

## Розділ 10.

# АДАПТАЦІЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ДО ІНВЕСТИЦІЙНОЇ МОДЕЛІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ З ВРАХУВАННЯМ ПРИНЦИПІВ ПРАВА ТА НОРМ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

---

---

### 10.1. Адаптація правового регулювання ринку транспортних послуг до інвестиційної моделі економіки України з врахуванням принципів права та норм законодавства ЄС

---

---

Курс євроінтеграції, який чітко визначений Українською державою, ставить перед нею низку економічних, юридичних та соціальних проблем, досить складних для миттєвого розв'язання. При цьому, якщо розглядати Україну як майбутню складову Євросоюзу з точки зору системного аналізу, Українська держава на всіх рівнях представляє собою багатокomпонентну відкриту систему з явним схилом до саморозвитку, самовдосконаленню та самоформатуванню.

Економіко-юридична складова цієї системи є, безумовно, однією з найважливіших і в той же час однією з найбільш недосконалих. Можна виділити багато пріоритетних напрямків щодо оздоровлення

економічно-правової ситуації в державі. Однак розвиток та модернізація транспортної галузі, безумовно, буде включена до одного з найперших пріоритетів. Міський транспорт загального користування – одна зі складових забезпечення виробництва щодо своєчасного прибуття робочої сили до своїх робочих місць.

У період, починаючи з 2006 року, різними державними структурами та приватними компаніями здійснювалася велика кількість спроб не тільки економічного, але й правового врегулювання системи відносин між учасниками процесу перевезення пасажирів міським електричним транспортом. Особливе місце у заходах, що планувалися за цим питанням, займають системи оплати проїзду в транспорті. При дослідженні результатів цих спроб можна зробити висновок, що головною причиною відсутності кінцевого позитивного результату є недосконалість або відсутність необхідної законодавчої бази, а також чітко сформульованих та законодавчо закріплених організаційних та економіко-технічних регламентів для впровадження подібних систем.

Таким чином, головною метою даного розділу є узагальнення накопиченого досвіду, обґрунтування структурованих процедур організації автоматичної (автоматизованої) системи оплати проїзду (АСОП), внесення законодавчих ініціатив щодо забезпечення її ефективного функціонування. У розділі будуть розглянуті аспекти функціонування такої системи оплати проїзду, зосередившись на правових її аспектах, що супутні впровадженню, будуть визначені правові підстави застосування її на території України в наземному міському електричному та автомобільному транспорті, представлені зміни до нормативно-правових актів України у зв'язку з її поширенням та адаптацією державних правових норм до правових норм ЄС.

Першою «ластівкою» став Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», затверджений Указом Президента України від 12.03.2013 р. № 128/2013<sup>1</sup>, у якому, в рамках розвитку міського електричного тран-

---

<sup>1</sup> Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми еконо-

спорту, 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.

Система оплати проїзду за допомогою спеціальних засобів (безконтактних електронних карток, жетонів з чіпами та ін.) має вирішити такі завдання:

- забезпечення реального контролю оплати та/або реєстрації проїзду в міському транспорті загального користування;

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

- забезпечення адресної соціальної допомоги громадянам, зокрема пільговим категоріям, в частині витрат на транспорт;

- використання багатфункціональної картки як інструмента розрахунків за транспортні послуги та носія інших соціальних, банківських, фінансових додатків (ідентифікаційна карта особистості та/або визначення категорій соціальних пільг, надання адресної соціальної допомоги, організації оплати житлово-комунальних послуг, оплати послуг медичних установ і страхових компаній, продажу ліків, товарів народного споживання тощо);

- підвищення захищеності проїзних документів від незаконного використання й швидкого відтворення в разі потреби;

- отримання реальних даних про розподіл пасажиропотоку, що сприяє оптимізації планування маршрутної мережі та раціонального використання рухомого складу.

Якщо розглядати модернізацію транспортного комплексу України загального користування як окрему наукову проблему, можна виділити такі головні напрями (рис. 10.1) за макропоказниками забезпечення прийняття рішень.

---

мічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава»: Указ Президента України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/128/2013>.



