

Водовозов Є.Н., здобувач
кафедри економіки підприємств,
бізнес-адміністрування та регіонального розвитку
*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

Палант О.Ю., к.е.н.,
доцент кафедри економіки підприємств,
бізнес-адміністрування та регіонального розвитку
*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова*

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ РОЗРАХУНКІВ НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Водовозов Є.Н., Палант О.Ю. Економіко-правові аспекти забезпечення електронних розрахунків на громадському транспорті. У статті проведено аналіз економіко-правових засад щодо проведення на території України електронних розрахунків за надані послуги з перевезення пасажирів на громадському міському транспорті за допомогою автоматизованої системи оплати проїзду. З науково-економічної та науково-правової поглядів розкрито призначення такої системи для автоматизації контролю оплати та реєстрації інтенсивності пасажиропотоку.

Ключові слова: електронні розрахунки, автоматизована система оплати проїзду, громадський транспорт.

Водовозов Е.Н., Палант А.Ю. Экономико-правовые аспекты обеспечения электронных расчетов на общественном транспорте. В статье проведен анализ экономико-правовых основ возможности внедрения на территории Украины электронных платежей за оказанные услуги перевозки пассажиров на общественном городском транспорте при помощи автоматизированной системы оплаты проезда. С научно-экономической и научно-правовой точек зрения раскрыто предназначение этой системы: для автоматизации контроля оплаты и регистрации интенсивности пассажиропотока.

Ключевые слова: электронные расчеты, автоматизированная система оплаты проезда, общественный транспорт.

Vodovozov Y.N., Palant O.Y. Economic and legal aspects of ensuring electronic calculations on public transport. The article analyzes the economic and legal foundations for the possibility of introducing electronic payments in the territory of Ukraine for the provision of passenger transportation services on public urban transport using an automated fare collection system. From the scientific-economic and scientific-legal point of view, the purpose of this system is disclosed: for automation of payment control and registration of the intensity of passenger traffic.

Key words: electronic payments, automated fare collection system, public transport.

Постановка проблеми. Трансформація транспортної системи України та її найважливішої частини – міського громадського транспорту, що здійснюється сьогодні в умовах євроінтеграції, передбачає перегляд та вдосконалення наявних механізмів господарювання на основі здійснення комплексних економічних досліджень з урахуванням та використанням досвіду європейських країн. Ці зміни зумовили впровадження принципово нових для нашої держави моделей і схем організації надання транспортних послуг, що, своєю чергою, спричинило усвідомлення необхідності інноваційного розвитку суб'єктів транспортної інфраструктури міст.

Одним із пріоритетних напрямів є (а автори вважають так саме) організація сплати проїзду в громадському транспорті. Нинішня організація зали-

шається економічно затратною та знижує якість надання послуг, тому що залучає для виконання цих функцій значну кількість некваліфікованих робочих кадрів кондукторів та контролерів.

У світовій практиці знайдено шлях вирішення цієї проблеми через спеціальну систему технічних пристроїв та автоматизованих комплексів. Однією з таких систем, що найбільш відповідає умовам внутрішнього ринку, є автоматизована система оплати проїзду (АСОП).

Для пошуку найбільш прийнятної для українського суспільства варіанту організації сплати проїзду в громадському транспорті авторами проведено дослідження та аналіз систем електронних розрахунків на транспорті, їх економічної доцільності та можливостей їх застосування у правовому полі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виявлено, що протягом останніх 20–25 років у світі створено понад сто різних автоматизованих систем оплати проїзду [1–3], які дають пасажирові змогу оплатити послугу простіше, швидше і зручніше, а транспортній компанії – збільшити прибуток за рахунок підвищення точності обліку оплати проїзду. Треба зазначити, що подібною проблематикою зацікавилася невелика кількість фахівців, причетних до цієї сфери досліджень [4–11].

Дослідженнями та аналізом економічної доцільності та системи інституційних норм під час надання послуг перевезення пасажирів наземним міським транспортом загального користування зацікавлені [11]; аналізом правових засад запровадження автоматизованої системи оплати проїзду та обліку пасажирів займалися [12]; визначенням спеціального суб'єкту господарювання для забезпечення впровадження автоматизованої системи організації проїзду та питаннями фінансування встановлення технічного обладнання у транспортних засобах під час її впровадження опікувалися [14]; тексти змін до чинних нормативно-правових актів України, внесення яких необхідно у зв'язку з упровадженням та функціонуванням автоматизованої системи оплати проїзду, запропоновані [7]. Найбільш відомі – європейські та американські дослідники порушеної проблематики [10; 15–17].

