

**Райчева Л.І.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин  
Міжнародного гуманітарного університету, м. Одеса**Raicheva Larysa**

International Humanitarian University (Odesa)

**ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ  
І СОЦІАЛЬНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ****PUBLIC TRANSPORT: ORGANIZATIONAL, ECONOMIC  
AND SOCIAL PRINCIPLES OF FUNCTIONING**

У статті показано, що інтегральною функцією громадського транспорту є сприяння соціальній справедливості, доступності транспортних послуг для широких верств населення та екологічної сталості. Обґрунтовано стратегії подолання вад стану фіксованої інфраструктури громадського транспорту в частині розумного планування, впровадження гнучких систем управління, постійного оновлення і модернізації. Доведено, що покращенню мобільності мешканців міста та зменшенню проблеми роз'єднаності між різними підсистемами транспорту сприятимуть: інтегрована оплата, розвиток пересадкових вузлів тощо. Показано, що розвитку забезпечуючих підсистем управління громадським транспортом у великих містах України сприятиме реалізація заходів із забезпечення його доступності, ефективності та сталості. Доведено, що зворотний зв'язок із громадськістю є важливою складовою ефективного управління міським громадським транспортом і допомагає створити більш ефективну систему перевезень для всіх мешканців міста.

**Ключові слова:** громадський транспорт, засади, організаційно-економічні, соціальні, функціонування.

The article shows that the integral function of public transport is to promote social justice, accessibility of transport services for the general population and environmental sustainability. The public transport system has been proven to be efficient and competitive by helping to reduce congestion, pollution and social isolation, as well as ensuring accessibility to transport services and mobility for all city residents. Strategies for overcoming the shortcomings of the fixed infrastructure of public transport in terms of smart planning, implementation of flexible management systems, constant renewal and modernization are justified. It has been proven that the following will contribute to improving the mobility of city residents and reducing the problem of disconnection between different transport subsystems: integrated payment through the introduction of a single ticket system or cashless payment technologies; development of transplanted nodes; facilitating movement between different public transport systems; integrated planning of urban development by taking into account the interaction of different types of transport. Ways to improve the pricing mechanism for public transport services based on the introduction of social justice approaches to their pricing and tariff differentiation are proposed. The importance of ensuring the effectiveness of the use of subsidies to support public transport in terms of its accessibility as a socio-economic type of activity for city residents has been proven. It is shown that the development of supporting subsystems of public transport management in large cities of Ukraine will be facilitated by the implementation of measures to ensure its availability, efficiency and sustainability. Public feedback has been proven to be an important component of effective urban public transport management and helps create a more efficient, accessible and convenient transport system for all city residents. It is also shown that the creation of a single public transport management body in the city will ensure a holistic approach to planning routes, transport schedules and tariffs, which will contribute to a more efficient and convenient service for city residents.

**Key words:** public transport, principles, organizational and economic, social, functioning.

**Постановка проблеми.** Громадський транспорт, що виник у XIX столітті в Європі, відіграв важливу роль у задоволенні зростаю-

чих потреб у мобільності міського населення. З розвитком промисловості та зростанням міст усе більше людей потребували ефективних

засобів пересування. Початково громадський транспорт, який включав метро, автобуси, трамваї, тролейбуси та таксі, був раціональною системою, яка забезпечувала доступні перевезення для великих мас людей із житлових районів до промислових зон та інших міських центрів на прибуткових засадах.

Проте у сучасних умовах у більшості країн світу система громадського транспорту стала планово-збитковою, діяльність якої підтримується органами місцевої влади шляхом надання дотацій. Бюджетна підтримка громадського транспорту обумовлена виконанням ним важливих соціальних функцій, забезпеченням надійності функціонування, якості життя мешканців, підтримки економічного розвитку територій, доступності та соціальної справедливості для людей з різними рівнями доходів.

Надійне функціонування системи громадського транспорту нівелює ризики транспортного колапсу, що може суттєво погіршити життєдіяльність міста, а також виконує важливі соціально-економічні функції, забезпечуючи доступність та соціальну справедливість для людей з різними рівнями доходів.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питання функціонування громадського транспорту активно обговорюються вітчизняними вченими. У праці Борисової Т.М., Монастирського Г.Л. розглядаються соціально-економічні передумови та перспективи розвитку ринку послуг міського громадського транспорту Тернополя [1, с. 27]. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. акцентують увагу на економіко-правових аспектах забезпечення електронних розрахунків на громадському транспорті [2, с. 97].

