

# МЕМОРАНДУМ

про партнерство для реформування сфери громадського транспорту, модернізації профільної комунальної інфраструктури та розвитку локалізованого виробництва рухомого складу в Україні

(відкритий для присудження)

Київ, 01.12.2025 р.

## 1. Преамбула

Ми, представники бізнес-об'єднань, галузевих асоціацій, кластерів, компаній транспортного, інженерного, виробничого та сервісного секторів, органів місцевого самоврядування, наукових та експертних інституцій,

усвідомлюючи спільну відповідальність за збереження та розвиток економічної спроможності України в умовах триваючої збройної агресії Російської Федерації,

визнаючи, що сучасний, доступний, енергоефективний і стійкий громадський транспорт є ключовим інструментом економічної безпеки держави, стійкості громад, мобільності населення та функціонування малого й середнього бізнесу, а також необхідною передумовою збереження людського капіталу,

зважаючи на те, що сфера громадського транспорту, дорожньої інфраструктури та виробництва рухомого складу зазнала значних втрат унаслідок бойових дій, руйнувань комунальної інфраструктури, зниження пасажиропотоків, кадрових втрат і довоєнних системних прогалин у регулюванні,

усвідомлюючи необхідність завершення реформи ринку послуг перевезення на засадах європейських стандартів, створення інституту організаторів послуг, розвитку локалізованого виробництва рухомого складу, модернізації інфраструктури та підвищення енергетичної стійкості,

визнаючи потенціал програм **Ukraine Facility**, інших міжнародних фінансових інструментів, а також необхідність узгодження реформ транспорту з промисловою, інноваційною, регіональною та соціальною політикою України,

з огляду на те, що реалізація пілотних проєктів потребує безпечних умов, а тому **пілотні проєкти 2026–2027 років** доцільно реалізовувати переважно в центральних та західних регіонах, тоді як подальше **масштабування** реформ, виробництва та інфраструктурних рішень має охоплювати пріоритетно **прифронтові та постраждалі території**,

спираючись на **Аналітичну записку щодо стану та пріоритетів реформування громадського транспорту в Україні в умовах війни та повоєнного відновлення**,

домовилися про підписання цього Меморандуму як відкритого документа, до якого можуть приєднуватися всі зацікавлені організації.

## 2. Сторони та відкритий характер Меморандуму

Сторони Меморандуму:

- національні бізнес-об'єднання та галузеві асоціації;
- компанії – перевізники, оператори, виробники, інжинірингові, сервісні та логістичні підприємства, у т.ч. із країн-партнерів України;

- кластери, промислові та інноваційні хаби;
- органи місцевого самоврядування та їх об'єднання;
- наукові, освітні та експертні інституції.

Меморандум є **відкритим**: будь-яка організація може приєднатися шляхом підписання та повідомлення Координаційної ради.

### 3. Терміни та визначення

**Громадський транспорт** – міські, приміські й регіональні пасажирські перевезення автобусами, електробусами, тролейбусами, трамваями, поїздами та іншими видами транспорту.

**Організатор послуг** – орган чи організація, чий повноваження визначаються чинним законодавством України для планування, організації та контролю громадських послуг з перевезення пасажирів. У контексті пілотних проєктів такі органи здійснюють взаємодію з учасниками ринку з **урахуванням особливостей практик, визначених Регламентом ЄС №1370/2007 (Regulation 1370/EC)**, та з **обов'язковим дотриманням чинного законодавства України**.

**Локалізоване виробництво** – виробництво рухомого складу з визначеним ступенем локалізації відповідно до законодавства України, із поступовим зростанням рівня локалізації **до 40% і вище**.

**Вторинна дорожня мережа** – локальні, під'їзні та з'єднувальні дороги, що забезпечують доступ малих населених пунктів до основних маршрутів громадського транспорту та мобільності населення.

**Пілотні проєкти** – проєкти, що апробують нові моделі організації послуг, локалізованого виробництва та модернізації інфраструктури з подальшим масштабуванням.

### 4. Мета та предмет Меморандуму

Метою Меморандуму є:

1. сприяння завершенню реформи ринку послуг громадського транспорту у відповідності до Плану дій України щодо інтеграції до ЄС;
2. підтримка модернізації транспортної інфраструктури, включно з відновленням вторинної дорожньої мережі;
3. розвиток локалізованого виробництва екологічного рухомого складу;
4. формування умов для створення робочих місць і розвитку промисловості в регіонах;
5. координація зусиль для реалізації **1–2 пілотних проєктів у 2026–2027 рр.**;
6. забезпечення доступу сторін до фінансування з міжнародних, державних, місцевих, грантових та приватних джерел.

