

ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПОСЛУГИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

PRICING FOR PUBLIC TRANSPORT SERVICES IN UKRAINE: CURRENT TRENDS, PROBLEMS AND PROSPECTS

У статті досліджено сучасний стан тарифоутворення у громадському транспорті України та визначено ключові проблеми чинної калькуляційної моделі, що базується на повній собівартості та нормативній рентабельності. Показано, що така модель не враховує реальний пасажиропотік, оскільки у більшості міст відсутні сучасні системи електронного обліку, що призводить до спотворення даних та зниження довіри пасажирів. Встановлено, що чинна практика створює хронічну збитковість комунальних транспортних підприємств і посилює їх залежність від бюджетних дотацій. У роботі обґрунтовано необхідність переходу до гнучкіших і прозоріших моделей тарифоутворення, які поєднують економічну обґрунтованість та соціальну доступність. Запропоновано нову формулу тарифу, що включає витрати, плановий прибуток, дотації з місцевих бюджетів та інші доходи (реклама, оренда, сервіси). Показано, що впровадження електронного квитка та автоматизованих систем обліку пасажирів дозволить забезпечити точність розрахунків, диференційовані тарифи за часом чи відстанню, а також справедливий розподіл витрат. Практична значимість статті полягає у розробленні науково обґрунтованої концепції тарифної політики, здатної забезпечити фінансову стабільність перевізників, соціальний захист вразливих груп населення та підвищення прозорості транспортної системи.

Ключові слова: громадський транспорт, ціноутворення, тарифна політика, калькуляційний підхід, соціальна доступність, дотації, інтегрований квиток, зональна система, транспортні субсидії, економічна ефективність.

The article explores the current state of fare setting in Ukraine's public transport sector and highlights the limitations of the existing cost-based model, which relies on full cost recovery and normative profitability. The purpose of the study is to demonstrate the necessity of transitioning to more flexible and transparent approaches that balance economic efficiency with social affordability. The relevance of the research stems from the persistent mismatch between actual operating costs and established fares, resulting in chronic unprofitability of municipal transport companies and their heavy dependence on subsidies. The methodology applied in the study involves systemic analysis of tariff formation mechanisms, evaluation of their economic implications, and conceptual modeling of a revised formula. The proposed methodology integrates several key components: operating costs, planned profit margins, local budget subsidies, and alternative revenue streams such as advertising, rental of transport infrastructure, and auxiliary services. The inclusion of these elements ensures that tariffs reflect not only cost accounting but also broader financial realities of transport enterprises. In addition, the paper emphasizes the role of digital technologies – primarily electronic ticketing and automated passenger accounting systems – as tools for eliminating distortions in data collection and ensuring fair and transparent fare policies. The results indicate that the adoption of the proposed tariff formula can significantly reduce financial instability by balancing the burden between passengers, local governments, and transport operators. Digital monitoring of passenger flows enables the introduction of distance-based or time-differentiated fares, which improves both social fairness and economic efficiency. Moreover, the integration of adaptive tariff systems enhances flexibility in pricing policies and increases public confidence in fare calculations. The findings also underline the importance of supplementing passenger revenues with additional funding sources. By developing advertising opportunities, leasing spaces, or implementing ecological taxes and targeted subsidies, municipal operators can reduce their dependence on unstable passenger flows. The implementation of an integrated electronic ticket system across multiple modes of public transport is highlighted as a key step toward improving passenger convenience and promoting modal shift from private cars to public transport. The practical significance of the study lies in the creation of a scientifically grounded framework for tariff policy, one that ensures the financial sustainability of municipal enterprises, protects vulnerable social groups through targeted subsidies, and promotes transparency and efficiency in transport operations. This framework serves as a roadmap for modernizing Ukraine's fare-setting system and aligning it with European practices, while maintaining a balance between economic rationality and social justice.

Key words: public transport, pricing, tariff policy, cost-based approach, social affordability, subsidies, integrated ticket, zonal system, transport subsidies, economic efficiency.

УДК 338.47

DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.19-28>

Ільчов А.І.¹

аспірант,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка

Ilyichov Anton

Taras Shevchenko
National University of Kyiv

Постановка проблеми. Чинна витратна модель визначення тарифів покладається на повну собівартість і нормативну рентабельність, але часто ігнорує фактичний пасажиропотік (через відсутність повноцінного електронного обліку) та призводить до соціальної напруги: економічно «правильний» тариф може бути недосяжним для

окремих груп населення. Це створює хронічну збитковість та залежність від дотацій, а також підриває довіру до розрахунків.

