УДК 656:32.001

Палант О.Ю.
кандидат економічних наук, докторант
Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова

ЕКОНОМІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ СИСТЕМИ ВІДНОСИН ПРИ НАДАННІ ПОСЛУГ НАЗЕМНИМ МІСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

ECONOMIC ADJUSTMENT OF THE SYSTEM OF RELATIONS IN PROVIDING SERVICES BY OVERLAND PUBLIC URBAN TRANSPORT

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена визначенню економічних та правових засад впровадження на території України автоматизованої системи оплати проїзду в наземному міському електричному та автомобільному транспорті та обґрунтовує необхідність внесення змін до нормативно-правових актів України у зв'язку з її впровадженням. З науково-економічної та науково-правової точок зору розкриваються переваги її впровадження для всіх учасників системи пасажироперевезень: замовник – перевізник – пасажир.

Ключові слова: автоматизована система оплати проїзду, замовник, перевізник, пасажир, пасажироперевезення.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена определению экономических и правовых основ внедрения на территории Украины автоматизированной системы оплаты проезда в наземном городском электрическом и автомобильном транспорте и обосновывает необходимость внесения изменений в нормативно-правовые акты Украины в связи с ее внедрением. С научно-экономической и научно-правовой точек зрения раскрываются преимущества ее внедрения для всех участников системы пассажироперевозок: заказчик – перевозчик – пассажир.

Ключевые слова: автоматизированная система оплаты проезда, заказчик, перевозчик, пассажир, пассажироперевозки.

ANNOTATION

The article is devoted to the definition of economic and legal basis of introduction of automated fare collection system in the city ground electrical and motor transport on the territory of Ukraine. It justifies the need to amend the legal acts of Ukraine in connection with its introduction. With scientific, economic, and legal points of view the benefits of its introduction is obvious for all participants of the system of passenger transportation: customer-transporter-passenger.

Keywords: automated fare collection system, customer, transporter, passenger, passenger transportation.

Постановка проблеми. В період 2006-2014 рр. різними державними структурами та приватними компаніями здійснювалася велика кількість спроб економічного врегулювання системи відносин між учасниками процесу перевезення пасажирів міським транспортом загального користування. Особливе місце у заходах, які планувалися за цими питаннями, займають перспективи впровадження систем оплати в транспорті. При дослідженні результатів цих спроб можна зробити висновок, що головною причиною відсутності кінцевого позитивного результату є недосконаліть або відсутність необхідної законодавчої бази, а також чітко сформульованих організаційних та економіко-технічних регламентів для впровадження подібних систем. Все наведене вище свідчить про актуальність обраної теми.

Таким чином, головною проблемою, розв'язанню якої присвячена дана публікація, є спроба узагальнення всього накопиченого досвіду, запропонування чітко структурованих процедур організації впровадження автоматичної системи оплати проїзду, внесення законодавчих ініціатив щодо забезпечення її ефективного функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дана проблема, окрім великої кількості нормативних актів, знайшла свій відгук і в обговореннях фахівцями на конференціях та у науковому друці. Підставою для виконання дослідження є Національний план дій щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», затверджений Указом Президента України від 12 березня 2013 р. № 128/2013 [1], у якому в рамках розвитку міського електричного транспорту передбачена необхідність реалізації пілотного проекту запровадження безготівкової системи оплати проїзду в міському електричному транспорті та електронної системи обліку пасажирів, які мають право на пільговий проїзд.

У попередніх наукових роботах найбільша увага приділялася наступним питанням: розробці методології вибору інвестиційних пріоритетів і адаптації інноваційних технологій транспортного комплексу регіону/міста до реалій транспортної галузі України [2-4]; розробці інформаційного забезпечення процесів впровадження у практику управлінських рішень щодо модернізації транспортного комплексу регіону/міста [5-6]; формуванню економічно обґрунтованих тарифів на послуги міського електротранспорту [7]. При цьому розгляд наведених макроелементів забезпечення модернізації підприємств міського транспорту загального користування, в свою чергу, зводився до поступового розв'язання декількох менш значущих задач.

