

## ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА СТВОРЕННЯ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ ДЛЯ ВПРОВАДЖЕННЯ Е-КВИТКА

© 2017 ПАЛАНТ О. Ю., ВОДОВОЗОВ Є. Н.

УДК 656.078.3

Палант О. Ю., Водозов Є. Н.

### Економічне обґрунтування організації та створення суб'єкта господарювання для впровадження е-квитка

Метою статті є економічні дослідження та обґрунтування створення окремого суб'єкта господарювання, що призначений обслуговувати всі аспекти функціонування безконтактної системи оплати проїзду в міському транспорті загального користування задля вирішення питання оптимізації збору виручки від наданих транспортних послуг, що є важливим кроком для забезпечення беззбиткової роботи підприємств-перевізників. Забезпечення реалізації зазначених у статті заходів дасть можливість реально вплинути на поліпшення стану справ у такій важливій галузі міського господарства, як міський електричний транспорт, бо він є соціальним видом транспорту, найбільш екологічним видом транспорту та таким, що націлений у майбутнє, де зовсім скоро електромобілі будуть домінуючим засобом пересування. Дослідження авторами економіко-юридичних аспектів укладання договорів дозволило визначити спільні проблеми функціонування підприємств, що обслуговують пасажирів в умовах міст країни та стримують їх розвиток.

**Ключові слова:** громадський транспорт, електронна система оплати проїзду, суб'єкт господарювання.

**Рис.:** 2. **Бібл.:** 20.

**Палант Олексій Юрійович** – кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002, Україна)

**E-mail:** kharget@gmail.com

**Водозов Євген Наумович** – здобувач, кафедра економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002, Україна)

**E-mail:** evodovozov@gmail.com

УДК 656.078.3

UDC 656.078.3

### Палант А. Ю., Водозов Е. Н. Экономическое обоснование организации и создания субъекта хозяйствования для внедрения е-билета

### Palant O. Yu., Vodovozov Ye. N. Economic Justification of the Organization and Creation of a Business Entity for the Introduction of an E-Ticket

Целью статьи являются экономические исследования и обоснование создания отдельного субъекта хозяйствования, призванного обслуживать все аспекты функционирования бесконтактной системы оплаты проезда в городском транспорте общего пользования для решения вопроса оптимизации сбора выручки от предоставленных транспортных услуг, что является важным шагом для обеспечения безубыточной работы предприятий-перевозчиков. Обеспечение реализации указанных в статье мероприятий даст возможность реально повлиять на улучшение положения дел в такой важной отрасли городского хозяйства, как городской электрический транспорт. Ведь он является не только социальным видом транспорта, но и наиболее экологичным видом транспорта, а также таким, который наиболее нацелен в будущее, где совсем скоро электромобили станут доминирующим средством передвижения. Исследования авторами экономико-юридические аспекты заключения договоров позволили высветлить общие проблемы функционирования предприятий, обслуживающих пассажиров в городах нашей страны, которые к тому же сдерживают их развитие.

**Ключевые слова:** общественный транспорт, электронная система оплаты проезда, субъект хозяйствования.

**Рис.:** 2. **Библ.:** 20.

**Палант Алексей Юрьевич** – кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономики предприятий, бизнес-администрирования и регионального развития, Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова (ул. Маршала Бажанова, 17, Харьков, 61002, Украина)

**E-mail:** kharget@gmail.com

**Водозов Евгений Наумович** – соискатель, кафедра экономики предприятий, бизнес-администрирования и регионального развития, Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова (ул. Маршала Бажанова, 17, Харьков, 61002, Украина)

**E-mail:** evodovozov@gmail.com

The aim of the article is to present the economic studies and justification of the creation of an individual business entity designed to serve all aspects of the functioning of a contactless fare payment system in public transport for the purpose of solving the issue of optimizing revenue collection from the provided transport services, which is an important step to provide a break-even operation of carrier enterprises. Ensuring the implementation of the measures indicated in the article will give an opportunity to really influence the improvement of the state of affairs in such an important branch of the urban economy as urban electric transport. Since it is not only a social mode of transport but also the most environmentally friendly mode of transport, as well as the one that is most promising to use in the future where very soon electric vehicles will become the dominant means of transportation. The economic and legal aspects of concluding contracts examined by the authors made it possible to highlight the general problems of the functioning of enterprises providing services for passengers in cities of our country, which, as a matter of fact, hamper their development.