Постановка завдання. Проведені дослідження ставили за мету провести аналіз, визначити особливості та можливість упровадження в нашій країні електронної системи оплати проїзду в громадському транспорті за допомогою безконтактних карток та інших засобів оплати.

Для досягнення поставленої мети вирішувалися такі завдання щодо запровадження АСОП:

- забезпечення повноти збору плати за проїзд;
- підвищення зручності застосування документів, що підтверджують право на проїзд;
- збір, облік та зберігання даних;
- забезпечення об'єктивності даних за всіма операціями продажу та моніторинг використання документів, що надають право на проїзд.

Виклад основних результатів. Негативний вплив кризових явищ на економічні системи має місце у вітчизняній економіці. Але досвід економічно розвинутих країн свідчить, що для поліпшення ситуації необхідно поєднати науку з практикою, системні знання з механізмами управління, політику з економікою. Але наукові знання мають «освітлювати дорогу» практиці. У системі наукових знань фундаментальну, рушійну і пріоритетну роль відіграють методологічні та теоретичні знання. Відомо, що ця система базових знань не є чітко визначеним догматом, а знаходиться в стані розвитку, спираючись на практику змін самого життя й інститутів життєзабезпечення.

Одним із таких інститутів забезпечення населення засобами першої необхідності в містах та

населених пунктах є системи житлово-комунального господарства та міської інфраструктури. Підприємства цієї галузі розміщені у великих і малих містах країни зі значною щільністю населення та значною концентрацією розміщення продуктивних сил. Вони надають послуги із забезпечення життєдіяльності (житло, водо- і теплозабезпечення, електро- і газоспоживання, санітарне очищення та озеленення міст). Складовою частиною ЖКГ є й система міського транспортного обслуговування, в основі якої – автомобільний (автобусний) та міський електричний транспорт. Ці два види транспорту принципово відмінні між собою за низкою характеристик. Автомобільний транспорт обслуговує як пасажирські, так і вантажні перевезення, тоді як електротранспорт в основі своїй обслуговує пасажиропотоки. Автомобільний (автобусний) транспорт негативно впливає на екологію міста, тоді як МЕТ більш досконалий із позицій екологічної безпеки. Але обидва ці види транспорту створені для задоволення однієї потреби однієї території й є конкурентними між собою. А отже, і в стратегії розвитку транспортної системи міст кожному із цих видів транспорту відводиться своє місце з урахуванням використання специфічних методів і ресурсів забезпечення розвитку транспортних підприємств.

У нашому дослідженні увага сконцентрована на МЕТ. Міський електричний транспорт України є складною структурованою системою, функціонування пов'язане з використанням значних обсягів основних виробничих фондів, обслуговуванням більше половини всього пасажиропотоку в міських агломераціях та генерацією значної частки доходів сучасних міст.

У запропонованій статті подані результати досліджень економічної можливості та концепції застосування автоматизованої системи оплати проїзду (АСОП) в Україні, не оминувши її правовий аспект.

Розгляд АСОП у структурі наукових знань з економіки є доцільним, оскільки ця система являє собою організаційно-технічну інновацію, що впливає на економічні процеси на громадському транспорті. Впровадження АСОП пов'язане з такими економічними характеристиками, як капітальні вкладення, джерела фінансування, включення експлуатаційних витрат до собівартості надання послуг. Недоліки впровадження АСОП пов'язані з оцінкою ефективності інновацій, розрахунками тарифів, окупністю інвестицій, модернізацією технологій ведення обліку та планування в управлінні підприємствами системи громадського транспорту.

Згідно з пп. 1–3 ст. 3 Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» [18], суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють розрахункові операції готівкою та/або в безготівковій формі (із застосуванням платіжних карток, платіжних чеків, жетонів тощо) під час продажу товарів (надання послуг) у сфері торгівлі, громадського харчування та

послуг, зобов'язані проводити розрахункові операції на повну суму придбання (надання послуги) через зареєстровані, опломбовані в установленому порядку та переведені у фіскальний режим роботи реєстратори розрахункових операцій із роздрукуванням відповідних розрахункових документів, що підтверджують виконання розрахункових операцій, або у випадках, передбачених цим Законом, із застосуванням зареєстрованих у встановленому порядку розрахункових книжок, та видавати особі, яка отримує або повертає товар, отримує послугу або відмовляється від неї, розрахунковий документ установленої форми на повну суму проведеної операції, а також застосовувати реєстратори розрахункових операцій, що включені до Державного реєстру реєстраторів розрахункових операцій, із дотриманням установленого порядку їх застосування.