На проблемах впровадження системи менеджменту якості транспортних послуг на підприємствах в умовах вітчизняної економіки зосереджуються Громова О.В., Паламарчук І.В., Шилова О.В [3, с. 102]. Питання формування стратегії соціально-економічного розвитку міського громадського транспорту знаходяться у полі зору Дивінець О.Л. [4, с. 112]. Колосінський Є.Ю. визначає роль міського громадського транспорту як головного фактору економічного та соціального розвитку міста [5, с. 96]. У полі зору Стаматін О.В. знаходяться питання економічної ефективності спільного використання *e-ticket* та *GPS* у громадському транспорті [6, с. 42]. Чередниченко О.Ю. концентрує свою увагу на обґрунтуванні економічної доцільності відомчої системи охорони вантажів, громадського порядку на об'єктах транспортної інфраструктури України в сучасний період [7, с. 130].

**Метою дослідження** є удосконалення організаційно-економічних і соціальних засад

функціонування громадського транспорту на основі стратегічних механізмів, бюджетування і модернізації.

**Виклад основного матеріалу.** Міський громадський транспорт – міський транспорт загального користування: автобус, метро, трамвай та тролейбус, що працює на визначених маршрутах, за встановленими розкладом руху та тарифами [8]. Він виконує важливі соціально-економічні функції, а саме забезпечення:

- доступності для всіх прошарків населення, незалежно від їхнього доходу чи мобільності;

- можливості пересування для усіх людей, у т.ч. тих, хто не має власного авто або має обмежені можливості його використання для роботи, освіти, отримання медичних послуг тощо;

- соціальної справедливості, зменшення соціальних нерівностей, сприяння більшому соціальному включенню всіх груп населення, незалежно від їхнього рівня доходу чи соціального статусу, в частині рівного доступу до транспортних послуг;

- екологічних переваг через сприяння зменшенню забруднення довкілля, більш ефективному використанню ресурсів, скороченню кількості автомобілів на дорогах;

- зменшення витрат на транспортні послуги порівняно з приватним автотранспортом, що особливо важливо для людей з низьким рівнем доходу.

З огляду на важливість окреслених вище соціально-економічних функцій, підтримка громадського транспорту з боку органів міської влади має розглядатися як інвестиція у забезпечення сталого розвитку міста та підтримку комфортного життя для його мешканців. При цьому існує дилема: надмірне або недостатнє інвестування у громадський транспорт може призвести до стагнації або непослідовного функціонування забезпечуючих систем розвитку міста, що ускладнить доступ до них для мешканців міст.

У містах з великим пасажиропотоком громадський транспорт субсидується місцевими органами влади для забезпечення його доступності для населення. У містах з високою щільністю населення і великих міських агломераціях розвиток метро виступає важливим стратегічним напрямком, який дозволяє ефективно забезпечувати мобільність транспортних послуг.

Сучасним містам притаманна тенденція зростання вартості будівництва та експлуатації систем громадського транспорту, зокрема метрополітенів, через такі фактори дії:

- швидке зростання міської популяції та урбанізація, які вимагають розширення та модернізації транспортної інфраструктури для забезпечення ефективної мобільності мешканців;

- технологічні вдосконалення та застосування новітніх технологій підвищують вартість будівництва та експлуатації транспортних систем;

- високі стандарти безпеки та комфорту перевезення пасажирів у метрополітенах також підвищують витрати на їх будівництво та підтримку;

- зростання уваги до екологічних аспектів та сталого розвитку приводить до здороження використовуваних технологій та матеріалів;

Розвиток особистої автомобілізації є альтернативою системі громадського транспорту в містах. Її перевагами є: більша зручність та комфортність, індивідуальна мобільність, гнучкість. До недоліків слід віднести:

- транспортні затори та забруднення повітря, що знижує якість життя мешканців міст; неефективне використання інфраструктури та доріг через їх перенаселеність особистими автомобілями.

