

УДК 656.031.54

СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПОСЛУГ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

PAYMENT SYSTEM OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Михайло Кристопчук, Вікторія Дорошук, Юрій Федчук*Національний університет водного господарства та природокористування,
33000 м. Рівне, вул. Соборна, 11*

In the article, the basic features of the organization of the work of the urban passenger transport fare system and analyzed services on transportation of passengers.

Пасажирський транспорт є невід'ємним елементом транспортної системи, у тій її частині, що забезпечує пересування людей по території країни, міста. Для ефективного функціонування різних видів транспорту виділяють сфери їх взаємодії.

Відомо [1-4], що від міського пасажирського транспорту залежить господарська і соціальна обстановка в місті, розвиток продуктивних сил. Систему міського пасажирського транспорту можна розглядати як об'єкт управління і враховувати його особливості. По-перше, послуги міського пасажирського транспорту мають місцевий характер, тобто вони можуть бути спожиті там, де виробляються. У зв'язку з цим управління системою міського пасажирського транспорту здійснюється на місцевому рівні і повністю підпорядковуються місцевим органам влади. По-друге, це винятковий взаємозв'язок усіх елементів системи. Міський пасажирський транспорт - не просто комплекс окремих підприємств, які здійснюють процес перевезення пасажирів за певними маршрутами, а значною мірою взаємозв'язана система, елементами якої є підприємства, що надають послуги з перевезення пасажирів. Взаємозв'язок елементів системи відбувається на різних рівнях.

Аналізуючи закордонні системи [5-7], можна перейняти їхній досвід і застосувати їх на практиці в Україні. Розглянемо досвід декількох європейських країн. Аналіз тенденцій розвитку пасажирського транспорту в Європі вказує на те, що Чеська Республіка та ряд інших країн ЄС мають певні особливості становлення та організації роботи міського пасажирського транспорту.

Найбільш вагомою характеристикою системи пасажирських перевезень в Чеській Республіці, яка суттєво відрізняється від української [2, 4, 6-7], є застосування інтермодальної транспортної системи. Інтермодальна транспортна система являє собою такий спосіб забезпечення функціонування громадського транспорту на певній території або в районі, в яких декілька видів міського транспорту (автобус, трамвай, тролейбус та метро), створюючи чітку і просту систему взаємопов'язаних маршрутів, здійснюють переміщення пасажирів за єдиним тарифом, дотримуючись певних умов перевезень та регулярні інтервали між сполученнями.

Інша особливість досвіду Чехії при організації роботи міського транспорту полягає в тому, що весь існуючий пасажирський транспорт міста знаходиться в компетенції єдиного органу – муніципалітету (або магістрату). Наявність єдиного власника на весь рухомий склад транспорту міста в особі магістрату сприяє більш ефективному його використанню.

Величина тарифу в даній країні залежить не від дальності поїздки, як в Італії, Німеччині та інших європейських країнах, і навіть не є однаковою для всіх пасажирів, незалежно від дальності перевезення.

Вартість проїзду пасажирів встановлюється відповідно до тривалості його подорожі та кількості пересадок, які ним будуть зроблені. Застосування подібної тарифної політики сприяє популяризації міського транспорту та заохоченню населення до нього через встановлення відносно низької вартості за проїзд.

Цікавим є досвід Фінляндії [6]. Фіни, порівняно з іншими європейцями, їздять дуже багато. Кілометраж, що припадає на одного фіна, більше, ніж у інших країнах Європейського співтовариства. Громадський транспорт здебільшого утримує себе самостійно. Держава допомагає його фінансувати, купуючи (замовляючи) деякі транспортні послуги у підприємств цього сектора. Вона фінансує переважно економічно не вигідні, але важливі залізничні та автобусні маршрути в мало заселених районах. Загалом частка державного фінансування громадського транспорту становить 17%. Рівень обслуговування пасажирів підвищується завдяки будівництву пересадочних вузлів та станцій, які об'єднують різні види транспорту, і де пасажир може досить швидко пересісти з одного виду транспорту на інший. Фінська транспортна система одна з перших почала використовувати електронні способи оплати за проїзд. Після деяких експериментів, що проводилися в середині 80-х років, були розроблені справжні смарт-картки - електронні, безготівкові кошти в розрахунках пасажирів на транспорті. Система міського транспорту Фінляндії є найекономічнішою та найбезпечнішою в Європі.