### 5. Принципи співпраці

Сторони домовляються діяти на принципах:

- відкритості, чесної конкуренції та недискримінації;
- рівноправного доступу приватних і комунальних операторів до фінансових інструментів;
- орієнтації на чинне законодавство України та **перехід до кращих світових практик**, включно з дотриманням Регламенту 1370/EC;
- енергоефективності, інноваційності та зеленого переходу;

- пріоритетності прифронтових і постраждалих регіонів при масштабуванні;
- пріоритетності центральних і західних регіонів для реалізації пілотів;
- комплексності підходу до реформування, виробництва та інфраструктури;
- відповідальності та добросовісності.

## 6. Напрями співпраці

### 6.1. Реформа сфери послуг громадського транспорту

Сторони підтримують:

- законодавче закріплення інституту організаторів послуг у розумінні Регламенту ЄС 1370/2007;
- перехід до контрактної моделі Public Service Contracts (PSC);
- інтеграцію міських та приміських перевезень;
- створення агломераційних транспортних систем;
- цифровізацію, електронний квиток, відкриті дані;
- запровадження стандартів енергоефективності та екологічності.

### 6.2. Модернізація інфраструктури та енергетична стійкість

Сторони сприяють:

- відновленню та модернізації депо, зупинок, контактних мереж, комунікацій, підстанцій;
- розвитку інфраструктури для електричного, гібридного та транспорту на відновлюваних видах енергії;
- впровадженню рішень для роботи транспорту в умовах блекаутів;
- модернізації **вторинної дорожньої мережі**, критично важливої для доступності послуг;
- інтеграції дорожніх інвестицій із транспортним плануванням.

### 6.3. Локалізоване виробництво рухомого складу

Сторони підтримують:

- розвиток виробництва **малих міських і приміських електробусів та автобусів на відновлюваних джерелах енергії або гібридних платформах**;
- створення виробничих кластерів у центральних та західних регіонах;
- залучення українських МСП та інноваційних хабів;
- кооперацію з європейськими виробниками;
- інтеграцію локалізації в програми оновлення транспорту;
- підготовку до масштабного виробництва рухомого складу великої місткості після завершення бойових дій.

### 6.4. Фінансування та інвестиційні інструменти

Сторони працюватимуть над:

- інтеграцією транспортних і промислових пріоритетів у **Ukraine Facility**;
- рівним доступом для приватних і комунальних операторів до кредитів, грантів та гарантій;
- участю у грантових програмах ЄС (інновації, інфраструктура, MFF, cohesion tools);
- залученням ЄБРР, ЄІБ, МФІ та механізмів технічної допомоги;
- розвитком лізингу, PPP, гарантійних механізмів;

- формуванням спільних проєктних пакетів для донорів.

## 7. Пілотні проєкти 2026–2027 років

Сторони домовляються спільно підготувати та реалізувати **один–два комплексні пілотні проєкти**, що включають:

- локалізоване виробництво екологічного рухомого складу малої місткості;
- впровадження PSC-моделі організації послуг;
- модернізацію вторинної дорожньої мережі та елементів інфраструктури;
- створення кластерних виробничих майданчиків;
- залучення МСП та інноваційних центрів;
- участь організаторів послуг;
- використання фінансових інструментів Ukraine Facility та донорських програм.

## 8. Координація та управління

Для реалізації Меморандуму створюється **Координаційна рада**, яка:

- координує робочі групи за напрямками;
- готує пропозиції до законодавства;
- веде взаємодію з органами влади та донорами;
- узгоджує пілотні проєкти;
- публікує піврічні звіти.

## 9. Інформаційна взаємодія та адвокація

Сторони зобов'язуються:

- здійснювати узгоджену публічну комунікацію;
- спільно працювати над законодавчими змінами;
- взаємодіяти з МФІ та міжнародними донорами;
- промотувати рішення, визначені Меморандумом, на регіональному та національному рівнях.

## 10. Строк дії Меморандуму

Меморандум діє до **31 грудня 2028 року з можливістю пролонгації**.  
Внесення змін здійснюється за згодою ініціальних підписантів.

