

МОДЕЛІ НАРАХУВАННЯ КОМПЕНСАЦІЇ НА ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ: ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ МІСТА І ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Потаман Н.В., к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортних технологій,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
e-mail: potaman81@ukr.net

Впровадження прозорих моделей компенсації у сфері громадського транспорту є надзвичайно важливим для України з кількох причин. По-перше, це забезпечує фінансову стабільність транспортних підприємств. Завдяки чітким механізмам компенсації компанії отримують передбачувані доходи, що дозволяє їм ефективніше планувати свої витрати, інвестиції та розвиток. Така стабільність також знижує ризики корупції та нецільового використання коштів, адже прозорі фінансові потоки сприяють ефективному контролю [1-3].

Крім того, впровадження прозорих моделей стимулює підвищення якості транспортних послуг. Гарантовані компенсації дозволяють транспортним підприємствам підтримувати належний стан рухомого складу, інвестувати в оновлення техніки та покращувати інфраструктуру. Одночасно встановлення стандартів якості послуг і впровадження механізмів штрафних санкцій змушує операторів дотримуватись високих стандартів обслуговування, що позитивно впливає на комфорт і безпеку пасажирів [4].

Не менш важливим є те, що впровадження прозорих моделей компенсації відповідає європейським стандартам, зокрема директиві ЄС 1370/2007. Це дозволяє гармонізувати українське законодавство з європейським, що є важливим кроком у контексті інтеграції України в європейську транспортну систему. Така гармонізація також сприяє залученню міжнародних інвестицій у транспортну галузь країни [5].

Прозорість у взаємовідносинах між містами та транспортними підприємствами зменшує кількість конфліктів і суперечок. Чіткі правила розрахунків та відповідальність кожної зі сторін допомагають уникати непорозумінь. Залучення громадськості до обговорення компенсаційної політики підвищує довіру до міської влади та транспортних операторів.

Соціальна справедливість також є вагомим аргументом на користь таких змін. Компенсаційні механізми дозволяють зберігати доступність громадського транспорту для всіх верств населення, включаючи пільгові категорії. Це допомагає уникнути необґрунтованого підвищення тарифів, що могло б негативно вплинути на соціально незахищені групи.

Врешті, прозорі моделі компенсації підтримують сталий розвиток міської транспортної системи. Вони сприяють інвестиціям у екологічно чисті види транспорту, зокрема електротранспорт, який є критично важливим для зниження рівня забруднення повітря у містах. Такий підхід дозволяє розвивати транспортну інфраструктуру в інтересах усіх мешканців.

Таким чином, впровадження прозорих моделей компенсації є важливим кроком для забезпечення стабільності, якості та соціальної справедливості у сфері громадського транспорту України.

На сьогодні у більшості міст є неузгодженість нарахування компенсацій за надані транспортні послуги на різних видах транспорту. Оплата за надані послуги у сфері громадського транспорту для автобусних і тролейбусних маршрутів в Україні також має різні підходи, які залежать від типу транспорту, джерел фінансування та формули розрахунку компенсації.

Компенсація за перевезення пасажирів на автобусних маршрутах [6-7]:

1. На автобусних маршрутах оплата за послуги базується на умовах договору між перевізником та замовником (зазвичай органом місцевого самоврядування).
2. Компенсація може визначатися за принципом "покілометрової ставки", коли оплата залежить від фактично виконаного транспортного обсягу, або за іншими погодженими показниками (наприклад, обсягами пасажиропотоку).
3. Доходи від реалізації квитків, як правило, залишаються у перевізника, але в деяких випадках частина доходу може перераховуватись у бюджет міста.

Компенсація за послуги електротранспорту [8]:

1. На тролейбусних маршрутах компенсація розраховується на основі витрат, пов'язаних із експлуатацією транспортних засобів (паливо, енергоносії, технічне обслуговування).
2. Основною формулою розрахунку є "вагоно-кілометрова ставка", що враховує обсяг виконаних перевезень, час експлуатації транспорту та інші показники, пов'язані із забезпеченням регулярного руху.
3. Впровадження "покілометрової моделі" також поступово розглядається, особливо для гармонізації з європейськими стандартами.

Впровадження прозорої моделі компенсації громадському транспорту на основі виконаних кілометрів є ключовим етапом для узгодження транспортної політики України з європейськими стандартами, такими як Директива ЄС 1370/2007. Ця директива визначає основні принципи організації громадських транспортних послуг, серед яких — прозорість, ефективність і справедливість у фінансуванні транспортних операторів [9-10].

Основні аспекти необхідності впровадження моделі.

Відповідність європейським стандартам Директива ЄС 1370/2007 передбачає, що компенсація транспортним операторам повинна базуватися на чітких і прозорих умовах. Модель нарахування за виконані кілометри дозволяє забезпечити контрольованість і передбачуваність виплат, уникаючи надмірних субсидій або подвійного фінансування [10].