Аналіз останніх публікацій і підходів. Теоретична й методична база ціноутворення у пасажирських перевезеннях ґрунтується на поєднанні собівартості, попиту, субсидювання та правового

¹ ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-1584-8235>

регулювання; у європейській практиці поширене часткове/повне бюджетне дофінансування для забезпечення доступності. В Україні розрахунки спираються на затверджені методики та галузеві закони, що визначають повноваження органів місцевого самоврядування у погодженні тарифів і підходи до обґрунтування. Сучасна критика витратної моделі зводиться до її відірваності від реального попиту та обмеженої прозорості без е-квитка, що унеможлиблює точний розподіл витрат і справедливе ціноутворення без системних дотацій.

Постановка завдання. Сформувати й обґрунтувати комплексну модель тарифоутворення, що поєднує витратний компонент із системними коригуваннями (дотації, інші доходи) та цифровими інструментами обліку попиту, і запровадити політики (зональна/інтегрована оплата, «зелена» диференціація, адресні субсидії), які забезпечують прозорість, соціальну справедливість і фінансову стійкість.

Виклад основного матеріалу дослідження. Громадський транспорт є критично важливою складовою міської інфраструктури, що забезпечує мобільність населення та сприяє економічному розвитку. Умови його функціонування тісно пов'язані з системою ціноутворення, яка, своєю чергою, визначає доступність перевезень для різних верств населення. В Україні механізм формування тарифів на послуги громадського транспорту зазнає постійних змін, що обумовлено як економічними чинниками (інфляція, зростання цін на паливо, енергоносії та запчастини), так і соціально-політичними аспектами. Метою статті є аналіз сучасних підходів до ціноутворення в українському громадському транспорті, виявлення проблем та обґрунтування перспектив його вдосконалення.

Теоретичні основи ціноутворення у сфері транспортних послуг

Ціноутворення в галузі громадських перевезень залежить від складної сукупності факторів: собівартості транспортних послуг, попиту з боку населення, рівня державного субсидювання та загальної економічної ситуації. За визначенням економістів, тариф у сфері пасажирських перевезень – це грошовий еквівалент витрат на перевезення одного пасажирів з урахуванням прибутковості та регуляторної політики. Особливістю громадського транспорту є його соціальний характер: послуга повинна бути доступною навіть за умов її збитковості для перевізника. У низці країн світу (наприклад, Франція, Німеччина, Швеція) діє принцип часткового або повного субсидювання з місцевого бюджету для забезпечення рівного доступу до транспортних послуг [4].

Установлення тарифів на послуги громадського транспорту в Україні є багаторівневим процесом, що регулюється низкою нормативно-правових актів, які визначають повноваження органів

державної влади та місцевого самоврядування, порядок формування тарифів, методики їх обґрунтування та процедури погодження. Формування тарифної політики в комунальному транспорті відображає специфіку поєднання економічної логіки з соціальними зобов'язаннями держави.

Правове підґрунтя ціноутворення у сфері транспорту закладене в Господарському кодексі України, відповідно до якого суб'єкти господарювання можуть здійснювати цінову діяльність як на вільних засадах, так і в умовах державного регулювання. Зокрема, стаття 191 передбачає можливість встановлення фіксованих або граничних тарифів, якщо це визначено законом чи підзаконним актом. Це дає змогу державі чи органам місцевого самоврядування втручатися у процес тарифоутворення в соціально важливих сферах, до яких безперечно належить громадський транспорт.

Ключову роль у регулюванні тарифів на послуги міського транспорту відіграють положення Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», відповідно до яких місцеві ради через свої виконавчі органи мають повноваження щодо встановлення тарифів на послуги, що надаються комунальними підприємствами. Це означає, що остаточне рішення про зміну вартості проїзду у комунальному транспорті приймається на рівні громади з урахуванням економічного обґрунтування та соціальної доцільності.

Спеціальне галузеве регулювання міститься в Законі України «Про транспорт», який визначає засади державної політики в сфері транспортних послуг. У статтях 10 та 14 цього закону наголошується на важливості поєднання економічної ефективності та соціального захисту при формуванні тарифів, а також закріплюється право органів місцевого самоврядування погоджувати тарифи для підприємств міського транспорту.