**Keywords:** public transport, electronic fare payment system, business entity.

**Fig.:** 2. **Bibl.:** 20.

**Palant Oleksii Yu.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Enterprise Economics, Business Administration and Regional Development, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Marshala Bazhanova Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

**E-mail:** kharget@gmail.com

**Vodovozov Yevgeniy N.** – Applicant, Department of Enterprise Economics, Business Administration and Regional Development, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Marshala Bazhanova Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

**E-mail:** evodovozov@gmail.com

**Постановка проблеми.** Міські пасажирські перевезення, будучи соціально значущими, доки не виведені на рівень господарчої самоокупності, а отже, потребують державних дотацій. Стратегічно важливо змінити діючу економічну модель міського електричного транспорту на таку, що відповідатиме сучасним ринковим умовам. Така трансформація повинна насамперед враховувати високий критично небезпечний рівень енергомісткості, капіталомісткості та дотаційності цієї галузі. У зв'язку з цим необхідно розробити довгострокову стратегію, що охоплює якнайменше 15-річний період. Така стратегія потребує досконалого розуміння і визначення стану та проблемних сторін підприємств міського електричного транспорту. Одним із напрямків цієї стратегії є підвищення збору виручки від основного виду діяльності – перевезення пасажирів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика функціонування міського електротранспорту завжди викликала дослідницький інтерес учених. Однак це здебільшого все ж були технічні питання. Найбільш широкомасштабними та ґрунтовними в економічному контексті є дослідження О. В. Димченко, В. В. Вірченко, Ю. М. Косого, В. С. Винниченка, В. М. Карпюка, О. І. Никифорова, А. Г. Чеканової, Ю. О. Давідча й ін. У роботах дослідники висвітлювали аспекти й особливості господарювання, що притаманні підприємствам міського електротранспорту, – від особливостей економічного зростання до управління цією сферою та її кадровою політикою.

Водночас у сучасній вітчизняній літературі небагато досліджень, присвячених проблемам забезпечення комплексного розвитку системи пасажирських перевезень міським громадським транспортом, обґрунтуванню ефективних і дієвих напрямків його реформування.

Особливостями розвитку та вдосконалення транспортної системи України та її складової – міському електричному транспорту – приділяли увагу як науковці, так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження у галузі сталої роботи міськелектротранспорту В. К. Доли [1], І. С. Єфремова [2], Г. А. Варелопуло [3]; в галузі вдосконалення інфраструктури міст В. М. Бабаєва [4–8], В. І. Торкатюка [9], А. Н. Шутенка [10]; в галузі вирішення завдань щодо теоретичних розрахунків ймовірностей і моделювання роботи транспортних систем М. І. Адаменка [11–13].

Однак у наукових розробках практично зовсім не приділено уваги результативності роботи міського елек-

тричного транспорту. Саме це свідчить про актуальність обраної теми статті, що є проміжним підсумком досліджень авторів як у науковому, так і в практичному аспектах з метою подальшого обґрунтування нових напрямків реформування цієї галузі.

**Постановка завдання.** Управління міським пасажирським транспортом вимагає не стільки опіки з боку міських рад чи пильного державного регулювання, а, перш за все, науково-методологічного обґрунтування методів і засобів оптимізації їх діяльності, зокрема організаційної. Отже, метою статті є аналіз роботи міськелектротранспорту країни й обґрунтоване висвітлення в одному матеріалі найбільш поширених спільних проблем транспортних підприємств зі збору виручки.

В статті досліджено питання створення спеціального суб'єкта господарювання для запровадження та функціонування системи так званого електронного квитка (е-квитка) та проаналізовано проблеми застосування реєстраторів розрахункових операцій в автоматизованій системі оплати проїзду при здійсненні оплати проїзду у наземному міському автомобільному та/або електричному транспорті загального користування за допомогою програмно-технічних комплексів самообслуговування та в касах перевізника.

Наукова новизна викладеного в статті матеріалу полягає в тому, що завдяки проведеному аналізу отримали подальший розвиток теорія і практика дослідження техніко-економічних показників, що характеризують сучасний стан галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З метою впровадження та використання електронних засобів оплати проїзду в міському транспорті громадського користування необхідно визначити суб'єкт господарювання, до предмета функціонування якого будуть належати напрями діяльності із забезпечення їх сталої роботи. Це відображено на схемі (рис. 1).

За досвідом інших країн, такий суб'єкт має назву, яка може бути перекладена за змістом як «оператор автоматизованої системи оплати проїзду» та створюється замовником перевезень [14].

