol. 5, no. 5, pp. 505–518 <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2022.04.007>.

15. Banister, D. (2008), “The sustainable mobility paradigm”, *Transport Policy*, vol. 15, no. 2, pp. 73–80 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
16. Bertolini, L. (2012), “Integrating mobility and urban development agendas: a manifesto”, *Journal of Transport and Land Use*, vol. 5, no. 2, pp. 1–3 <https://doi.org/10.5198/jtlu.v5i2.366>.
17. Khorheh, M.A. Moisiadis, F. and Davarzani, H. (2015), “Socio-environmental performance of transportation systems”, *Management of Environmental Quality: An International Journal*, vol. 26, no. 6, pp. 826–851 <https://doi.org/10.1108/MEQ-09-2014-0140>.
18. North, D. (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge, UK.
19. Marsden, G. and Reardon, L. (2018), “Questions of governance: rethinking the study of transportation policy”, *Transport Policy*, vol. 63, pp. 1–9 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>.
20. Shaheen, S. and Cohen, A. (2019), “Shared mobility policies for sustainable urban transport”, *Transport Reviews*, vol. 39, no. 6, pp. 696–719 <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649310>.
21. Geels, F.W. (2012), “A socio-technical analysis of low-carbon transitions”, *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 1, no. 2, pp. 1–28 <https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.04.006>.
22. Khorheh, M.A. Moisiadis, F. and Davarzani, H. (2015), “Socio-environmental performance of transportation systems”, *Management of Environmental Quality: An International Journal*, vol. 26, no. 6, pp. 826–851 <https://doi.org/10.1108/MEQ-09-2014-0140>.
23. European Commission (2021), “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework (COM/2021/811 final)”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0811> (Accessed 7 March 2026).

24. European Commission (2021), “Sustainable Urban Mobility”, available at: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en) (Accessed 7 March 2026).

25. European Parliament and Council (2008), “Regulation (EC) No 294/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 establishing the European Institute of Innovation and Technology (EIT)”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/294/oj/eng/> (Accessed 7 March 2026).

26. Krombach, J. Gonzalez, J.N. Wittwer, R. Hubrich, S. Baumgart, F. and Gerike, R. (2024), “How do German cities translate global sustainability visions into local mobility planning? A quantitative analysis of planners’ perspectives and priorities”, *Transport Policy*, vol. 154, pp. 96–106 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.06.003>.

27. Kiba-Janiak, M. and Witkowski, J. (2019), “Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work?”, *Sustainability*, vol. 11, no. 17, p. 4605 <https://doi.org/10.3390/su11174605>.

28. Bergman, N. Ljungberg, T. and Trosvik, T. (2021), “Governance and Implementation of Urban Mobility Transition: A Global Overview”, *Sustainability*, vol. 13, no. 4, p. 1778 <https://doi.org/10.3390/su13041778>.

29. Jordova, R. and Bruhova-Foltynova, H. (2021), “Rise of a New Sustainable Urban Mobility Planning Paradigm in Local Governance: Does the SUMP Make a Difference?”, *Sustainability*, vol. 13, no. 11, p. 5950 <https://doi.org/10.3390/su13115950>.

30. Werland, S. (2020), “Diffusing sustainable urban mobility planning in the EU”, *Sustainability*, vol. 12, no. 20, p. 8436 <https://doi.org/10.3390/su12208436>.

31. Arsenio, E. Martens, K. and Di Ciommo, F. (2016), “Sustainable urban mobility plans: Bridging climate change and equity targets?”, *Research in Transportation Economics*, vol. 55, pp. 30–39 <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.04.008>.

32. Karjalainen, L.E. (2024), “Towards sustainable urban transport – Political agenda formation and policy windows in Helsinki, Oslo, and Stockholm”,

*Environmental Policy and Governance*, vol. 34, no. 6, pp. 568–581  
<https://doi.org/10.1002/eet.2100>.

33. Tanczos, K. (2025), “Adapting the ITF’s Transport Policy with a Focus on the EU’s Strategy of Sustainable Mobility”, *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, vol. 53, no. 2, pp. 222–225  
<https://doi.org/10.3311/PPtr.39780>.

34. Maltese, I. Gatta, V. and Marcucci, E. (2021), “Active travel in Sustainable Urban Mobility Plans: An Italian overview”, *Research in Transportation Business & Management*, vol. 40, p. 100621  
<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100621>.

35. Liu, X. Dijk, M. and Colombo, C.M. (2024), “Improving multilevel policy mixes for sustainable urban mobility transition”, *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 50, p. 100808  
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2023.100808>.

36. Aba, A. and Esztergar-Kiss, D. (2024), “Electric micromobility from a policy-making perspective through European use cases”, *Environment, Development and Sustainability*, vol. 26, pp. 7469–7490 <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03016-3>.

37. Nikolaidou, A. Kopsacheilis, A. Gavanas, N. and Politis, I. (2024), “Assessing the EU Climate and Energy Policy Priorities for Transport and Mobility through the Analysis of User-Generated Social Media Content Based on Text-Mining Techniques”, *Sustainability*, vol. 16, no. 10, p. 3932  
<https://doi.org/10.3390/su16103932>.

38. Kriukelyte, E. Sochor, J. and Kramers, A. (2024), “Actualizing sustainable transport: the interplay between public policy instruments and shared mobility providers’ business models”, *European Transport Research Review*, vol. 16, p. 11 <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00634-4>.

39. Vyhovska, O.A. (2020), “Current state and financial provision of the transport sector of Ukraine”, *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia*, vol. 4, no. 90, pp. 214–221 [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-214-221](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-214-221).

40. Holoborodko, H.Ya. (2025), “State, challenges and prospects of innovative development of the transport industry of Ukraine: the role of motivational mechanisms”, *Prychornomorski ekonomichni studii*, vol. 92, pp. 116–124 <https://doi.org/10.32782/bses.92-17>.
41. Bilik, V.V. and Gavrikov, D.V. (2025), “Trends in the innovative development of domestic motor transport enterprises in the context of crisis challenges and instability”, *Economic Bulletin of the National Mining University*, vol. 1, no. 89, pp. 157–165 <https://doi.org/10.33271/ebdut/89.157>.
42. Potaman, N.V. Orda, O.O. and Orda, O.M. (2024), “Analysis of sustainable urban mobility planning aspects in the context of European integration reforms in Ukraine”, *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, vol. 10, no. 41, pp. 188–195 [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).2.188-195](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).2.188-195).
43. Tarasenko, D.L. Tarasenko, O.V. and Tishchenko, M.I. (2021), “Indicators of sustainable urban mobility”, *Naukovyi pohliad: ekonomika ta upravlinnia*, vol. 3, no. 73, pp. 45–50 <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2021-73-7>.
44. Polianskyi, Y. Karpysyn, M. and Artymovych, P. (2022), “Sustainable urban mobility as a factor of urban space transformation in Lviv”, *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, vol. 88, pp. 40–47 <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.40-47>.
45. Zakharov, D.S. (2024), “Greening of the transport system of Ukrainian cities”, *Naukovyi pohliad: ekonomika ta upravlinnia*, vol. 3, no. 87, pp. 110–114 <https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-87-18>.
46. Cherednichenko, O. and Valatskene, A. (2022), “Intelligent transport systems as tools for managing traffic flows (on the example of Kyiv)”, *Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia*, vol. 80, pp. 416–450 <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2022.80.416-450>.

Отримано редакцією журналу /Received: 11.03.26

Прорецензовано /Revised: 16.03.26

Схвалено до друку /Accepted: 20.03.26