Розв'язання задачі щодо розробки інформаційного забезпечення процесів впровадження у практику підприємств транспорту управлінських рішень щодо модернізації транспортних комплексів обкреслена в [5; 8-12] та докладно розглядалось в [13] з отриманням наукових результатів, виходячи з того, що на сучас-

ному етапі розвитку міських пасажирських транспортних систем одним з найважливіших завдань є створення економічної, безпечної і екологічно чистої системи міського пасажирського транспорту, що орієнтована на інтереси суспільства, транспортних підприємств та ринку, а реформування міської пасажирської транспортної системи вимагає не тільки державного регулювання функціонування транспортних підприємств, але й обґрунтування методів та засобів оптимізації їх діяльності, зокрема, організаційної.

Виділення невирішених раніше частин. Розв'язання поставленої в даній статті проблеми неможливе без детального аналізу економічних та організаційних відносин між учасниками процесу перевезення пасажирів наземним міським транспортом загального користування, що й визначило наукову задачу публікації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Визначення правових підстав впровадження на території України автоматизованої системи оплати проїзду на наземному міському електричному та автомобільному транспорті та внесення змін до нормативно-правових актів України у зв'язку з її впровадженням.

Виклад основного матеріалу дослідження. Цілком очевидно, що на сьогодні назріла необхідність створення єдиної автоматизованої системи оплати проїзду всього пасажирського транспорту в усіх без винятку містах України. Автоматизована система оплати проїзду в міському електричному та автомобільному транспорті загального користування призначена для автоматизації контролю оплати та реєстрації проїзду в міському пасажирському транспорті на основі впровадження передових інформаційних технологій. Основною метою впровадження таких систем є:

– створення єдиного транспортного простору з уніфікацією засобу платежу за проїзд;

– надання можливості ведення гнучкої тарифної політики з метою залучення більшої кількості пасажирів;

– максимальне підвищення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пасажирів, зокрема, пільгових;

– надання повної, достовірної та деталізованої інформації про виконану транспортну роботу для вирішення задач аналізу та планування пасажирських перевезень тощо.

Система оплати проїзду за допомогою спеціальних засобів (безконтактних електронних карток та жетонів з чіпами), що передбачено ввести в якості носіїв оплати за проїзд, повинна вирішувати такі завдання:

– забезпечення реального контролю оплати та/або реєстрації проїзду в транспорті;

– забезпечення адресної соціальної допомоги населенню, зокрема, пільговим категоріям громадян, в частині витрат на транспорт;

– здійснення ефективного та достовірного контролю за кількістю перевезень, що здійснюються за рахунок коштів місцевих бюджетів, для захисту інтересів як перевізника, так і органу місцевого самоврядування як замовника таких послуг;

– можливість використання багатофункціональної карти в якості інструмента розрахунків за транспортні послуги та носія інших соціальних, банківських, фінансових додатків. Наприклад, їм може бути делегована здатність бути ідентифікаційною карткою особистості та/або інструментом визначення категорій соціальних пільг, надання адресної соціальної допомоги, організації оплати житлово-комунальних послуг, оплати послуг медичних установ, страхових компаній, продажу ліків, товарів народного споживання тощо;

– підвищення захищеності проїзних документів від незаконного використання або відтворення в разі потреби;

– можливість отримання перевізником реальних даних про розподіл пасажиропотоку, що сприятиме оптимізації планування маршрутної мережі та кількості необхідного рухомого складу.

Виконане авторами дослідження показало, що назріла необхідність внесення змін до вітчизняного законодавства та розробки деяких нових нормативно-правових актів, які необхідні для ефективного функціонування системи громадського транспорту при впровадженні автоматизованої системи оплати проїзду на території України.

Відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт», у сфері міського електричного транспорту загального користування відносини складаються між замовниками транспортних послуг, перевізниками та пасажирами (ст. 2).