Рис. 10.1. Схема забезпечення модернізації підприємств міського транспорту загального користування

У роботах фахівців найбільша увага приділена таким напрямкам: розробці методології вибору інвестиційних пріоритетів і адаптації інноваційних технологій транспортного комплексу регіону/міста до реалій транспортної галузі України<sup>1</sup>; розробці інформаційного забезпечення процесів впровадження у практику управлінських рішень щодо модернізації транспортного комплексу регіону/міста<sup>2</sup>; форму-

<sup>1</sup> Див: Варелопуло Г. А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. Москва. *Транспорт*. 1981. 200 с.; Шутенко Л. Н. Теоретические основы формирования экономической модели рационального спроса на транспортные услуги в процессе стабилизации устойчивого развития городов. *Коммунальное хозяйство городов. Техніка*. Вып. 85. Киев. 2009. С. 3–25.

<sup>2</sup> Палант О. Ю. Перспективні альтернативні напрями розвитку транспортного комплексу. Моделювання регіональної економіки: Плай № 1. Івано-Франківськ. 2011.

ванню економічно обґрунтованих тарифів на послуги міського електротранспорту<sup>1</sup>. При цьому розгляд макроелементів забезпечення модернізації підприємств міського транспорту зводився до вирішення декількох менш значущих завдань. Так, формування розрахункових тарифів на послуги міського транспорту розглядалося як обґрунтування структури тарифу на перевезення пасажирів та включало методику визначення економічного тарифу (рис. 10.2).



Рис. 10.2. Схема вирішення завдання формування розрахункових тарифів на послуги міського транспорту

Вирішення завдання щодо формування розрахункових тарифів на послуги міського транспорту більш детально розглянуто у монографії<sup>2</sup>.

На рис. 10.3 наведена схема деталізації вирішення завдання щодо розробки інформаційного забезпечення процесів впровадження у практику підприємств транспорту управлінських рішень щодо модернізації транспортного комплексу України.

<sup>1</sup> Торкатюк В. И. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках. *Коммунальное хозяйство городов: Техника*. Вып. 85. Киев. 2008. С. 72–78.

<sup>2</sup> Палант О. Ю. Формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги підприємств міського електричного транспорту : монографія. Київ : Хімджест. 2014. 174 с.



Рис. 10.3. Схема деталізації вирішення завдання щодо розробки інформаційного забезпечення процесів впровадження управлінських рішень щодо модернізації транспортного комплексу України

Вирішення завдання щодо розробки інформаційного забезпечення процесів впровадження управлінських рішень щодо модернізації транспортного комплексу України більш детально розглянуто у монографіях<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Палант О. Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : монографія. Харків : Золоті сторінки. 2012. 168 с.

Інформатизація (в тому числі правова) транспортної сфери країни є наукомістким і трудомістким процесом, що вимагає залучення великої кількості юридичних та фізичних осіб, фахівців та управлінців. Отже, з метою забезпечення гнучкості при прийнятті управлінських рішень по формуванню ефективних систем функціонування транспортного комплексу необхідно впровадження інформаційного забезпечення протягом усього інвестиційного процесу. Для цього нами був запропонований метод, що дозволяє з достатнім ступенем точності (залежно від наявності достовірної інформації) обґрунтовувати і за необхідності регулювати функціонування транспортного комплексу і його окремих складових на різних етапах циклу формування та функціонування транспортного комплексу (метод засновано на використанні багатофакторних моделей, що дозволяють проводити оцінку прийнятих організаційно-технологічних, технічних і соціально-економічних рішень, а за необхідності – здійснювати регулювання ефективності функціонування транспортного комплексу (чи його елементів) шляхом зміни раніше прийнятих рішень). На основі цього розроблена методика одержання розрахункових показників, які виступають як оцінка функціонування транспортного комплексу і є відправною точкою для подальшого вдосконалювання його роботи. Впровадження методики оцінки ефективності функціонування транспортних комплексів міст України (з коригуваннями) дозволить більш детально враховувати конкретні умови їх функціонування з урахуванням ефективності реалізованих цілей.