- соціальна ізоляція та розділеність через вибір індивідуального транспорту замість громадського. громадський транспорт залишається важливим елементом сталого розвитку міст.

Протилежною тенденцією, окресленій вище, є децентралізація, яка ускладнює функціонування міських громадських транспортних систем через такі чинники:

- у містах з низькою щільністю населення важче забезпечити ефективне функціонування громадського транспорту через розподілений і розсіяний характер населення;

- збільшення експлуатаційних витрат для підтримання оптимальної мережі транспорту, оскільки децентралізовані міські райони потребують більшої кількості маршрутів та транспортних з'єднань;

- низькі доходи від систем оплати проїзду через меншу кількість пасажирів на маршрутах, які обслуговують віддалені райони.

Ключовим фактором надійності функціонування громадського транспорту є його фіксована інфраструктура, яка має певні проблеми:

- старіння рейкових системи для трамваїв або тролейбусів, що потребує їх постійного обслуговування та ремонту;

- обмеження мобільності і можливості реагування на зміни в міському середовищі та потреби пасажирів через те, що існуючі маршрути та розклади перестають відповідати потребам міста;

- велика вартість і складність модифікації або розширення фіксованої інфраструктури в умовах міських розбудов.

Для зміцнення конкурентоспроможності громадського транспорту необхідно забезпечити підключення між різними його підсистемами для ефективного та зручного переміщення пасажирів завдяки таким механізмам:

- інтегрована оплата за рахунок упровадження системи єдиного квитка або безготівкових технологій оплати, які дозволяють пасажирам використовувати різні види транспорту без потреби купувати окремі квитки для кожної підсистеми;

- розвиток пересадкових вузлів, де різні види транспорту зустрічаються і сприяють зручному переходу пасажирів з однієї підсистеми в іншу на станціях метро, зупинках автобусів і тролейбусів, розташованих поруч одна з одною;

- полегшення руху між різними системами громадського транспорту через забезпечення пасажирів інформацією про розклади, маршрути та доступні пересадкові маршрути тощо;

- інтегроване планування міського розвитку через врахування взаємодії різних видів транспорту та створення умов для їх ефективного підключення.

Для зміцнення громадського транспорту у позиціях міжвидової конкуренції з автомобільним транспортом пропонується вжити такі заходи:

- збільшення комфорту, швидкості та доступності громадського транспорту може зменшити привабливість особистого автомобіля для пасажирів;

- розвиток мультимодальних систем, які об'єднують різні види транспорту (автобуси, метро, велосипеди тощо) для більшої привабливості для пасажирів, навіть якщо вони користуються автомобілями;

- зміни в тарифній політиці, які орієнтовані на встановлення конкурентоспроможних цін на проїзд та введення знижок для регулярних користувачів для стимулювання використання громадського транспорту;

- заохочення використання громадського транспорту через впровадження екологічних програм та збільшення податків на автомобільний транспорт;

- стимулювання коротких поїздок за рахунок тарифікації на основі відстані для збільшення їх доступності та привабливості для пасажирів, що зменшить тиск на дороги та навантаження на транспортні мережі;

- збільшення використання вільних місць у громадському транспорті та зменшення нерівномірності навантаження на різних маршрутах.

Визнаючи об'єктивну необхідність субсидування громадського транспорту, слід зупинитися на суб'єктивних причинах його неефективності, які можуть виникати з різних причин і вимагають комплексного підходу для їх вирішення, а саме:

- неякісне управління фінансами та недостатня прозорість у витрачанні бюджетних

коштів, що потребує удосконалення механізмів фінансового контролю та звітності;

– недостатня ефективність функціонування транспортних перевезень, застарілість їх методів, що потребує інвестування в підвищення якості, здатних зменшити потребу у додаткових субсидіях;

– викривлення принципу соціальної справедливості через неефективне розподілення субсидій в частині адресності субсидій та їхнього призначення для тих, хто дійсно має потребу в них;

– відсутність системних реформ в галузі громадського транспорту, спрямованих на підвищення ефективності управління, оптимізацію витрат та підвищення якості перевезень, що потребує впровадження нових технологій та підвищення кваліфікації персоналу.