Замовником транспортних послуг виступають місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та/або уповноважені ними юридичні особи, які замовляють транспортні послуги.

Перевізником є юридична особа, яка в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту.

Пасажиром є фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним.

Спробуємо конкретизувати надані визначення та проаналізувати взаємодію між елементами системи *замовник – перевізник – пасажир* на рівні конфлікту та збігу інтересів. Якщо проілюструвати подані у Законі визначення у формі діаграми взаємодії, отримуємо наступну схему (рис. 1).

Проведемо аналіз системи транспортного перевезення. Система транспортного перевезення на будь-якому рівні є багатокомпонентною та багатозв'язковою системою з нечітко визначеною ієрархією важливості елементів та

Рис. 1. Відносини у сфері міського електричного транспорту загального користування відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт»

зв'язків. Система, безумовно, належить до відкритого типу з визначаючим зовнішнім впливом та можливістю самокоригування та саморозвитку як в бік розширення або колапсу, так і в бік перетікання на інші рівні. З урахуванням макропоказників та зв'язків, виходячи з схеми, яка відображена на рис. 1, у самій загальній формі систему транспортних перевезень можливо відобразити у діаграмі (рис. 2).

Рис. 2. Схема системи транспортних перевезень

Розглянемо окремо «зв'язки інтересів» на рівні кожного елементу.

Головними зв'язковими функціями замовника у системі транспортних перевезень, на наш погляд, будуть такі:

– забезпечення сталої роботи транспортного комплексу;

– забезпечення переміщення запланованої кількості пасажирів з будь-якого пункту А до будь-якого пункту В у терміни, які гарантують можливість виконання пасажирами їх соціально-суспільних ролей;

– оптимізація ціни перевезень на рівні, достатньому для утримання транспортного комплексу та прийнятному для пасажирів.

Слід відзначити, що елемент «замовник» у системі транспортних перевезень є особливим елементом, оскільки його зв'язки у системі не спрямовані на «мінімізацію» або «максимізацію» і формулюються лише за критеріями оптимізації. Схематично вони представлені на рис. 3.

Головними зв'язковими функціями пасажира можливо визначити за напрямками зв'язку на мінімізацію та максимізацію (рис. 4):

1. Зв'язки з направленістю на максимізацію:

– максимізація комфорту перевезення;

Рис. 3. Головні зв'язкові функції елементу «замовник» у системі транспортних перевезень

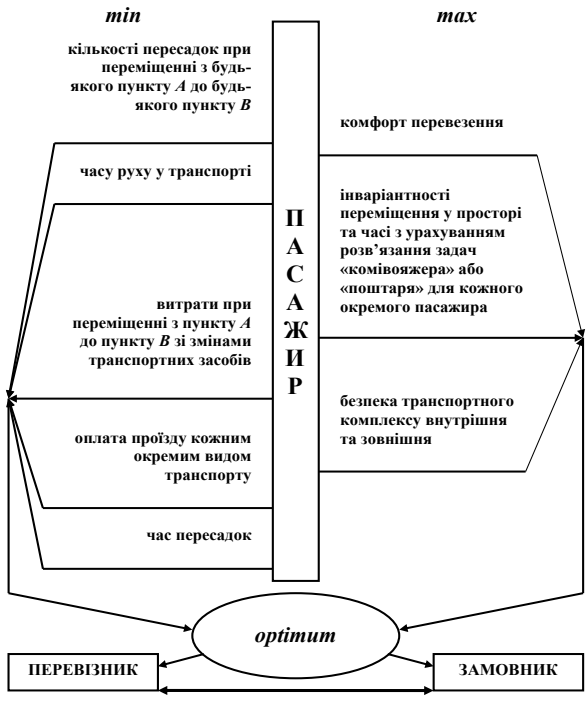

Рис. 4. Головні зв'язкові функції елементу «пасажир» у системі транспортних перевезень

– максимізація інваріантності переміщення у просторі та часі з урахуванням розв'язання задач «комівояжера» або «поштаря» для кожного окремого пасажира;

– максимізація безпеки транспортного комплексу внутрішньої та зовнішньої.