У контексті пасажирських перевезень автомобільним транспортом регуляторні положення деталізуються у Законі України «Про автомобільний транспорт», який встановлює, що тарифи на перевезення пасажирів, у тому числі регулярні міські та приміські маршрути, формуються з урахуванням економічної ситуації, собівартості послуг та потреб населення. Закон також передбачає обов'язкове обґрунтування зміни тарифів перевізниками та відповідне погодження з органами виконавчої влади або місцевого самоврядування, залежно від форми власності перевізника.

Практичний інструментарій розрахунку тарифів регламентується Методикою розрахунку тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1195 від 17 листопада 2009 року. Вона визначає перелік витрат, які підлягають врахуванню при формуванні тарифу: витрати на паливо, енергоносії, ремонтні роботи,

зарплату, амортизацію, податки тощо. Дана методика покликана забезпечити об'єктивність та прозорість тарифної політики.

Окрему увагу слід звернути на Постанову Кабінету Міністрів України № 1548 від 25 грудня 1996 року, яка встановлює повноваження органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо регулювання цін і тарифів. Згідно з цією постановою, місцеві органи влади мають право затверджувати тарифи на послуги міського транспорту, якщо ці послуги надаються підприємствами, що належать до комунальної форми власності.

Нарешті, у випадках, коли підприємства міського транспорту функціонують у складі комунальних господарських об'єднань, до них може також застосовуватися положення Закону України «Про державне регулювання у сфері комунальних послуг», що передбачає механізми формування тарифів із забезпеченням прозорості та обґрунтованості, а також процедури публічного обговорення змін.

Таким чином, тарифоутворення у сфері комунального транспорту в Україні спирається на багатокомпонентну правову базу, яка забезпечує як можливість економічно виваженого ціноутворення, так і реалізацію соціально значущих функцій. Роль місцевих органів влади є визначальною, оскільки саме вони виступають відповідальними за баланс між економічною доцільністю та соціальною справедливістю при визначенні вартості транспортних послуг.

Існуюча модель тарифоутворення в комунальному транспорті України побудована на калькуляційному підході: тариф визначається на основі повної собівартості перевезень із урахуванням витрат на паливо, електроенергію, заробітну плату, ремонт та амортизацію рухомого складу. При цьому допускається закладення нормативної рентабельності. Така модель формально відповідає принципам економічної обґрунтованості, але має суттєві недоліки: по-перше, вона не враховує реальний пасажиропотік (через відсутність сучасних систем електронного обліку), по-друге, суперечить соціальному принципу доступності, оскільки тарифи, розраховані лише на основі витрат, стають непосильними для частини населення [22].

Формування тарифів на послуги громадського транспорту в Україні базується на принципі економічно обґрунтованої собівартості, доповненої нормативним рівнем прибутку та соціальними коригуваннями. Визначальним документом для розрахунку тарифів є Методика формування тарифів на послуги пасажирських перевезень, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17.11.2009 р. Вона встановлює єдиний підхід до розрахунків як для комунального, так і для приватного транспорту.

Тариф на перевезення одного пасажирів визначається як сума економічно обґрунтованих витрат, які припадають на одну поїздку, та запланованого рівня прибутку, поділена на обсяг очікуваних пасажирських перевезень у відповідному періоді.

Ключові складові тарифу включають витрати на паливо або електроенергію, оплату праці, технічне обслуговування, амортизацію, адміністративні витрати, а також податки й збори. Наприклад, дизельний автобус із витратою 30 л/100 км і пробігом 100 км на день споживатиме $30 \text{ л} \times 35 \text{ грн/л} = 1050 \text{ грн/день}$ на пальне.

У місті Київ, станом на 2024 рік, тариф на поїзд у метро становить 8 грн. Основними складовими витрат стали оплата праці працівників КП «Київський метрополітен», витрати на електроенергію та капітальні ремонти. За даними підприємства, реальна собівартість однієї поїздки перевищує 22 грн, однак частину витрат покриває бюджет міста.

У Львові тариф на поїзд у електротранспорті був підвищений до 15 грн у 2024 році. Поясненням стало зростання вартості електроенергії та значне оновлення рухомого складу. Комунальне підприємство «Львівелектротранс» представило розрахунки, згідно з якими щомісячні витрати на один трамвай становлять понад 200 тис. грн.

