

За останні 24 години

- 21:47** Туск висловився про конфлікт навколо Героїв УПА - "Україна має вирішити проблему"
- 21:10** Кількість поранених внаслідок удару по заводу «Яготинське для дітей» на Київщині зросла
- 20:41** Зеленський відреагував на відмову Путіна від зустрічі - "грошей у РФ має стати менше, а тиску більше"
- 19:31** Макрон анонсував зустріч із Зеленським та ще двома європейськими лідерами в Лондоні
- 19:13** Вихідні в Україні будуть теплими – прогноз погоди на 6-7 червня

ЗАВАНТАЖИТИ ЩЕ

Головна / Економіка

Подорожчання проїзду в столиці: чи справді Київ не може втримати старі тарифи

НАТАЛІЯ МІЧКОВСЬКА 29 травня 07:00



Наміри підвищити тарифи у міському транспорті Києва до 30 грн цілком очікувано викликали гучну реакцію суспільства. Міська влада запевняє, що просто намагається втримати систему, яка стрімко дорожчає в обслуговуванні, експерти кажуть, що, окрім кишень споживачів, є і інші джерела фінансування, а пасажери думають виключно про черговий удар по сімейному бюджету.

Наскільки економічно обгрунтоване анонсоване підвищення, яка сьогодні собівартість поїздки, які фактори мають визначати вартість проїзду в мегаполісі та на які наслідки такого рішення слід чекати? Відповіді на ці та інші питання – у матеріалі **Коротко про**.

А де гроші?

Київська влада сповнена рішучості підняти тарифи вже з 15 липня 2026 року до 30 грн за поїздку. Здається, у новий тариф на проїзд у комунальному транспорті Києва заклали все, що згадали: витрати на енергоресурси, паливно-мастильні матеріали, ремонт рухомого складу, інфляцію і навіть мінімальну та середню зарплату.

За підрахунками КМДА, зараз економічно обгрунтований тариф на проїзд у метро становить 64,6 грн, в автобусі, трамваї, тролейбусі та фунікулері - 44,14 грн. Тобто і 30 грн – це замало, вважають у КМДА. І попереджають: збереження тарифу на рівні 8 грн може вплинути на фінансування заходів із відновлення енергетичної інфраструктури та підготовки столиці до наступного опалювального сезону.

Президент Українського аналітичного центру Олександр Охрименко вважає, що підвищення тарифів, особливо в метро, дійсно обгрунтоване.

- Метро – це дуже дороге задоволення, особливо під час війни, - зазначив експерт у коментарі **Коротко про**. – Потрібно було підіймати тарифи поступово, щоб зараз не було такого шоку. Але, напевне, спочатку вирішили, що у період війни це не на часі – ніхто ж не думав, що війна затягнеться на роки. А тепер проблеми накопичилися. Хоча можна дивитися навіть на це з позитивом: може, люди, замість того щоб їхати одну-дві зупинки, почнуть ходити пішки та зміцнювати здоров'я.

Щоправда, пасажери від такої перспективи «стежити за здоров'ям» не в захваті. Та й серед експертів є інші думки.

Аналітик Данило Монін на своїй сторінці фейсбуці зробив економічний аналіз з метою оцінити реальну вартість проїзду в Київському метрополітені. За його висновками, дохід підприємства в 2025-му вдвічі менший, ніж в 2019-му, а витрати, навпаки, в 4 рази вище. Але головна стаття, якою намагаються виправдати шалені витрати метрополітену, – амортизація. Справа в тому, що у 2024 році вартість вагонів переоцінили, після чого витрати на амортизацію (звісно, на папері) підскочили в 2,5 рази - до 5 млрд грн. А в 2025-му амортизаційні відрахування підняли до 6 млрд на рік, що в 3,5 рази більше за доходи. Для порівняння: у 2019-му амортизація становила лише 35% від доходів. І тепер, аналізуючи ці цифри, де основна частина – ця амортизація, нам розповідають про шалену собівартість поїздки.

- Звісно, індексувати тарифи треба, питання - до якої ціни, - зазначає Данило Монін. - Наприклад, маршрутки за цей час підняли ціни з 8 до 15 грн, зараз зі зростанням палива - до 20 грн. Ймовірно, тариф 20 грн за поїздку в метро був би логічним. Але чи збільшить це доходи метрополітену в 2,5 рази? У мене є сумніви щодо цього. До того ж навіть з доходом 4 млрд грн метро залишиться збитковим, а спроба перекласти підвищені апетити на різко знижений поптит заганяє метро в довгостроковий колапс. Адаже збільшення тарифів надалі зменшуватиме пасажиропотік.