Розвитку забезпечуючих підсистем управління громадським транспортом у великих містах України сприятиме:

– проведення діагностичного аналізу для виявлення причин проблем та визначення пріоритетів їх усунення;

– удосконалення стратегічного та оперативного управління на основі розробки довгострокових стратегій та тактичних планів розвитку громадського транспорту для реалізації практичних дій та вчасного реагування на зміни у зовнішньому середовищі;

– розробка ефективних інформаційних систем, технологічних процесів, кадрового та науково-методичного забезпечення, які підтримують ефективність та стійкість управління громадським транспортом;

– застосування сучасних методів аналізу і комп'ютерних програм для прийняття управлінських рішень, моделювання процесів для оптимізації функціонування систем громадського транспорту та підвищення її ефективності.

Управління міським громадським транспортом передбачає наявність керуючої і керованої підсистем, при цьому остання включає в себе кілька ключових складових:

– послуги міського громадського транспорту, як основний об'єкт управління, включають у себе розклади руху, маршрути, пасажиропотік, технічний стан транспортних засобів тощо;

– дорожньо-транспортна інфраструктура, яка забезпечує умови для функціонування громадського транспорту, включаючи дороги, мости, зупинки, тунелі, залізничні колії тощо;

– фінансування програм місцевого розвитку послуг громадського транспорту, яке дозволяє здійснювати інвестиції у його розвиток та підтримку;

– упорядкування режиму землекористування в частині планування та управління місь-

ким середовищем, включаючи зони для будівництва інфраструктури транспорту, зони для зупинок, розміщення доріг тощо;

Синергетичний ефект досягається через взаємодію цих складових, коли оптимальне управління послугами громадського транспорту, інфраструктурою та фінансовими ресурсами, що сприяє покращенню доступності, ефективності та сталості його системи в місті.

Взаємодія з громадськістю та врахування її потреб і думок відіграє ключову роль у розвитку міського громадського транспорту. Науково обґрунтоване управління його послугами передбачає не лише впровадження ефективних технічних рішень, але й активну участь спільноти в процесі їх планування та прийняття.

Потреба включення населення у процес управління міським громадським транспортом пояснюється такими чинниками:

– розуміння потреб, оскільки воно найкраще знає, які є реальні потреби і проблеми у сфері транспорту в їхньому місті. Думки та відгуки населення допомагають уточнити пріоритети та напрямки розвитку громадського транспорту;

– залучення громадськості у процес управління транспортом сприяє більшій легітимності прийнятих рішень. Це допомагає зменшити конфлікти та опозицію щодо планів розвитку транспортної системи;

– можливість пропонування ідей та ініціатив, які враховують реальні потреби містян та сприяють покращенню сервісу громадського транспорту;

– створення сприятливої атмосфери співпраці та співтворчості між міськими владами, транспортними компаніями та мешканцями через активне включення громадськості у процес управління громадським транспортом;

Створення єдиного органу управління громадським транспортом у місті може виявитися дієвим рішенням для поліпшення його функціонування та удосконалення інфраструктури. Однак, для успішної реалізації зазначеної стратегії необхідно усунути ряд деструктивних чинників:

– потрібно ліквідувати інституційні бар'єри в частині вирішення питань щодо розподілу компетенцій та повноважень між різними органами та установами, відповідальних за міський транспорт;

– шляхом подолання організаційних складнощів є перехід до нової системи управління, яка може вимагати значних змін у внутрішній організації та керівництві комунальних служб;

– напрямами удосконалення співпраці та координації є забезпечення ефективної співпраці між різними зацікавленими сторонами, такими як міські органи влади, транспортні компанії, громадські організації та бізнес;

– запровадження нової системи фінансування, яке може потребувати значних інвестицій, що ускладнюються в умовах обмеженого обсягу місцевих бюджетів.

Створення єдиного органу управління може стати важливим кроком у поліпшенні міського громадського транспорту та забезпеченні його сталого розвитку. Комунальне підприємство міського громадського транспорту є значним кроком у поліпшенні якості та ефективності перевезень у місті. Однак, це вимагає не лише інвестування коштів у транспортну інфраструктуру, але і створення ефективної системи управління та співпраці між різними зацікавленими сторонами.