Процедура затвердження нового тарифу вимагає обов'язкового етапу громадських слухань, аналізу публічних витрат підприємств та погодження виконавчим комітетом місцевої ради. У випадку невідповідності економічно обґрунтованого тарифу соціальним очікуванням, муніципалітети можуть передбачити дотації або субвенції.

Таким чином, тариф на поїзд у громадському транспорті є результатом складного розрахункового процесу, який поєднує бухгалтерську логіку, елементи прогнозування, державне регулювання та соціальні компенсатори. Економічна обґрунтованість тарифу є лише одним із критеріїв – не менш важливими залишаються політична прийнятність та соціальна справедливість, що зумовлює багатофакторність тарифної політики у цій сфері.

Ціноутворення у сфері громадського транспорту в Україні стикається з низкою системних проблем, серед яких першочерговою є невідповідність тарифів фактичній собівартості перевезень. Через зношеність рухомого складу, зростання вартості пального та енергоносіїв, а також інфляційні процеси, витрати перевізників постійно збільшуються. Водночас тарифи залишаються на рівні, що часто не покриває навіть мінімальних витрат. Це призводить до хронічної збитковості комунальних транспортних підприємств і їхньої залежності від бюджетних дотацій.

Другою проблемою є недосконалість методики розрахунку тарифів, яка базується переважно на

калькуляційному підході. Такий підхід не враховує реального пасажиропотоку, адже система електронного обліку пасажирів у більшості міст відсутня або функціонує частково. Внаслідок цього розрахунки перевізників часто будуються на планових показниках, що створює простір для маніпуляцій і недовіри з боку громади. У результаті виникають соціальні конфлікти: населення вважає тарифи завищеними, а перевізники стверджують про їхню економічну необґрунтованість.

Ще однією суттєвою проблемою є суперечність між економічною доцільністю та соціальною справедливістю тарифів. Для значної частини населення, особливо пенсіонерів, студентів та малозабезпечених, навіть економічно обґрунтований тариф є непосильним. Це змушує державу і місцеві органи влади запроваджувати систему пільг і компенсацій, яка, однак, часто фінансується із запізненням або не в повному обсязі. Така практика створює додатковий фінансовий тиск на транспортні підприємства, поглиблюючи їхню збитковість.

Останньою ключовою проблемою є відсутність комплексного підходу до тарифної політики та фінансування транспорту. В Україні ціноутворення в громадському транспорті розглядається переважно як локальне питання кожного міста, тоді як у більшості європейських країн діють регіональні або національні транспортні стратегії з чітко визначеним механізмом фінансування. Недостатня інтеграція тарифів між різними видами транспорту (автобус, трамвай, метро) та відсутність єдиного електронного квитка ускладнюють мобільність пасажирів і знижують ефективність використання транспортної системи в цілому.

Подолання проблеми хронічної збитковості комунальних транспортних підприємств можливе лише за рахунок переходу до більш гнучкої та прозорої моделі ціноутворення. Насамперед доцільно застосовувати формулу, яка враховує не лише витрати і прибуток підприємства, а й дотації з місцевого бюджету та інші доходи. Це дозволить знизити навантаження на пасажирів, одночасно забезпечуючи стабільність фінансових потоків перевізників. Таким чином, тариф буде відображати реальну економічну ситуацію, а не лише витратний підхід, що характерний для чинної методики.

Важливим кроком є впровадження нової формули розрахунку тарифу:

$$T = \frac{(B + \Pi) - (D_{\text{мб}} + D_{\text{ін}})}{Q},$$

де: B – усі витрати підприємства за попередній період,

Π – плановий прибуток,

$D_{\text{мб}}$ – дотації з місцевого бюджету,

$D_{\text{ін}}$ – інші доходи підприємства (реклама, оренда, додаткові сервіси),

Q – кількість перевезених пасажирів за попередній період.

Така формула дозволяє врахувати реальні економічні параметри діяльності перевізника та створює умови для обґрунтованого встановлення вартості проїзду.

Додатковим інструментом для удосконалення тарифоутворення має стати впровадження систем електронного обліку пасажирів, що дозволить точно визначити показник Q у формулі. Це усуне спекуляції щодо пасажиропотоку та забезпечить прозорість розрахунків. Запровадження електронного квитка дає можливість аналізувати пасажиропотік у розрізі часу, маршрутів та категорій пасажирів, що дозволить застосовувати більш гнучкі підходи, наприклад, знижені тарифи у непікові години чи для коротких поїздок.