За словами експерта, в такій ситуації потрібен глобальний перегляд витрат та їхня глобальна оптимізація. Проте у нас улюблена «реформа» - це збільшення ціни для населення.

- Обговорення зростання тарифів у Києві виглядає як якась нісенітниця та, можливо, спроба тиску на центральну владу, - зазначив у коментарі **Коротко про транспортний експерт Василь Шевченко**, перший заступник міністра у 2008-2010 роки, виконуючий обов 'язки міністра транспорту та зв 'язку України у 2009-2010. – Наприклад, серед причин вказане зростання мінімальної зарплати в країні та середньої в Києві. Але ж це означає зростання податку на доходи фізичних осіб, які і мали б використовувати на компенсації громадському транспорту. В 2022/2023, коли місто отримувало ще й військовий ПДФО, Київ буквально купався в грошах, але міська влада вирішила спрямувати мільярди гривень на мости. А тепер каже, що грошей немає, і заглядає в кишені споживачам.

КИЇВСЬКА ВЛАДА ОДРАЗУ ШОКУВАЛА МЕШКАНЦІВ МІСТА РІЗКИМ ЗДОРОЖЧАННЯМ ЦІН НА ПРОЇЗД. ДЖЕРЕЛО: КМДА
Київська влада одразу шокувала мешканців міста різким здорожчанням цін на проїзд. Джерело: КМДА

«Філософія» громадського транспорту

Експерти нагадують: громадський транспорт дотує не тільки Київ, а будь-який мегаполіс – питання лише у масштабі. За словами Василя Шевченка, в ЄС взагалі інша філософія громадського транспорту: там це не бізнес, а соціальна послуга.

- Регулюванням громадського транспорту займаються спеціальні агенції, які працюють з державними та комунальними перевізниками, - розповідає експерт. - І цим перевізникам платять не за кількість пасажирів, а за якісні послуги, кілометраж та стабільний графік руху.

Підходи до громадського транспорту в різних країнах різні, продовжує Шевченко. Наприклад, у Люксембурзі міський транспорт безкоштовний. Це вирішує декілька проблем: розвантажує дороги від приватного транспорту, робить щоденні поїздки, зокрема на роботу, зручнішими, сприяє туризму, дозволяє обходитися без контролерів.

В Австрії проїзний на рік на всі види транспорту коштує 365 євро, тобто євро на день, що є більш ніж помірною сумою для жителів країни (детально про вартість громадського транспорту в інших країнах ми писали тут).

В Таллінні проїзд громадським транспортом безкоштовний для зареєстрованих місцевих жителів. Таким чином столиця Естонії не тільки стимулювала людей реєструватися в Таллінні і, відповідно, збільшила податки до місцевого бюджету, але й розвантажила вулиці міста від приватного транспорту.

Франція для компенсації витрат на громадський транспорт бере гроші з великих роботодавців. Логіка в цьому є: роботодавець платить місту, бо місто підвозить на йому на роботу працівників.

- Тобто, як бачимо, варіантів маса, куди можна рухатися, не нервуючи пасажирів черговими «новинами» та провокаціями, - зазначив Шевченко. – В середньому по Європі вартість проїзду складає 30-50% від собівартості, і київській владі давно вже варто ставитися до пасажирських перевезень не як до джерела доходу, а як до соціальних послуг. Це б вирішило купу питань – від запобігання скандалам в автобусах та маршрутках до полегшення пересування містом і, відповідно, сприяння зайнятості, адже людям буде простіше добиратися з правого берега на лівий та навпаки.

Ресурси для цього є, каже експерт. І це не тільки податки у місцеві бюджети, що зростають разом зі зростанням зарплат, які так бентежать міську владу. Наприклад, нещодавно підняли тарифи на паркування в місті, а це також джерело компенсацій громадському транспорту. Натомість комерційний підхід до громадського транспорту – це повернення в 90-ті роки, які б ми мали давно залишити в минулому. За такого підходу про якість послуг, графіки руху, розбудову інфраструктури не йдеться. Сдина мета – поставити маршрутки на популярні напрями з платоспроможними пасажирями, щоб їх «дोїти».