## 11. Прикінцеві положення

Меморандум не створює юридичних зобов'язань, але фіксує політичну волю та намір сторін до співпраці. Аналітична записка є його офіційним додатком.

## ДОДАТКИ

**Додаток 1. Аналітична записка щодо стану та пріоритетів реформування громадського транспорту**

**Додаток 2. Орієнтовна структура пілотних проєктів на 2026–2027 роки**

**Додаток 3. Перелік підписантів**

## Додаток 1

до МЕМОРАНДУМУ про партнерство для реформування сфери громадського транспорту, модернізації інфраструктури та розвитку локалізованого виробництва рухомого складу в Україні

# АНАЛІТИЧНА ЗАПИСКА

щодо стану та пріоритетів реформування сфери громадського транспорту в Україні в умовах війни та перехідного періоду до повоєнного відновлення

## Контекст

Ця аналітична записка підготовлена для використання:

- в роботі бізнес-об'єднань,
- під час Форуму «Відновлення України: якісні інституції та економічна безпека» 01.12.2025 та для внесення пропозицій до резолюції Форуму,
- при підготовці відкритого меморандуму щодо продовження реформування сфери громадського транспорту, модернізації інфраструктури та розвитку виробництва рухомого складу.

Сфера громадського транспорту розглядається не лише як сектор послуг, а як:

- інструмент **збереження людського капіталу** в прифронтових регіонах;
- елемент **економічної та логістичної стійкості**;
- драйвер **локалізованого промислового виробництва** і зайнятості;
- частина **критичної інфраструктури** у воєнний та повоєнний період.

## 1. Довоєнний стан: незавершена реформа сфери послуг перевезення

### 1.1. Фрагментована модель регулювання

До 2022 року в Україні діяла **структурно слабка й фрагментована модель організації громадських перевезень**:

- окреме регулювання **автотранспорту** та **міського електротранспорту** (різні закони, розірвані процедури, відсутність єдиних стандартів для міської/агломераційної мобільності);
- брак **єдиного рамкового закону** для міського й приміського громадського транспорту як інтегрованої системи;
- розрив між **міськими** та **приміськими/міжміськими** маршрутами, що створювало дублювання, хаос у мережі та неефективне використання ресурсів.

Паралельно готувались концепції та законопроекти (включно з ініціативами на кшталт законопроекту №3870, концепції «РУХ» тощо), але **реформа так і не була імплементована як національна політика**.

### 1.2. Відсутність повноцінного інституту організатора послуг

Ключовий системний дефект довоєнної моделі:

**Україна фактично не мала повноцінного інституту організатора послуг громадського транспорту** — такого, який діє в країнах ЄС та інших розвинених регіонах світу й здатен системно управляти маршрутними мережами, тарифною політикою, стандартами якості, контрактами й закупівлями.

Наслідки:

- **відсутність інтегрованих мереж** на рівні міст, агломерацій і регіонів;
- дублювання маршрутів, коли різні перевізники конкурують «за пасажирів на зупинці», а не за якість послуги через відкриті конкурси;
- неузгоджені тарифи та квиткові системи;
- відсутність реального управління якістю та екологічністю послуг;
- фактична **фрагментація відповідальності** між різними структурами органів місцевого самоврядування.

Окремі міста (зокрема Вінниця, Чернігів та деякі інші) почали впроваджувати:

- елементи **контрактної моделі організації перевезень**;
- більш системний підхід до планування маршрутів і тарифів;
- кроки в напрямку оплати за транспортну роботу.

Однак ці підходи:

- залишалися **локальними практиками** в межах окремих міст;
- **не охоплювали приміські перевезення та агломераційний рівень**;
- не були закріплені як єдина **національна модель**, сумісна з підходами ЄС (Regulation 1370/EC).

Тому можна говорити, що **процес переходу до контрактної моделі був розпочатий у низці міст, але не став системним і загальнонаціональним рішенням.**

### **1.3. Фінансова модель: «самозабезпечення + компенсація»**

До 2022 року переважна більшість перевізників працювала у моделі:

- **самостійний збір виручки від пасажирів**;
- **фрагментарні компенсації за перевезення пільговиків** з місцевих бюджетів.

Компенсація пільгових перевезень:

- відносилась до **видатків місцевих бюджетів** (стаття 91 Бюджетного кодексу України);
- здійснювалася через програми соціального захисту та компенсаційні виплати, порядок яких визначали самі громади.