Важливим напрямом також є інтеграція соціального аспекту у тарифну політику. Дотації з місцевого бюджету та інші доходи (наприклад, реклама у транспорті) фактично виконуватимуть функцію перехресного субсидювання, зменшуючи фінансовий тиск на кінцевого споживача. Це особливо актуально для соціально вразливих груп, для яких навіть невелике підвищення тарифів може бути суттєвим. Таким чином, нова модель не лише сприятиме фінансовій стабільності комунальних підприємств, а й забезпечить баланс між економічною обґрунтованістю та соціальною справедливістю.

Одним із перспективних напрямів вирішення проблеми тарифоутворення є запровадження інтегрованої тарифної системи. Створення єдиного електронного квитка, що діє на всі види громадського транспорту – автобус, трамвай, тролейбус, метро, міську електричку – забезпечить прозорість розрахунків та зручність для пасажирів. Така система дозволить уникнути дублювання витрат користувачів, підвищить мобільність населення й стимулюватиме відмову від використання приватних автомобілів, що позитивно позначиться і на екологічному стані міст.

Другим напрямом є впровадження гнучкого тарифоутворення на основі поведінки пасажирів. Це може включати введення абонементів на різні часові періоди (тиждень, місяць, рік), що дозволить пасажирам економити кошти, а транспортним підприємствам отримати прогнозований та гарантований дохід. Крім того, доцільно застосувати механізм «travel cap» – коли після досягнення певної суми витрат за день або тиждень пасажир отримує право на безкоштовні подальші поїздки. Такий підхід вже довів свою ефективність у містах Європи, зокрема у Лондоні.

Важливим кроком також може стати екологічна та інноваційна диференціація тарифів. Йдеться про зниження вартості проїзду у транспорті з низьким рівнем шкідливих викидів – електробусах,

тролейбусах та трамваях. Це стимулюватиме населення користуватися екологічно чистими видами транспорту, а муніципалітети отримають додаткові аргументи для інвестування у модернізацію рухомого складу. Фінансування такого підходу може здійснюватися за рахунок екологічних податків та спеціальних грантових програм.

Окрім того, слід приділити увагу розширенню додаткових джерел фінансування комунального транспорту. Зокрема, ефективним інструментом може стати розвиток реклами у транспорті, здача в оренду площ на станціях і зупинках, а також партнерські програми з бізнесом. Це дозволить знизити залежність тарифів від пасажиропотоку та забезпечить транспортним підприємствам додаткові кошти для оновлення інфраструктури. Важливим елементом також є перехід до системи адресних транспортних субсидій, коли державна допомога надається безпосередньо соціально вразливим групам населення. Такий підхід дозволить зберегти соціальну справедливість, уникнувши надмірного навантаження на бюджети транспортних підприємств.

У сучасній практиці ціноутворення в Україні тариф на проїзд у більшості міст має фіксований характер: незалежно від довжини маршруту пасажир платить однакову суму. Така система зручна для адміністрування, однак вона є економічно неефективною, оскільки не враховує реальну відстань перевезення. У результаті короткі поїздки часто переохресно субсидують довгі, що знижує соціальну справедливість та підриває довіру пасажирів до тарифної політики.

Запровадження диференційованих тарифів за довжиною маршруту дозволило б створити більш збалансовану систему. Вона може базуватися на принципі «зональної оплати» або «кількості зупинок», як це поширено у європейських містах. Наприклад, для поїздок до 3–4 км тариф може бути мінімальним, тоді як для довгих поїздок (10–15 км) – вищим. Такий підхід стимулює населення частіше користуватися транспортом на коротких дистанціях та розвантажує приватні автомобілі в межах міста.

Технічно реалізувати цей підхід можливо лише за умов функціонування електронного квитка та автоматизованої системи обліку. Використання транспортних карток чи QR-квитків дозволяє фіксувати місце посадки та висадки пасажирів, а отже – точно визначати довжину поїздки. Це робить тарифоутворення прозорим, а розрахунки – обґрунтованими. До того ж, така система відкриває можливості для додаткових інновацій, наприклад, застосування знижок у непікові години або безкоштовних пересадок у межах однієї поїздки.