2. Зв'язки з направленістю на мінімізацію:

– мінімізація кількості пересадок при переміщенні з будь-якого пункту А до будь-якого пункту В;

– мінімізація часу руху у транспорті;

– мінімізація часу пересадок;

– мінімізація оплати проїзду кожним окремим видом транспорту;

– прогресивне зменшення витрат при переміщенні з пункту А до пункту В зі змінами транспортних засобів.

Головними зв'язковими функціями перевізника будуть наступні (рис. 5):

– створення умов для виконання замовлення на перевезення;

– оптимізація маршрутів руху та кількості транспортних засобів, необхідних для виконання замовлення на перевезення.

1. Зв'язки з направленістю на максимізацію:

– максимізація кількості пасажирів за одиницю часу, яка призводить до збільшення коефіцієнту сумарної оплати перевезень;

– максимізація надійності перевезень, що, в свою чергу, включає:

– надійність рухомого складу;

– надійність працівників;

– надійність шляхів пересування;

– надійність фінансування;

– надійність структури забезпечення (логістична забезпеченість);

– максимізація додаткового фонду на розвиток інфраструктури, наукових досліджень у галузі та підвищення комфорту та культури перевезень.

2. Зв'язки з направленістю на мінімізацію:

– мінімізація витрат часу з недоотриманням коштів на оплату перевезень;

– мінімізація фінансових витрат на утримання системи;

– мінімізація витрат часу та коштів на утримання достатнього кадрового рівня.

В системі, що схематично представлена на рис. 2, спостерігаються як односпрямовані інтереси, так і конфлікти. Для їх подолання система повинна бути гнучкою. Фінансова, кадрова, технічна, логістична, нормативно-юридична політика підприємства при зведенні дій даних критеріїв у оптимальну схему дає рішення, що влаштовує як директивні зв'язки всі елементи (учасників) системи транспортних перевезень. Вирішенню головного завдання в цій області будуть присвячені подальші дослідження автора.

Висновки. Проведений аналіз дає можливості для коригування функціонування транспортної системи з метою виконання головного її завдання – надійного, безпечного та комфортного перевезення пасажирів, що спричинить підвищення економічних результатів її роботи. Проведений аналіз може бути підставою для прийняття обґрунтованих економічно-управлінських рішень для будь-якого транспортного підприємства відповідного напряму діяльності з урахуванням його особистої специфіки.

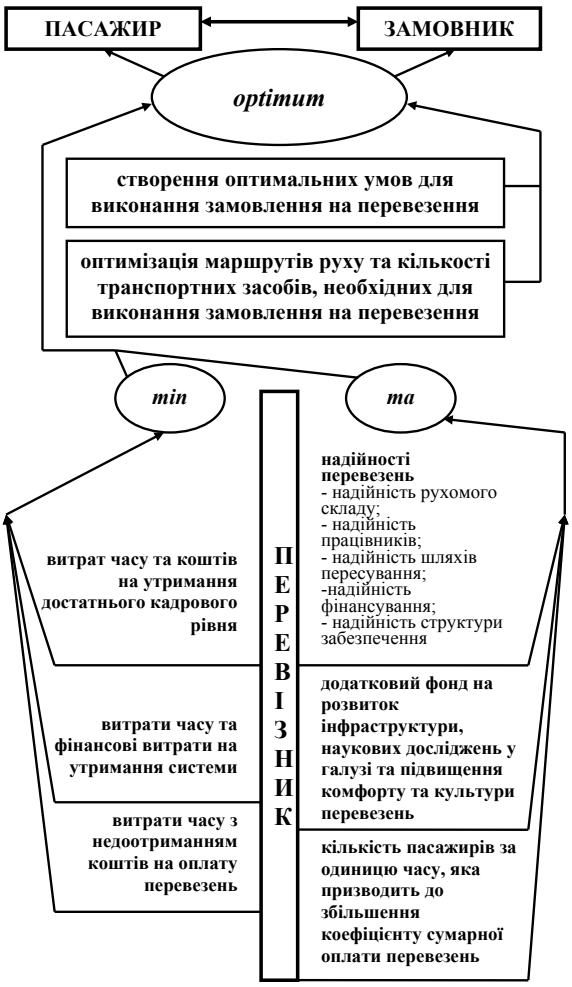

Рис. 5. Головні зв'язкові функції елемента «перевізник» у системі транспортних перевезень