Наслідок:

- громади з обмеженими бюджетами **не могли забезпечити достатній рівень компенсацій**;
- перевізники не мали **прогнозованого та контрактно зафіксованого доходу**;
- якість послуг, стан рухомого складу та безпека **поступово деградували**;
- спроби перейти до моделі **оплати за транспортну роботу** мали локальний характер і не були оформлені як єдиний державний курс.

## **2. Вплив повномасштабної війни на сферу громадського транспорту**

### **2.1. Руйнування інфраструктури та втрати рухомого складу**

Повномасштабна агресія РФ призвела до:

- знищення й пошкодження **депо, трамвайних колій, тролейбусних мереж, мостів, доріг, тягових підстанцій, зупинкової інфраструктури**;
- втрати значної частини **рухомого складу** — особливо в прифронтових і прифронтово-близьких регіонах;
- вимушеної зупинки або різкого скорочення роботи систем громадського транспорту в окремих містах та громадах.

У результаті **багато громад залишилися без повноцінної системи мобільності**, що безпосередньо вдарило по:

- економічній активності;

- доступу громадян до роботи, освіти, медицини;
- можливості малого бізнесу працювати й утримувати персонал.

## 2.2. Фінансовий, соціальний і кадровий удар

- масова внутрішня міграція й зовнішня еміграція зменшили **пасажиropотоки**;
- зросли витрати на **безпеку перевезень** (укриття, коригування графіків з урахуванням повітряних тривог, спеціальні маршрути для евакуації тощо);
- значна частина перевізників працює на межі виживання, а деякі сегменти ринку фактично **згорнуті**;
- у прифронтових регіонах спостерігається **гострий дефіцит кадрів** (водії, інженери, ремонтний персонал).

## 2.3. Блекаути та енергетична нестійкість

В умовах атак на енергетичну інфраструктуру:

- громадський транспорт стає **ключовим елементом енергетично стійкої мобільності**;
- різко зростає роль:
  - **енергоефективного електричного транспорту**;
  - транспорту з **гібридними силовими установками**;
  - транспорту, який використовує **альтернативні види енергії** на основі **відновлюваних джерел** (біогаз, біопаливо, водень, синтетичні палива тощо).

Питання **оновлення парку** тісно пов'язується з питанням зміни технічної платформи і підвищення енергетичної стійкості громад.

# 3. Державні та фінансові рішення 2022–2025 років: потенціал і прогалини

## 3.1. Локалізація у публічних закупівлях машинобудування

У 2021–2022 роках ухвалено законодавчі рішення щодо локалізації у публічних закупівлях машинобудівної продукції (законопроект №3739 та похідні акти):

- для низки товарів, у тому числі **рухомого складу громадського транспорту, залізничного транспорту й комунальної техніки**, встановлено **мінімальний ступінь локалізації виробництва**, який поступово зростає до рівня **40% і більше**;
- декларовані цілі:
  - **оновлення основних фондів** (у тому числі рухомого складу);
  - **збереження та створення робочих місць**;
  - **модернізація промислових потужностей**.

Постанова КМУ визначила **порядок підтвердження ступеня локалізації**, технічні процедури, перелік товарів та винятки.

Однак на практиці:

- довгий час **не було системної інтеграції локалізаційних вимог** із програмами відновлення транспорту;
- рішення щодо закупівель часто приймалися **без урахування потенціалу кооперації з європейськими виробниками** на території України;
- у попередні роки широко використовувалися **закупівлі готового рухомого складу з третіх країн** (зокрема автобусів із дизельними двигунами), що:
  - суперечило логіці євроінтеграції;
  - не сприяло розвитку високого рівня локалізації;
  - виявляло **слабкість промислової політики** у частині машинобудування для громадського транспорту.

Інакше кажучи, локалізація юридично з'явилася, але індустріальна, транспортна й фінансова політики недостатньо синхронізовані, щоб зробити її реальним драйвером внутрішнього виробництва.

### 3.2. Програми ЄІБ/ЄБРР: між оновленням рухомого складу і промисловим розвитком

Програми типу «Міський громадський транспорт України» (ЄІБ) спрямовані на:

- фінансування закупівель рухомого складу (автобуси, тролейбуси, іноді трамваї) та пов'язаних інфраструктурних об'єктів;
- роботу переважно з великими містами й комунальними підприємствами.