Відповідно до приписів абз. 3 ст. 2 Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг», реєстратор розрахункових операцій – пристрій або програмно-технічний комплекс, у якому реалізовані фіскальні функції й який призначений для реєстрації розрахункових операцій під час продажу товарів (надання послуг), операцій з купівлі-продажу іноземної валюти та/або реєстрації кількості проданих товарів (наданих послуг). До реєстраторів розрахункових операцій належать: електронний контрольно-касовий апарат, електронний контрольно-касовий реєстратор, комп'ютерно-касова система, електронний таксометр, автомат із продажу товарів (послуг) тощо.

За своєю природою та функціональними ознаками пристрій для поповнення безконтактних електронних карток (БЕК) можна класифікувати як програмно-технічний комплекс самообслуговування (ПТКС), який, про що свідчить практика діяльності податкових органів, відносять до реєстраторів розрахункових операцій

Застосування для реєстрації та оплати проїзду спеціальних засобів, зокрема, БЕК, не можна беззастережно визнати безпосереднім продажем проїзних документів на транспорті. Але водночас у зв'язку із застосуванням АСОП процес продажу проїзних документів подовжений у часі: отримання проїзного документа вимагає обов'язкового придбання спеціального засобу, тобто набуває характеру двоетапного процесу, в якому придбання спеціального засобу є передумовою отримання проїзного документа, що надає право на здійснення проїзду у громадському транспорті. Наведене вище дає змогу констатувати необхідність внесення змін до ст. 9 Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» для уточнення випадків незастосування РРО не тільки у разі продажу проїзних документів, а й під час реалізації пасажиром спеціальних засобів реєстрації та оплати проїзду в системі АСОП, у тому числі БЕК.

Для усунення протиріч здійснення оплати проїзду в системі АСОП має бути виключено зі сфери застосування реєстраторів розрахункових операцій на підставі ст. 9 указанного Закону України.

Виходячи з вищевикладеного, приходимо до висновку про те, що під час проведення розрахунків на громадському транспорті за нормами п. 4 ст. 9 Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» суб'єкти підприємницької діяльності зобов'язані вести прошнуровану та належним чином зареєстровану в органах Державної податкової служби України книгу обліку розрахункових операцій (КОРО) з додержанням установленого порядку її ведення.

Відповідно до пп. 2.2 п. 2 Порядку реєстрації і ведення книг обліку розрахункових операцій і розрахункових книжок, затвердженого Наказом ДПА України № 614 від 01.12.2000 [19], КОРО реєструється на кожний реєстратор розрахункових операцій (РРО) або, якщо, згідно з чинним законодавством, розрахунки можуть проводитися без застосування РРО – на окрему господарську одиницю – депо підприємства електротранспорту, а під час надання послуг пасажирським автомобільним транспортом – на кожного кондуктора або, за рішенням суб'єкта господарської діяльності, на кожний транспортний засіб.

Отже, розрахункові операції, а саме приймання від пасажирів (покупців) готівкових коштів та продаж послуг із перевезення міським електричним транспортом, нині фактично здійснюються в касі касиром, який працює у перевізника, тому саме касир перевізника повинен застосовувати реєстратор розрахункових операцій під час приймання від покупців готівкових коштів за квитки.

Але наголошуємо на тому, що, на нашу думку, у зв'язку з упровадженням АСОП на міському електричному транспорті до законодавства про застосування РРО необхідно внести зміни, які уніфікують підходи до здійснення розрахунків через АСОП на всіх видах транспорту та передбачатимуть можливість придбання та/або поповнення спеціальних засобів оплати проїзду через ПТКС без застосування РРО.

Таким чином, Закон «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» [18] не ототожнює поняття «розрахунковий документ», яким із погляду податкового законодавства є квиток на проїзд у маршрутному таксі, і «розрахункова книжка», так само як квиток і розрахункова квитанція, оскільки вони є різними за формою і змістом. Відповідальність за п. 3 ст. 17 вищевказаного Закону передбачена виключно за невикористання розрахункової книжки у випадках, визначених п. 5 ст. 3 Закону – у разі незастосування суб'єктами підприємницької діяльності реєстраторів розрахункових операцій у

випадках, визначених цим Законом, коли таке застосування РРО для них є обов'язковим.