У цьому контексті можуть бути корисними механізми державно-приватного партнерство, пов'язані з якістю послуг та надійністю приватного транспорту. Їх впровадження потребує посилення нагляду, регулювання та стандартизації в цій галузі. Співпраця між сектором приватного та громадського транспорту є корисною для забезпечення різноманітних послуг та задоволення потреб різних категорій пасажирів.

Реформування системи управління послугами міського громадського транспорту потребує стратегічного управління, ключові елементи якого включають:

– постановку мети і визначення цілей органів місцевої влади в частині розвитку громадського транспорту;

– аналіз зовнішніх факторів (тенденції використання громадського транспорту, конкуренція з іншими видами транспорту, демографічні та економічні зміни, які можуть впливати на його розвиток);

– оцінку внутрішнього середовища системи громадського транспорту (поточних ресурсів, інфраструктури, фінансових можливостей та ефективності управління для визначення сильних і слабких сторін);

– розробку конкретних стратегій і дій для досягнення визначених цілей, включаючи розвиток маршрутів, покращення якості послуг, оптимізацію маршрутної мережі, впровадження нових технологій тощо;

– моніторинг прогресу в досягненні цілей, оцінки ефективності стратегій та внесення коригувань у стратегічні плани в разі необхідності;

– адаптацію до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі і досягнення покращення у роботі міського громадського транспорту для сприяння забезпеченню більш високої якості та доступності послуг для мешканців міста.

Для посилення позитивного впливу на розвиток послуг міського громадського транспорту та досягнення соціально-економічних цілей органів місцевої влади необхідно усунути такі проблеми:

– політичні, які можуть сповільнювати або перешкоджати прийняттю раціональних рішень;

– правові, які ускладнюють реалізацію стратегій розвитку міського громадського транспорту і обумовлюють потребу в адаптації до нових правових норм;

– економічні – в частині неефективного використання ресурсів, а також високих витрат на експлуатацію та розвиток інфраструктури, що ускладнює покращення функціонування міського громадського транспорту;

– фінансові – в частині недостатнього фінансування, що ускладнює здійснення планів із підвищення якості надання послуг громадського транспорту і обумовлює збільшення витрат для перевізників, особливо в умовах обмеженого місцевого бюджету. Тому на порядку денному стоїть пошук ефективних джерел фінансування, оптимізація витрат, залучення приватних інвестицій, продумане збільшення тарифів на послуги громадського транспорту;

– соціальні, а саме – нерівність доступу до транспортних послуг, недостатня увага до потреб певних соціальних груп (люди з інвалідністю чи з низьким рівнем доходів);

– безпекові, що можуть ускладнювати досягнення соціально-економічних цілей через розвиток міського громадського транспорту;

– конфлікт інтересів між різними політичними силами та депутатами місцевих рад, які можуть мати різні пріоритети щодо виділення бюджетних коштів у частині більшої підтримки ініціатив із охорони здоров'я чи комунального господарства порівняно з покращенням громадського транспорту.

Для успішного вирішення зазначених проблем необхідно ретельне планування, ефективно управління ресурсами та співпраця між різними зацікавленими сторонами, включаючи міські органи влади, громадські організації, бізнес та громадянське суспільство.

Розробка теоретичних та концептуальних положень є ключовим етапом у підвищенні якості послуг міського громадського транспорту і включає в себе визначення стандартів обслуговування, встановлення критеріїв якості, визначення стратегій її підвищення та методів оцінки рівня обслуговування.

Ці концептуальні підходи мають враховувати потреби пасажирів, економічну ефективність та соціальні аспекти. Результатом цього може бути створення методичного інструментарію для оцінки якості обслуговування на міському громадському транспорті, який допоможе його операторам та місцевим органам управління визначати та вдосконалювати свої послуги, виходячи з потреб громадськості та ефективного використання ресурсів.

Методичний інструментарій оцінки рівня обслуговування на міському громадському транспорті є важливим етапом у покращенні якості його послуг та задоволення потреб пасажирів. Його розробка та використання дозволяє операторам транспорту та органам місцевої влади систематично аналізувати ефективність та якість наданих послуг, виявляти проблемні моменти та вдосконалювати процеси обслуговування.