А ТИМ ЧАСОМ КИЇВ ЗАКУПИВ НОВІ ТРОЛЕЙБУСИ. ХТО В НИХ БУДЕ ЇЗДИТИ ЗА ТАКИМ ТАРИФОМ, ПОКИ НЕ УТОЧНЯЛИ. ФОТО: ALLTRANSUA.COM
А тим часом Київ закупив нові тролейбуси. Хто в них буде їздити за таким тарифом, поки не уточняли. Фото: alltransua.com

«Гарантовано залишаємо чорний кеш маршруткам»

За словами Василя Шевченка, наслідки підвищення будуть дуже різними, бо кожен виходитиме з ситуації самостійно. Але можна одразу сказати, що перевезення не вийдуть з "тіні", бо зростання тарифів на громадський транспорт гарантовано залишить чорний кеш маршруткам. Київ стане негативним прикладом для інших регіонів, які також ставитимуть пріоритетом не стабільний рух, а грошові потоки.

- Зі зростанням тарифів люди рухатимуться менше, скорчуватимуться візити до надавачів послуг, можливо, на робочих місцях облаштуватимуть місця для ночівлі, як це часто роблять на китайських підприємствах, - додав експерт. – Тож виникає питання: куди ми прагнемо – в Європу чи в Азію?

Данило Монін вважає, що зростання тарифів стимулюватиме збільшення покупок дешевих авто, на яких вартість переміщення, особливо якщо йдеться про кількох людей, стане економічно вигідніше, ніж поїздки громадським транспортом.

Дуже неприємні наслідки для ресторанної галузі прогнозує **директор аналітичного центру «Ресторани України» Ольга Насонова**. На її думку, після підвищення тарифів на проїзд почне зростати все: зарплати, вартість продуктів, напоїв і, за підсумком, середній чек в закладах харчування. Підвищення тарифів спровокує «ефект доміно» та запустить ланцюгову реакцію по всіх сферах.

Зараз середня заробітна плата в секторі складає 25-30 тис. грн на місяць, навела конкретні цифри експертка. На проїзд на громадському транспорті поки що витрачається 16-25 грн на день, але після 15 липня на дорогу доведеться витратити 60-100 грн. За місяць – близько 3 тис. грн, тобто 10-12% від зарплати. Тож звісно всі заважають прибавку до зарплати, щоб компенсувати вартість проїзду.

На думку Насонової, це призведе до декількох наслідків.

По-перше, заклади піднімуть ціни.

По-друге, створюватимуть кімнату для проживання персоналу прямо в закладі. За словами експертки, вже зараз є чимало випадків, коли персонал ночує в ресторани, магазині – це суттєва економія для всіх.

І, **по-третє**, заклади зменшуватимуть кількість персоналу. Відповідно прибиратимуть страви, напої, переходитимуть на самообслуговування, саморозрахунок та самовивіз.

Загалом наслідки такого рішення приемними не назвеш. Для пасажирів навіть помірно підвищення тарифів означатиме додаткове навантаження на бюджети родин, особливо для тих, хто щодня користується кількома видами транспорту.

Щодо міста, то короткостроково підвищення може частково зменшити дефіцит транспортної системи, але без структурних змін – оновлення рухомого складу, оптимізації маршрутів, прозорого фінансування – проблема не зникне.

Тож дискусія про тарифи в Києві – це не суперечка про 8, 20 чи 30 грн за поїздку. Насправді йдеться про те, якою має бути модель міського транспорту: соціальною послугою, яку переважно фінансує бюджет, чи системою, де головна мета – перекласти всі проблеми галузі на пасажирів. І саме від відповіді на це запитання залежатиме не лише ціна проїзду, а й те, чи зможе Київ у найближчі роки втримати працездатний громадський транспорт без хронічного фінансового виснаження.

Новини по темі: [Транспорт](#) [експерти](#) [Київ](#) [підвищення плати за проїзд](#)

Підпишіться на нас в соц. мережах

Статті по темі



31 травня ЕКОНОМІКА
Бізнесмен Дмитро Коваленко: в Україні необхідно змінити умови кредитування для великого бізнесу



30 травня ЕКОНОМІКА
Оцифрування трудових книжок, кешбек та реформа армії: що чекає українців у червні



29 травня ЕКОНОМІКА
Подорожчання проїзду в столиці: чи справді Київ не може втримати старі тарифи