Слід звернути увагу також на той факт, що для користування послугами перевезення наземним міським транспортом пасажир повинен здійснити оплату таких послуг до фактичного їх отримання від перевізника, тобто на умовах попередньої оплати, шляхом купівлі безконтактної електронної картки, жетона тощо. Саме у момент їх купівлі особа сплачує повну суму проїзду за одну чи декілька поїздок на цей час у готівковій формі. Для реалізації права на проїзд така особа повинна пройти через процедуру валідації БЕК, яка проводиться за допомогою валідатора шляхом зменшення коштів карти (юнітів, поїздок) на вартість поїздки (кількість юнітів, поїздок) із записом у валідатор транзакції оплати.

За зменшення коштів (юнітів, поїздок) безконтактної електронної картки на вартість (кількість юнітів, поїздок) поїздки проводиться транзакція оплати із занесенням запису у внутрішню пам'ять терміналу та з видачею проїзного документа: квитка, чека. Інформація, що передається оператору АСОП та яка міститься у проїзному документі, повинна містити:

- ідентифікаційний номер БЕК;
- тип пільги;
- суму платежу без пільги;
- суму пільги;
- дату, час;
- належність транспорту;
- номер маршруту;
- страхування пасажирів тощо.

Отже, враховуючи сутність процесу валідації та умову попередньої оплати послуг перевезення пасажирів наземним транспортом загального користування шляхом придбання БЕК чи жетона, вважаємо, що під час її здійснення не відбувається проведення розрахункової операції за готівку та/або в безготівковій формі під час реалізації товарів чи надання послуг.

Для дотримання суб'єктами господарювання вимог безпеки продукції, послуг, діяльності та її результатів для споживачів та навколишнього середовища, забезпечення їх належної якості державою запроваджено процедуру сертифікації (підтвердження відповідності).

Ст. 1 Закону України «Про підтвердження відповідності» № 2406-III від 17.05.2001 [27] сертифікацією визнається процедура, за допомогою якої визнаний в установленому порядку орган документально засвідчує відповідність продукції, систем якості, систем управління якістю, систем екологічного управління, персоналу встановленим законодавством вимогам. Обов'язкові вимоги до об'єктів сертифікації встановлюються технічними регламентами.

Технічний регламент – закон України або нормативно-правовий акт, прийнятий Кабінетом Міністрів

України, де визначено характеристики продукції або пов'язані з нею процеси чи способи виробництва, а також вимоги до послуг, включаючи відповідні положення, дотримання яких обов'язкове.

Для визначення виконання відповідних вимог технічних регламентів чи стандартів застосовується процедура оцінки відповідності.

Відповідно до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» [20], до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам чинних в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам.

Відповідно до Наказу Державного комітету з питань житлово-комунального господарства «Про затвердження Правил експлуатації трамвая та тролейбуса» від 10.12.1996 № 103 [21], основні функції та завдання щодо розроблення і виготовлення технічних засобів міського електротранспорту розподіляються між органами і організаціями так.

Згідно з розпорядженнями Кабінету Міністрів України № 313-р від 22.10.1991 та № 66-р від 03.02.1992 [22; 23], генеральним замовником технічних засобів міського електричного транспорту (рухомого складу, випрямно-перетворювальної техніки, засобів управління рухом, системами електропостачання тощо) є Державний комітет із питань житлово-комунального господарства України (нова назва – Комітет із питань будівництва, містобудування і житлово-комунального господарства та регіональної політики), який:

- визначає перспективні напрями розвитку й удосконалення технічних засобів міського електротранспорту, організовує науково-дослідні й дослідно-конструкторські роботи;
- затверджує технічні завдання (вимоги) на розроблення технічних засобів, програми та методики приймальних випробувань;
- організовує виробництво нових зразків технічних засобів міського електротранспорту та очолює приймальні комісії з їх випробувань;
- розробляє й затверджує основні нормативні документи з питань експлуатації технічних засобів;
- затверджує технічні умови на постачання технічних засобів.

Функції розроблення технічних засобів громадського транспорту можуть здійснюватися за ініціативою підприємств і організацій, які можуть виступати замовниками такої продукції.