З врахуванням теоретичних та концептуальних положень, які стосуються факторів формування пасажиропотоку та ключових проблем розвитку громадського транспорту, методичний інструментарій оцінки рівня обслуговування на міському громадському транспорті може включати в себе різноманітні метрики та показники, такі як час очікування, частота руху транспортних засобів, рівень затримок, ступінь доступності для різних груп населення тощо. Його використання дозволить ефективно вдосконалювати систему громадського транспорту, забезпечуючи більш комфортне та надійне пересування для мешканців міста.

**Висновки.** 1. Інтегральною функцією громадського транспорту як важливого елементу соціальної інфраструктури міста є сприяння соціальній справедливості, доступності транспортних послуг для широких верств населення та екологічної сталості. Його розвиток, включаючи метрополітени, відображає сучасні тенденції у міському плануванні, технологіях та соціально-економічних потребах населення; 2. Система громадського транспорту, незважаючи на виклики, пов'язані з особистою автомобілізацією, є ефективною і конкурентоспроможною через сприяння зменшенню заторів, забруднення та соціальної ізоляції, а також забезпечення доступності до транспортних послуг і мобільності для всіх мешканців міста; 3. Запропоновані стратегії та плани розвитку громадського транспорту враховують особливості міської структури в частині урбанізації та децентралізації і забезпечують ефективне та зручне обслуговування усіх верств населення у всіх частинах міста; 4. Обґрунтовано стратегії подолання вад стану фіксованої інфраструктури громадського транспорту в частині розумного планування, впровадження гнучких систем управління, постійного оновлення і модернізації; 5. Доведено, що покращенню мобільності мешканців міста та зменшенню

проблеми роз'єднаності між різними підсистемами транспорту сприятимуть: інтегрована оплата за рахунок упровадження системи єдиного квитка або безготівкових технологій оплати; розвиток пересадкових вузлів; полегшення руху між різними системами громадського транспорту; інтегроване планування міського розвитку через врахування взаємодії різних видів транспорту; 6. Для збереження і збільшення конкурентоспроможності громадського транспорту порівняно з автомобільним пропонується вжити такі заходи: збільшення комфорту, швидкості та доступності громадського транспорту; розвиток мультимодальних систем; зміни в тарифній політиці; заохочення використання громадського транспорту через впровадження екологічних програм та збільшення податків на автомобільний транспорт; 7. Запропоновано шляхи удосконалення механізму ціноутворення на послуги громадського транспорту на основі запровадження підходів соціальної справедливості до їх тарифікації та диференціації тарифів, що вимагає великих зусиль у встановленні та підтримці інформаційних систем, а також у розвитку політичної підтримки та освіти громадськості. Доведено важливість забезпечення ефективності використання субсидій для підтримки громадського транспорту в частині його доступності як соціально-економічного виду діяльності для мешканців міст; 8. Показано, що розвитку забезпечуючих підсистем управління громадським транспортом у великих містах України сприятиме реалізація заходів із забезпечення його доступності, ефективності та сталості, що в свою чергу покращить мобільність та життєвий рівень населення; 9. Доведено, що зворотний зв'язок із громадськістю є важливою складовою ефективного управління міським громадським транспортом і допомагає створити більш ефективну, доступну та зручну систему перевезень для всіх мешканців міста. Також показано, що створення єдиного органу управління громадським транспортом у місті дозволить забезпечити цілісний підхід до планування маршрутів, графіків перевезень і тарифів, що сприятиме більш ефективному та зручному сервісу для мешканців міста.

Метою подальшого дослідження є розробка пропозицій із удосконалення процедур бюджетування діяльності громадського транспорту.

#### Список використаних джерел:

1. Борисова Т.М., Монастирський Г.Л. Соціально-економічні передумови та перспективи розвитку ринку послуг міського громадського транспорту Тернополя. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28. № 1. С. 23–29.

2. Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Економіко-правові аспекти забезпечення електронних розрахунків на громадському транспорті. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 1. С. 92–98.
3. Громова О.В., Паламарчук І.В., Шилова О.В. Проблеми впровадження системи менеджменту якості транспортних послуг на підприємствах в умовах вітчизняної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 102–104.
4. Дивінець О.Л. Проблеми формування стратегії соціально-економічного розвитку міського громадського транспорту. *Вісник Запорізького національного університету. Економічні науки*. 2015. № 1. С. 107–113.
5. Колосінський Є.Ю. Міський громадський транспорт як головний фактор економічного та соціального розвитку міста. *Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка*. 2014. Т. 19. Вип. 3(3). С. 94–97.
6. Стаматін О.В. Економічна ефективність спільного використання e-ticket та GPS у громадському транспорті. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Економічні науки*. 2019. Вип. 35. С. 40–43.
7. Чередниченко О.Ю. Економічна доцільність відомчої системи охорони вантажів, громадського порядку на об'єктах транспортної інфраструктури України в сучасний період. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. Вип. 40. С. 127–131.
8. Про затвердження Інструкції про порядок обліку разових квитків на проїзд у міському електро-транспорті та абонементних квитків на проїзд у міському громадському транспорті України і форм облікових документів N 1 (разові квитки), N 2 (абонементні квитки), N 3-ШЛ (шляховий лист) : Наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 11.05.1999 № 116. URL: <http://surl.li/qqjoi>

#### References:

1. Borysova T. M., Monastyrskyi H. L. (2018) Sotsialno-ekonomichni peredumovy ta perspektyvy rozvytku rynku posluh miskoho hromadskoho transportu Ternopolia [Socio-economic prerequisites and prospects for the development of the Ternopil urban public transport services market]. *Ekonomichnyi analiz*, t. 28, no. 1, pp. 23–29. (in Ukrainian)
2. Vodovozov Ye. N., Palant O. Yu. (2018) Ekonomiko-pravovi aspekty zabezpechennia elektronnykh rozrakhunkiv na hromadskomu transporti [Economic and legal aspects of providing electronic payments on public transport]. *Ekonomichnyi visnyk Zaporizkoi derzhavnoi inzhenernoi akademii*, vol. 1, pp. 92–98. (in Ukrainian)
3. Hromova O. V., Palamarchuk I. V., Shylova O. V. (2018) Problemy vprovadzhennia systemy menedzhmentu yakosti transportnykh posluh na pidpriemstvakh v umovakh vitchyznianoï ekonomiky [Problems of implementing the quality management system of transport services at enterprises in the conditions of the domestic economy]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 62, pp. 102–104. (in Ukrainian)
4. Dyvinets O. L. (2015) Problemy formuvannia stratehii sotsialno-ekonomichnoho rozvytku miskoho hromadskoho transportu [Problems of forming a strategy of socio-economic development of urban public transport]. *Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky*, no. 1, pp. 107–113. (in Ukrainian)
5. Kolosynskiy Ye. Yu. (2014) Miskyi hromadskiy transport yak holovnyi faktor ekonomichnoho ta sotsialnoho rozvytku mista [City public transport as the main factor of economic and social development of the city]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Ekonomika*, t. 19, vol. 3(3), pp. 94–97. (in Ukrainian)
6. Stamatyn O. V. (2019) Ekonomichna efektyvnist spilnoho vykorystannia e-ticket ta GPS u hromadskomu transporti [Economic efficiency of joint use of e-ticket and GPS in public transport]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky*, vol. 35, pp. 40–43. (in Ukrainian)
7. Cherednychenko O. Yu. (2012) Ekonomichna dotsilnist vidomchoi systemy okhorony vantazhiv, hromadskoho poriadku na ob'ektakh transportnoi infrastruktury Ukrainy v suchasnyi period [Economic expediency of the departmental system of cargo protection, public order at the objects of the transport infrastructure of Ukraine in the modern period]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 40, pp. 127–131. (in Ukrainian)
8. State Committee of Construction, Architecture and Housing Policy of Ukraine (1999) Instructions on the procedure for accounting for one-time tickets for travel in city electric transport and season tickets for travel in urban public transport of Ukraine and forms of accounting documents N 1 (single tickets), N 2 (season tickets), N 3-SHL (way bill). Available at: <http://surl.li/qqjoi> (in Ukrainian)