Впровадження зональної чи відстаневої моделі ціноутворення також дозволяє інтегрувати різні

види транспорту в єдину мережу. Пасажир може здійснювати пересадку з автобуса на трамвай чи метро, сплачуючи сумарно менше, ніж за окремі квитки. Це відповідає європейським практикам, де громадський транспорт розглядається не як набір розрізнених маршрутів, а як єдина система мобільності. Для України такий підхід може стати важливим кроком у напрямі підвищення ефективності транспортних підприємств та задоволення потреб населення.

Висновки. У ході дослідження встановлено, що чинна модель ціноутворення в громадському транспорті України базується на калькуляційному підході, який передбачає розрахунок тарифу на основі повної собівартості перевезень із включенням нормативного прибутку. Попри формальну економічну обґрунтованість, така система не враховує реальні обсяги пасажиропотоку та часто призводить до невідповідності тарифів фінансовим можливостям населення. Це зумовлює збитковість транспортних підприємств та їхню залежність від бюджетних дотацій.

Серед основних проблем виділено невідповідність тарифів фактичній собівартості перевезень через постійне зростання витрат на паливо, електроенергію та ремонт, відсутність системи електронного обліку пасажирів, що унеможливає точне визначення реального пасажиропотоку, а також соціальну несправедливість тарифної політики, коли навіть економічно обґрунтовані тарифи є непосильними для певних груп населення. Додатковою перешкодою розвитку є фрагментарність транспортної стратегії, відсутність єдиного підходу до тарифів для різних видів транспорту та недорозвиненість інтегрованих систем оплати.

Для подолання зазначених проблем запропоновано запровадити нову формулу розрахунку тарифу, що враховує витрати, плановий прибуток, дотації з місцевого бюджету та інші доходи підприємств, поділені на реальну кількість перевезених пасажирів. Важливим завданням є впровадження системи електронного квитка та автоматизованого обліку, яка забезпечить точність розрахунків та прозорість тарифної політики. Необхідно застосувати диференційовані тарифи залежно від довжини поїздки, часу доби чи виду транспорту, що дозволить більш справедливо розподілити навантаження між різними групами пасажирів. Важливим елементом є розвиток альтернативних джерел фінансування, зокрема реклами, оренди, екологічних податків та державно-приватного партнерства, а також перехід до системи адресних транспортних субсидій.

Реалізація запропонованих заходів забезпечить формування збалансованої тарифної політики, що поєднує економічну ефективність і соціальну справедливість. Запровадження нової формули

та системи електронного обліку пасажирів підвищить прозорість і довіру з боку громадськості, а диференціація тарифів сприятиме більш раціональному використанню транспортної мережі. Альтернативні джерела фінансування зменшать навантаження на місцеві бюджети, а адресні субсидії підтримають соціально вразливі групи населення. У результаті буде створено сучасну модель ціноутворення, здатну забезпечити стабільний розвиток комунального транспорту та високий рівень доступності перевезень для всіх верств населення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Banister D. *Transport Policy and the Environment*. New York: Routledge, 2005. 384 p.
2. Button K. *Transport Economics*. 3rd edition. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. 544 p.
3. Cervero R. *Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places*. Washington: Island Press, 2017. 297 p.
4. European Commission. *Passenger transport by mode. Statistical pocketbook 2023*. Brussels: EU Publications, 2023.
5. Litman T. *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*. Victoria Transport Policy Institute, 2022. 56 p.
6. Nash C. *Transport Economics and Policy*. London: Routledge, 2018. 412 p.
7. OECD. *Improving Transport Planning Capacity for Cities*. Paris: OECD Publishing, 2022. 210 p.
8. Pojani D., Stead D. *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies*. Springer, 2017. 324 p.
9. Small K., Verhoef E. *The Economics of Urban Transportation*. London: Routledge, 2007. 360 p.
10. Базилевич В. Д., Баластрик Л. О. Економічна теорія: Політекономія: підручник. Київ: Знання, 2017. 719 с.
11. Гриценко А. А. Соціальна ефективність громадського транспорту: економічні аспекти. *Вісник економічної науки України*. 2021. № 1. С. 90–101.
12. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18–22. Ст. 144.
13. Кузель О. В. *Реформування системи міського транспорту в Україні: монографія*. Київ: Либідь, 2019. 320 с.
14. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17.11.2009 «Про затвердження Методики формування тарифів на послуги пасажирських перевезень».
15. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1195 від 17.11.2009 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом».
16. Постанова Кабінету Міністрів України № 1548 від 25.12.1996 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».
17. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

18. Про державне регулювання у сфері комунальних послуг: Закон України від 09.07.2010 № 2479-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 49. Ст. 577.

19. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 51. Ст. 547.

20. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 24. Ст. 170.

21. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

22. Савельєв Є. В. Транспортна політика України: проблеми та перспективи. *Економіка України*. 2020. № 4. С. 45–57.

REFERENCES:

1. Banister D. (2005) *Transport Policy and the Environment*. New York: Routledge, 384 p.
2. Button K. (2010) *Transport Economics*. 3rd edition. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 544 p.
3. Cervero R. (2017) *Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places*. Washington: Island Press, 297 p.
4. European Commission. *Passenger transport by mode. Statistical pocketbook 2023*. Brussels: EU Publications, 2023.
5. Litman T. (2022) *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*. Victoria Transport Policy Institute, 56 p.
6. Nash C. (2018) *Transport Economics and Policy*. London: Routledge, 412 p.
7. OECD. *Improving Transport Planning Capacity for Cities*. Paris: OECD Publishing, 2022. 210 p.
8. Pojani D., Stead D. (2017) *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies*. Springer, 324 p.
9. Small K., Verhoef E. (2007) *The Economics of Urban Transportation*. London: Routledge, 360 p.
10. Bazylevych V. D., Balastryk L. O. (2017) *Ekonomichna teoriia: Politekonomiia: pidruchnyk [Economic theory: Political economy: textbook]*. Kyiv: Znannia, p. 719.
11. Hrytsenko A. A. (2021) *Sotsialna efektyvnist hromadskoho transportu: ekonomichni aspekty [Social efficiency of public transport: economic aspects]*. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, no. 1, pp. 90–101.
12. *Hospodarskyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 16.01.2003 № 436-IV [Economic code of Ukraine: Law of Ukraine of 16.01.2003 No. 436-IV]*. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2003. № 18–22. St. 144.
13. Kuzhel O. V. (2019) *Reformuvannia systemy miskoho transportu v Ukraini: monohrafiia [Reforming the system of urban transport in Ukraine: monograph]*. Kyiv: Lybid, 320 s.
14. *Pro zatverdzhennia Metodyky formuvannia taryfiv na posluhy pasazhyrskykh perevezen [On approval of the Methodology for forming tariffs for passenger transportation services]*. *Nakaz Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy № 1175 vid 17.11.2009*
15. *Pro zatverdzhennia Metodyky rozrakhunku taryfiv na perevezennia pasazhyriv avtomobilnym transportom [On approval of the Methodology for calculating tariffs for*

passenger transportation by road]. Nakaz Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy № 1195 vid 17.11.2009

16. Pro vstanovlennia povnovazhen orhaniv vykonavchoi vlady ta vykonavchykh orhaniv miskykh rad shchodo rehuliuвання tsin (taryfiv) [On establishing the powers of executive bodies and executive bodies of city councils regarding price (tariff) regulation]. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy № 1548 vid 25.12.1996.

17. Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy vid 05.04.2001 № 2344-III [On road transport: Law of Ukraine No. 2344-III dated 05.04.2001]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 2001. № 22. St. 105.

18. Pro derzhavne rehuliuвання u sferi komunalnykh posluh: Zakon Ukrainy vid 09.07.2010 № 2479-VI [On state regulation in the sphere of public utilities: Law of Ukraine dated 09.07.2010 No. 2479-VI]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 2010. № 49. St. 577.

19. Pro miskyi elektrychnyi transport: Zakon Ukrainy vid 29.06.2004 № 1914-IV [On urban electric transport: Law of Ukraine dated 29.06.2004 No. 1914-IV]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 2004. № 51. St. 547.

20. Pro mistseve samovriaduvannia v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 21.05.1997 № 280/97-VR [On local self-government in Ukraine: Law of Ukraine dated 21.05.1997 No. 280/97-VR]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 1997. № 24. St. 170.

21. Pro transport: Zakon Ukrainy vid 10.11.1994 № 232/94-VR [On transport: Law of Ukraine dated 10.11.1994 No. 232/94-VR]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 1994. № 51. St. 446.

22. Saveliev Ye. V. (2020) Transportna polityka Ukrainy: problemy ta perspektyvy [Transport policy of Ukraine: problems and prospects]. *Ekonomika Ukrainy*, no. 4, pp. 45–57.