Ст. 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» [24] передбачає, що технічний і санітарний стан рухомого складу, який працює на маршрутах (лініях), та інших об'єктів міського електричного транспорту повинен відповідати вимогам Правил дорожнього руху, Правил експлуатації трамвая та тролейбуса, Правил технічної експлуатації метрополітену, а також нормам та стандартам у цій сфері.

Пунктом 31 Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів № 1306 від 10.10.2001 [25], встановлено, що технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації. Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством.

Отже, обов'язок дотримання вимог державних стандартів та інших нормативних актів під час розроблення та виготовлення рухомого складу та інших технічних засобів покладається на виробників такої продукції, а під час експлуатації – на осіб, що її здійснюють.

Заборонено експлуатацію тролейбусів і трамваїв за наявності будь-якої несправності, зазначеної в правилах технічної експлуатації цих транспортних засобів, а також у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху. Чинне законодавство, крім загальної вимоги щодо відповідності транспортного засобу стандартам, правилам і нормативам, що стосуються безпеки дорожнього руху, передбачає спеціальну вимогу на випадок його переобладнання.

Закон України «Про дорожній рух» [20] встановлює вимогу щодо обов'язкового погодження з виробником транспортних засобів та їх складових частин переобладнання, що призводять до наслідків, зазначених у ч. 2 ст. 32 цього Закону. Виходячи із закритого переліку наслідків переобладнання, визначених у ч. 2 ст. 32 Закону України «Про дорожній рух», можна зробити висновок, що за відсутності під час переобладнання транспортного засобу таких наслідків узгодження його проведення з виробником не є обов'язковим.

Переобладнання транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії, повинно здійснюватися відповідно до Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 607 від 21 липня 2010 р. [26].

До переобладнання транспортного засобу необхідно забезпечити проведення його огляду за місцем реєстрації відповідним підрозділом поліції, за результатами якого власник або його представник отримує відповідний акт, складений за формою, встановленою цим органом. Для переобладнання

транспортного засобу в індивідуальному порядку власник або його представник повинні узгодити такі дії зі спеціально уповноваженою організацією, до яких належать державне підприємство «ДержавтотрансНДІпроект» та Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС.

Порядком переобладнання транспортних засобів, окрім погодження переобладнання зі спеціально уповноваженою організацією, також встановлено необхідність проведення оцінювання відповідності транспортного засобу, що переобладнаний, вимогам правил, нормативів і стандартів України, а також умовам (вимогам), викладеним у документі про погодження, організацію з оцінки відповідності, вибраною за власною ініціативою власником або його представником.

На підставі наведених правових норм слід зробити висновок, що транспортні засоби, їхні складові частини та приладдя підлягають обов'язковій сертифікації в Україні, експлуатація яких без підтвердження відповідності є порушенням правил здійснення господарської діяльності.

Законодавством не заборонено вчинювати дії щодо внесення змін до конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, суб'єктами господарювання, що не є їх виробниками. Але якщо вони відповідають визначенню «переобладнання» та призводять до перелічених у ст. 32 Закону України «Про дорожній рух» [20] змін, а саме: зміни повної маси і її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії, – необхідне обов'язкове погодження їх вчинення з виробником транспортних засобів та їх складових частин. Для забезпечення надання безпечних транспортних послуг та додержання перевізниками законодавства про міський електричний транспорт запроваджено державний контроль у сфері міського електричного транспорту відповідно до ст. 10 Закону України «Про міський електричний транспорт» [24].

Державний контроль над технічним станом об'єктів міського електричного транспорту (крім метрополітену) здійснює Державна технічна інспекція міського електричного транспорту.

Функції державної технічної інспекції міського електричного транспорту полягають у такому: контроль додержання перевізниками вимог законодавства про дорожній рух та міський електричний транспорт; проведення реєстрації та обліку трамвайних вагонів і тролейбусів; здійснення контролю над технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів.

Уточнюючи законодавчі норми, що регулюють відносини у вузлових точках зв'язку «техніка – економіка – право – інституційний порядок», автори дослідження переконані, що проблема законності нині є

досить актуальною в економіці та управлінні. Закони та норми регламентують управлінську діяльність і прищеплюють персоналу культуру «управління в рамках закону». У практиці життєдіяльності сьогодні ми вже впевнилися у згубності та руйнівній силі управління «поза нормами закону». Стратегію розвитку, шлях у майбутнє, наука вбачає (і працює над цим) у розбудові в економіці нової інституційної системи в законодавчих рамках, що й становить один з аспектів (напрямів) нашого дослідження.