Тариф – це офіційно встановлений розмір оплати, оподаткування чого-небудь. Пасажирський тариф – це система цін, яка включає затверджені у встановленому порядку розміри плати за перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, а також правила їх обчислення та застосування. Ціна – це вартість товару чи послуги у грошовому виразі [1, 2, 4]. Отже, ціна відповідає потребам ринку, а тариф більш підходить адміністративним методам регулювання економіки.

Щодо тарифу, то методика визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування відповідає положенням Законів України "Про автомобільний транспорт", "Про ціни і ціноутворення", "Про оподаткування прибутку підприємств" та інших нормативно-правових актів, які є базою при формуванні вартісної основи послуг з перевезень пасажирів автотранспортом загального користування.

На практиці автобусні підприємства застосовують систему єдиного тарифу та систему диференційованих тарифів [2].

За системою єдиного тарифу вартість проїзду пасажирів не залежала від відстані поїздки в межах одного маршруту. Така система і дотепер застосовується на міських маршрутах.

Диференційовані тарифи (або тарифи за відстанню) передбачали стягнення плати за проїзд пасажирів залежно від дальності його поїздки. Існувало декілька диференційованих систем: відрубного, перекриваючого та поясного тарифу. В разі застосування диференційованого тарифу автобусний маршрут ділився на тарифні ділянки або тарифні станції. Довжина тарифних ділянок могла бути однаковою або різною. Якщо застосовувалася різна довжина тарифних ділянок, то менші ділянки робилися на більш напружених частинах маршруту.

Система відрубного тарифу передбачала стягнення з пасажирів проїзної плати однакового розміру за кожну тарифну ділянку. Цей тариф рекомендовано було застосовувати в невеликих містах та на приміських маршрутах.

Система перекриваючого тарифу передбачала такий поділ маршруту на ділянки, за якого друга половина першої ділянки служила одночасно першою половиною другої ділянки. Такий тариф застосовувався переважно на автобусних маршрутах у великих містах.

Основними недоліками відрубного та перекриваючого тарифів є надзвичайно висока вартість проїзду на великі відстані, що робить дальні поїздки для пасажирів малодоступними.

Нині в Україні проводиться пошук оптимальної моделі впровадження системи «Е-квитка» (електронного квитка), яка дозволяла би запровадити систему оплати за проїзд з урахуванням наявної правової бази та з оптимальними економічними і технічними показниками.

Окрім того, слід проводити дуже складну організаційну та методичну роботу щодо запровадження гнучкої тарифікації проїзду в міському транспорті, персоніфікації та видачі електронних карток пасажирам, реєстрації та обліку проїзду пасажирів пільгових категорій.

Література:

1. Доля В. К. *Пасажирські перевезення : підручник / В.К. Доля. – Харків: Видавництво «Форт», 2011. – 504 с.*
2. Макаренко М. В. *Економіка пасажирських перевезень: навчально-методичний посібник / М. В. Макаренко, О. В. Пилипенко, В. П. Гудкова. – Київ, 2013. – 277 с.*
3. Грабельников В. А. *Система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління / В. А. Грабельников. – Донецьк, 2012. - С. 118-122.*
4. Слободяник Ю. В. *Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського транспорту в сучасних умовах : Монографія / Ю. В. Слободяник. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 164 с.*
5. *Перегляд системи пільг на проїзд у громадському транспорті в Україні з урахуванням досвіду інших країн. Київ: CASE Україна, 2010. - 34 с.*
6. П. Макела *Організація пасажирського транспорту: досвід Фінляндії та можливості його застосування в Україні.*
7. Амоша О. І., Філіппова О. С. *Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О. С. Філіппова, О. І. Амоша. - Макіївка 2010. С. 179-189.*