Сильні сторони:

- створюють реальний ресурс для оновлення інфраструктури й рухомого складу;
- дозволяють реалізовувати великі проекти модернізації.

Слабкі місця:

- немає повноцінної інтеграції цих програм із:
  - інструментами заохочення закупівлі продукції місцевого виробництва;
  - програмами кооперації з європейськими виробниками на базі українських потужностей;
  - вимогами локалізації як частини промислової політики;
- приватні перевізники майже не мають доступу до цих інструментів фінансування;
- вибір технічних рішень (тип двигуна, паливо, екологічні характеристики) часто не пов'язаний з довгостроковими цілями зеленого переходу та енергетичної стійкості.

Таким чином, частина «готового рухомого складу» могла бути:

- як імпортною, так і умовно «місцевою» (складеною або доукомплектованою в Україні), але ключовим недоліком залишалася відсутність цілеспрямованої політики:
- розвитку локалізованого виробництва;
- спільних проєктів з європейськими партнерами;
- орієнтації на екологічно чисті типи транспорту.

### 3.3. Ukraine Facility як рамка для трансформації

Програма Ukraine Facility (50 млрд євро на 2024–2027 роки) є головною рамкою:

- для структурних реформ;
- для інвестиційного відновлення;
- для інституційної модернізації.

Водночас у поточній конфігурації:

- немає окремого, чітко оформленого блоку, який би поєднував:
  - реформу ринку послуг громадського транспорту;
  - локалізацію виробництва;
  - модернізацію інфраструктури;
  - підтримку прифронтових громад та ММСП у транспортному секторі.

Це створює вікно можливостей: сформувані окремі транспортно-промисловий пакет у межах Ukraine Facility і суміжних інструментів.

## 4. Ключові структурні виклики

На основі аналізу можна виокремити такі стратегічні проблеми:

1. Незавершена реформа ринку послуг перевезення
  - локальні спроби впровадження контрактної моделі (Вінниця, Чернігів тощо) не перетворилися на національну політику;
  - відсутній законодавчо закріплений інститут організатора послуг;

- о інтеграція міських і приміських перевезень, особливо на рівні агломерацій, залишається слабкою.
- 2. **Тимчасова модель компенсації пільгового проїзду**
  - о компенсація з місцевих бюджетів є **фрагментованою і фінансово нестійкою**;
  - о це прийнятний **тимчасовий механізм**, але не модель для довгострокового розвитку;
  - о відсутній чіткий **роадмен переходу до оплати за транспортну роботу**.
- 3. **Нерівний доступ до фінансування для приватних перевізників**
  - о існуючі кредитні й донорські програми орієнтовані насамперед на **муніципальні проєкти**;
  - о приватні оператори, які становлять значну частину ринку, **не мають рівних можливостей** оновлювати парк і брати участь у програмах модернізації.
- 4. **Слабка інтеграція промислової, транспортної та «зеленої» політик**
  - о локалізація формально існує, але **не вбудована** в логіку міжнародних та національних програм фінансування транспорту;
  - о у минулі роки використовувалися рішення (зокрема закупівля дизельних автобусів з третіх країн), що **не відповідають** курсу на євроінтеграцію, декарбонізацію та промислову політику, орієнтовану на внутрішнє виробництво.
- 5. **Ризики демографічної ерозії прифронтових регіонів**
  - о без роботи та базових послуг (включно з транспортом) **люди продовжуватимуть виїжджати**;
  - о транспорт – це не лише сервіс, а й **інструмент утримання населення та економічної активності** в громадах.
- 6. **Енергетична вразливість і необхідність модернізації технічної платформи транспорту**
  - о старі дизельні рішення не відповідають ані воєнній реальності (блекаути), ані зеленому курсу;
  - о потрібен перехід до **енергоєфективних електричних, гібридних та «відновлюваних» транспортних платформ**.

## 5. Стратегічні можливості та напрями політики

### 5.1. Завершення реформи ринку послуг перевезення

Необхідні кроки:

- законодавче закріплення **інституту організаторів послуг** (на рівні міст, агломерацій, регіонів);
- перехід до моделі **Public Service Contracts** (оплата за транспортну роботу, а не «за пасажира на зупинці»);
- інтеграція **міських і приміських маршрутів**, особливо в прифронтових агломераціях;
- впровадження **єдиних стандартів якості, безпеки, доступності й екологічних вимог**.