Аналітична й управлінська цінність упровадження АСОП з її можливостями реєстрації сплати за проїзд полягає у точності первинної інформації, накопиченні банку достовірних даних для аналізу грошових потоків і прийнятті коригуючих рішень. У цьому й полягає розкриття економічної сутності модернізаційного процесу в системі громадського транспорту та його підтримки в зміненому інституційному полі (право ↔ економіка ↔ технологічні інновації ↔ управління розвитком).

Сильною стороною у проведеному дослідженні є аналіз економічних можливостей та концепції застосування АСОП в Україні, розглянувши також правовий аспект її застосування. Крім того, слід зазначити, що автори статті були співавторами колективу розробників проекту закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» № 4121 від 22.02.2016 (електронне посилання (офіційне) на проект Закону http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58244), результатом перетворення якого став Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» від 17.01.2017 р. № 1812-VIII (офіційне електронне посилання <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1812-19>).

Слабкою стороною є те, що в рамках цієї статті автори не змогли донести до наукової спільноти всі аспекти щодо впровадження АСОП в Україні. За рамками статті залишилися деякі питання інституційного, кадрового, організаційного та еколого-економічного характеру.

Можливостями для подальших досліджень є переймання досвіду європейських країн щодо всіх сторін роботи системи, що розглядається, а також роботи з як найповнішого збору виручки за послуги, що надані громадським транспортом у містах.

Загрозами для результатів проведених досліджень є те, що для зміни законодавства в нашій країні для будь-якої галузі повинен пройти певний час для проходження усієї процедури, що супроводжує такі зміни. Економіка будь-якого процесу, що відбувається в країні, випереджує процес законоплетворення. Раніше в більш стабільних і спрощених умовах зовнішнього середовища актуальні завдання

функціонування і розвитку суб'єктів господарювання вирішувалися з урахуванням практичного досвіду та використання апробованих наукових рекомендацій у сфері економіки, організації, управління та ін. Нині й економічна система, й зовнішнє середовище (що включає інституційні правила, інфраструктуру, систему факторів впливу) швидко і докорінно змінюються. Разом із тим змінюються наукові парадигми, теоретичні положення у сфері економічних відносин, інформаційна база і технології управління. У таких умовах із прийняттям невірних, невважених рішень виникає мультиплікативний ефект утрат, швидко зростає масив конфліктних ситуацій, зменшується часовий інтервал між кризами та збільшується кількість підприємств-банкротів. У результаті дії описаних чинників, економічні системи знаходяться у стані розбалансованості і стагнації. Цілі галузі входять до зони вкрай високого ризику з утратою іміджу, конкурентоспроможності, економічної незалежності.

Висновки. Отже, автоматизована система оплати проїзду – це програмно-технічний комплекс, спрямований на здійснення реєстрації та обліку пасажирів шляхом використання безконтактних електронних карток, жетонів тощо, що дають право проїзду на міському автомобільному та електричному транспорті загального користування. Введення та застосування АСОП у наземному міському пасажирському транспорті має на меті автоматизацію контролю оплати проїзду пасажирів за рахунок застосування інформаційних технологій у процесі виготовлення та використання спеціальних засобів оплати та реєстрації проїзду, документів, що надають право на проїзд, а також технічного оснащення транспортних засобів для їх активізації.

Запровадження АСОП спрямоване на:

- забезпечення повноти збору плати за проїзд;
- підвищення зручності застосування документів, що підтверджують право на проїзд;
- спрощення системи контролю над перевезенням пільгового контингенту громадян та попередження незаконного користування пільговими умовами перевезень іншими суб'єктами;
- збір, облік та зберігання даних;
- забезпечення об'єктивності даних за всіма операціями продажу та моніторингу використання документів, що надають право на проїзд.

Упровадження АСОП дасть можливість транспортним підприємствам вирішити низку своїх проблем та забезпечить умови для створення єдиного уніфікованого методу сплати за проїзд та можливість уведення гнучкої тарифної політики для залучення якомога більшої кількості пасажирів. АСОП:

- максимально підвищить прозорість та точність обліку фактично наданих послуг із перевезення усіх категорій пасажирів, у тому числі пільгових;
- забезпечить повну, достовірну та деталізовану інформацію про виконану транспортну роботу, що,

свою чергою, дасть змогу вирішити завдання планування та аналізу пасажирських перевезень;

– зменшить експлуатаційні витрати на організацію і контроль збору виручки;

– підвищить економічні показники роботи за рахунок використання зібраної в системі інформації для запровадження та підтримки гнучкої системи тарифів, упровадження нових продуктів та способів оплати проїзду;

– створить необхідні умови для взаємодії між транспортними операторами.