Забезпечення економічної стабільності Фінансування на основі виконаних кілометрів створює прозору структуру доходів для транспортних операторів. Це дозволяє підприємствам ефективніше планувати витрати, інвестувати у покращення якості послуг і технічний стан транспортних засобів.

Механізм моніторингу та контролю Прозора модель нарахування дає можливість впровадження автоматизованих систем моніторингу виконаних кілометрів (GPS-трекери, електронні реєстри). Це мінімізує ризики шахрайства і забезпечує точний облік виконаних послуг.

Гармонізація з українським законодавством Поточні механізми компенсації в Україні часто не відповідають сучасним економічним і правовим стандартам, що створює труднощі в залученні інвестицій у транспортну сферу. Модель покілометрової компенсації допоможе оптимізувати розподіл бюджетних коштів і підвищити ефективність транспортної системи.

Ключові переваги моделі

1. Прозорість - модель передбачає чіткий механізм розрахунків, що базується на фіксованій покілометровій ставці, враховуючи витрати на експлуатацію, технічне обслуговування, паливо чи електроенергію.
2. Відповідність якості послуг - виконані кілометри прив'язуються до стандартів обслуговування (враховується регулярність рейсів, відсутність збоїв, якість транспорту).
3. Стимулювання сталого розвитку – транспортні оператори, які дотримуються планових обсягів перевезень і екологічних вимог, отримують стабільне фінансування, що сприяє модернізації рухомого складу.

Рекомендації щодо впровадження

1. Розробка стандартної методики розрахунку компенсації:
 - Запровадження фіксованої покілометрової ставки, що враховує змінні витрати (паливо, електроенергія) і постійні (зарплати, амортизація).

- Використання показників ефективності, таких як заповнюваність транспорту або дотримання графіків.
- 2. Автоматизація моніторингу:
 - Встановлення GPS-систем для відстеження виконаних рейсів.
 - Впровадження систем електронного квитка, що дозволяє контролювати кількість пасажирів і реальний обсяг наданих послуг.
- 3. Правове узгодження:
 - Гармонізація існуючих норм законодавства України із Директивою ЄС 1370/2007.
 - Внесення змін до місцевих нормативно-правових актів для забезпечення прозорості у фінансових відносинах між органами влади та транспортними підприємствами.
- 4. Пілотні проєкти:
 - Тестування моделі покілометрової компенсації у великих містах (Київ, Львів, Дніпро) для аналізу ефективності та адаптації до реальних умов.

Запровадження прозорої моделі компенсації на основі виконаних кілометрів є важливим кроком для забезпечення стабільної, ефективної та екологічної транспортної системи в українських містах. Такий підхід відповідає європейським стандартам, сприяє раціональному використанню бюджетних коштів і створює умови для сталого розвитку міського транспорту.

Перелік використаної літератури

1. Мультиmodalний громадський транспорт України: перспективи розвитку // Eastern Europe EBM. 2023. Вип. 40. С. 34–45. URL: https://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/40_2023/11.pdf (дата звернення: 14.11.2024).
2. Сектор міського транспорту в Україні // Energy Efficient Cities of Ukraine. 2023. № 12. С. 15–28.
3. Васильєва Н. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп: аналіз зарубіжного досвіду // Transport Accessibility Journal. 2021. Т. 10. № 2. С. 78–90. URL: https://www.researchgate.net/profile/Nataliia-Vasylieva/publication/348483743_AVAILABILITY_OF_PUBLIC_TRANSPORT_INFRASTRUCTURE_FOR_LOW_MOBILE_GROUPS_ANALYSIS_OF_FOREIGN_EXPERIENCE (дата звернення: 14.11.2024)
4. Перспективи розвитку громадського транспорту в Україні на основі європейського досвіду // Держава і транспорт. 2023. Вип. 99. С. 52–65. URL: <https://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/29041/1/99.PDF> (дата звернення: 14.11.2024).
5. Реалізація Європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої міської мобільності в Україні // Energy Efficient Cities of Ukraine. 2022. № 14. С. 33–49.
6. Закон України "Про транспорт". URL: <https://dnaop.com/html/3681/doc-zakon-ukrajini-pro-transport/> (дата звернення: 14.11.2024).
7. Закон України "Про автомобільний транспорт". Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 14.11.2024).
8. Закон України "Про міський електричний транспорт". Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (дата звернення: 14.11.2024).
9. Постанова Кабінету Міністрів України № 354 від 17 травня 1993 року "Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування". URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/354-93-п> (дата звернення: 14.11.2024).
10. Директива ЄС 1370/2007. Про громадські пасажирські транспортні послуги залізничним та автомобільним транспортом. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32007R1370> (дата звернення: 14.11.2024).