### 5.2. Роадмен переходу від компенсацій до контрактної моделі

Компенсація за пільгові перевезення визнається:

- **тимчасовим необхідним інструментом** (зокрема в умовах війни);
- інструментом, який має бути **логічно вбудований** у перехід до:
  - о контрактної моделі оплати за транспортну роботу;
  - о сучасної системи **атомізованих субсидій/пільг**, прив'язаних до пасажира чи контракту, а не до хаотичного відшкодування перевізникам.

Потрібно ухвалити **державний план переходу**, що:

- визначить етапи,
- узгодить механізми фінансування,
- врахує роль приватних і комунальних операторів.

### 5.3. Локалізоване виробництво рухомого складу

На базі закону про локалізацію:

- **синхронізувати** всі програми оновлення рухомого складу з вимогами локалізації (з виходом на  $\geq 40\%$ );
- забезпечити **рівний доступ** комунальних і приватних перевізників до фінансових інструментів оновлення парку;
- сформувавши **дворівневу промислову стратегію**:
  1. **2026–2027 роки** – запуск пілотних кластерів локалізованого виробництва **малих міських та приміських електробусів і автобусів на відновлюваних видах енергії та гібридних платформах** (з розосередженими виробничими майданчиками, орієнтованими на прифронтові та промислові регіони).
  2. **Після стабілізації безпеки** – масштабування виробництва рухомого складу **великої місткості** (трамваї, тролейбуси, електробуси великої місткості, приміські поїзди, у перспективі - водневі та інші інноваційні платформи).

### 5.4. Інтеграція транспортної політики в рамках Ukraine Facility та інших інструментів

Пропонується:

- сформувавши **транспортно-промисловий блок** в межах Ukraine Facility та інших міжнародних програм;
- поєднати в ньому:
  - реформу організації послуг (організатори, контракти, стандарти);
  - локалізоване виробництво рухомого складу;
  - модернізацію інфраструктури;
  - підтримку ММСП у транспортному секторі;
  - пріоритет прифронтових регіонів.

### 5.5. Роль громадського транспорту в утриманні людського капіталу та економічній безпеці

Громадський транспорт:

- є **умовою реалізації всіх інших інструментів підтримки бізнесу**, передбачених у проекті резолюції Форуму (фінанси, страховки, податки, людський капітал, кластери);
- забезпечує **доступ до роботи, освіти, медицини, адміністративних послуг**;
- дозволяє підприємцям, ветеранам, ВПО та місцевим мешканцям **реально працювати в прифронтових громадах**, а не лише «існувати» на папері.

Без надійної, сучасної й доступної системи громадського транспорту **усі інші заходи підтримки ММСП та відбудови прифронтових регіонів втрачають значну частину ефективності**.

## **Додаток 2.**

до МЕМОРАНДУМУ про партнерство для реформування сфери громадського транспорту, модернізації інфраструктури та розвитку локалізованого виробництва рухомого складу в Україні

**Орієнтовна структура пілотних проєктів на 2026–2027 роки**

### Додаток 3.

до МЕМОРАНДУМУ про партнерство для реформування сфери громадського транспорту, модернізації інфраструктури та розвитку локалізованого виробництва рухомого складу в Україні

### Перелік підписантів

	Організація, підприємство, установа	ПІБ	Підпис	Дата приєднання
1.	ГО "Український Транспортний Союз"	Володимир Балін		01.12.2025
2.	ГС "Всеукраїнське об'єднання пасажирських перевізників"	Ігор Житінський		01.12.2025
3.	ГС Українська асоціація учасників ринку електромобілів"	Вадим Ігнатов		01.12.2025
4.	ГО «Асоціація Агровольтаїки України»	Іван Самсоненко		01.12.2025
5.	IAK Agrar Consulting GmbH	Sven Gehlhaar		01.12.2025
6.	ГС "Київський Хай-Тек Кластер"	Анатолій Долинний		01.12.2025
7.	ГО "Українська асоціація виробників біоетанолу"	Тарас Миколаєнко		01.12.2025
8.	ГС "Запорізький кластер "ІАМ"	Андрій Карпенко		01.12.2025
9.	ГС «Об'єднання пасажирських перевізників Київщини»	Євгеній Лук'яненко		10.12.2025