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» : Указ Президента України – Офіційний сайт законодавства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/128/2013.
2. Бабаев В.Н. Разработка и реализация стратегического плана устойчивого развития города на основе сбалансированной системы показателей / [В.Н. Бабаев, В.Т. Семенов, В.И. Торкатюк, Н.П. Пан, С.В. Бутник] // Коммунальное хозяйство городов : [науч.-техн. сб.]. – К. : Техніка. 2004. – Вып. 57. – С. 35–52.
3. Бабаев В.Н. Роль городских проектов и программ развития в устойчивом развитии мегаполисов / [В.Н. Бабаев, Л.Н. Шутенко, В.Т. Семенов] // Коммунальное хозяйство

городов : [науч.-техн. сб.]. – К. : Техніка. – 2006. – Вып. 69. – С. 3–9.
4. Бабаев В.Н. Совершенствование системы управления инфраструктурой города на основе внедрения стратегического планирования и инновационного менеджмента / [В.Н. Бабаев, В.Т. Семенов, В.И. Торкатюк, А.Л. Шутенко, Н.П. Пан, Н.М. Золотова, С.В. Бутник] // Коммунальное хозяйство городов : [науч.-техн. сб.]. – К. : Техніка. – 2003. – Вып. 53 – С. 20–37.
5. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : [монографія] / О.Ю. Палант. – Х. : Золоті сторінки, 2012. – 168 с.
6. Бабаєв В.М. Проблеми удосконалення інформаційного забезпечення і управління сталим розвитком міст / [В.М. Бабаєв, Л.М. Шутенко, В.Т. Семенов, В.І. Торкатюк, М.П. Пан, С.В. Бутник] // Управління сучасним містом. – 2004. – № 7(9). – С. 36–49.
7. Палант О.Ю. Формування розрахункових тарифів на послуги міського електричного транспорту : [монографія] / О.Ю. Палант. – К. : Химджест, 2014. – 174 с.
8. Винниченко В.С. Интегрированная автоматизированная система управления предприятием городского электрического транспорта / В.С. Винниченко // Коммунальное хозяйство городов : [науч.-техн. сб.]. – К. : Техніка, 2002. Вып. 36. – С. 351–354.
9. Гончаров Н.Е. Методические подходы к формированию современной иерархической структуры транспортных показателей : [сб. науч. тр.] / Н.Е. Гончаров, Д.Г. Шишко. – К. : ІКТ (центр).
10. Дывынец О.Л. Концепция применения автоматизированной оплаты проезда в крупних городах Украины / [О. Л. Дывынец, Ю. А. Карпенко, А. Ю. Палант] // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова : материалы междунар. конф. – Харьков : ХНАГХ, 2010. – С. 97–102.
11. Палант А.Ю. О подготовке к внедрению проекта АСКП в г. Харькове / А.Ю. Палант // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті : [інформ.-аналіт. зб.]. – К. : МінЖКХ. – 2008. – Вип. 3(4)/ – С. 69–70.
12. Палант А.Ю. Экономический аспект транспортного комплекса Харьковского региона на основе SWOT-анализа / А.Ю. Палант // Ефективна економіка. – 2010. – № 12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ekonomy.nayka.com.ua.
13. Адаменко М.І. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту : [монографія] / М.І. Адаменко, О.Ю.Палант. – Х. : Золоті сторінки, 2014. – 144 с.