Основним завданням, поставленим для розв'язання у цій статті, було детальне структурування та пропозиції щодо коригування нормативно-правової бази та науково-економічного забезпечення діяльності галузі міського громадського транспорту для підвищення його економічної ефективності, надійності і фінансової стійкості.

Список літератури:

1. URL: <http://lotgroup.eu/>
2. URL: <http://card-sys.com/>
3. URL: <http://www.belcard.by/>
4. Адаменко М.І., Палант О.Ю. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту: монографія. Харків: Золоті сторінки, 2014. 144 с.
5. Вакуленко К.Є., Доля К.В. Особливості управління міськими пасажирськими транспортними системами: монографія. Х.: НТМТ, 2013. 171 с.
6. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Х.: Золоті сторінки, 2016. 360 с.
7. Дивінець О.Л., Палант О.Ю. Економіко-правові аспекти впровадження автоматизованих систем оплати проїзду в наземному електротранспорті України: монографія. Львів: Ліга-прес, 2015. 192 с.
8. Величко В.В. Сучасні підходи до формування моделі функціонування підприємств транспортної інфраструктури міста. Економіческие проблемы и перспективы развития жилищно-коммунального хозяйства на современном этапе: материалы конф. Харьков: ХНАГХ, 2010. С. 106–111.
9. Амоша О.І., Філіппова О.С. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту. Економіка будівництва і міського господарства. 2010. № 4. С. 179–189.
10. Intelligent transport systems: intelligence at the service of transport networks. European Commission, Energy and Transport DG. Luxembourg: Office for official publications of the European Communities, 2003. 2 p.
11. Димченко О.В., Круду А.С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні. Комуніальне господарство міст. Харків: ХНУМГ, 2014. № 113. С. 3–9.
12. Теоретичні засади правового регулювання інвестування інноваційного розвитку в Україні: монографія / С.М. Прилипко та ін.; за ред. Р.П. Бойчука. Харків: Право, 2014. 480 с.
13. Дьвінець О.Л., Палант А.Ю. Экономические и юридические особенности внедрения автоматизированной системы оплаты проезда на предприятиях электротранспорта Украины. Бизнес Информ. 2015. № 3. С. 137–141.
14. Далека В.Х., Сорока К.О., Личов Д.О. Структуризація системної моделі транспортних систем для формування проектів ресурсозбереження. Комуніальне господарство міст. 2015. № 121. С. 6–11.
15. Economic Development. A Strategic Approach for Local Governmevts. Leader's Guide and Participants Handbook. Washington, ICMA, 1995.
16. Forrest, Ray, Lee, James. Housing and Social Change. East-West Perspectives. New York : Routledge, Taylor & Francis Group, 2003.
17. Guasch J.L. Negotiating and renegotiating infrastructure PPPs and concessions : Key issues for police makers, 2007.
18. Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг: Закон України від 06.07.1995 № 265/95-ВР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/265/95-%D0%B2%D1%80>.
19. Положенням про форму та зміст розрахункових документів: Наказ ДПА про затвердження нормативно-правових актів до Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» від 01.12.2000 № 614 / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0105-01>.
20. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
21. Про затвердження Правил експлуатації трамвая та тролейбуса: Наказ Держ. комітету з питань ЖКГ від 10.12.1996 № 103 / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0066-97>.
22. Про організацію будівництва інфраструктурних об'єктів Київського регіону: Розпорядження КМУ від 11.04.2011 № 313-р / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/313-2011-%D1%80>.
23. Про освоєння з 1992 року виробництва тролейбусів типу ПМЗ-ТІ: Розпорядження КМУ від 03.02.1992 № 66-р. Втрата чинності від 31.08.2005 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/66-92-%D1%80>.
24. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 № 1914-ІV / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>.
25. Про Правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 № 1306 / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
26. Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607 / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/607-2010-%D0%BF>.
27. Про підтвердження відповідності: Закон України від 17.05.2001 № 2406-ІІІ / Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2406-14>.