Відповідно до абз. 3 ч. 2 ст. 81 Цивільного кодексу України [15] юридична особа, яка створюється розпорядчим актом Президента України, органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування, визнається юридичною особою

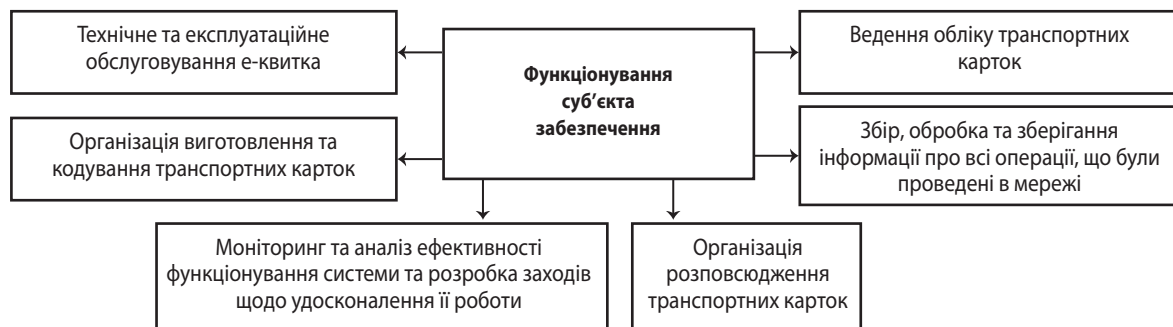


Рис. 1. Напрями діяльності суб'єкта, необхідного для забезпечення запровадження та функціонування е-квитка

публічного права. На юридичних осіб публічного права у цивільних відносинах поширюються положення цього Кодексу, якщо інше не встановлено законом (ст. 82 ЦК України).

На цій підставі необхідно зробити висновок, що у разі заснування такого суб'єкту господарювання органом місцевого самоврядування на підставі його розпорядчого акту, він виступатиме юридичною особою публічного права, який належатиме до суб'єктів комунальної власності.

Суттєвим моментом зазначеного варіанта його створення є визначення джерел фінансування. Вважаємо необхідним пошук інвестора, що буде залучений шляхом укладення договору або шляхом випуску облігацій для залучення коштів різних суб'єктів (найоптимальніший – під гарантії місцевої ради), або за рахунок коштів місцевого бюджету.

Створення такого суб'єкта господарювання за рішенням органу місцевого самоврядування (тобто замовником транспортних послуг) – не єдиний варіант його визначення. Він може бути заснований декількома суб'єктами, в тому числі разом з органом місцевого самоврядування (наприклад, спільне підприємство), що не заборонено чинним законодавством і потребує прийняття рішення органу місцевого самоврядування щодо відчуження відповідного комунального майна.

Одним із засновників може виступити і комунальне підприємство, але це, відповідно до п. 33 ч. 1 ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування» [16], вимагає рішення місцевої ради про створення підприємством комунальної власності спільного підприємства (у тому числі з іноземними інвестиціями).

Засновником може виступити інвестор, готовий до фінансування впровадження такої системи та її обслуговування. Залучення інвестора на стадії створення означеного суб'єкта господарювання матиме наслідком отримання ним корпоративних прав і частки у статутному капіталі створеної юридичної особи з можливістю отримання частки прибутку від її діяльності у майбутньому, що й виступатиме фактичним шляхом компенсації внесеної ним суми інвестиції.

Інвестором-співзасновником може виступати фінансова установа, зокрема, банк. Залучення фінустанов до створення такого суб'єкта має декілька переваг: а) можливість отримання реального фінансового партнера із мінімальною витратою коштів місцевого бюджету; б) можливість здійснення операцій із переказу коштів через таку фінансову установу, як учасника платіжної системи.

У разі залучення банку (фінансової установи, що має ліцензію на переказ коштів і є членом платіжної системи) він укладає угоду на приймання (переказ) коштів на користь третіх осіб, що є підставою для самостійного здійснення ним операцій з переказу коштів.

Таким, що не суперечить вітчизняному законодавству та відображає загальні засади концепції впровадження е-квитка, є підхід, за яким таким суб'єктом може бути не лише юридична особа публічного права, а й приватна юридична особа або навіть об'єднання таких юридичних осіб. На нашу думку, визначення правового статусу, вимог до претендентів та порядку їх відбору, а також укла-

дення договорів доцільно віднести до повноважень органів місцевого самоврядування і закріпити у локальному нормативно-правовому акті, який регулюватиме особливості функціонування системи у відповідному населеному пункті, де є громадський транспорт.

Зaproвадження е-квитка у наземному міському транспорті загального користування вимагає обладнання транспортних засобів транспортними терміналами, умови щодо виду, модифікацій та використання яких повинні бути визначені у договорі про організацію надання транспортних послуг і також може бути включено умови щодо фінансування заходів із придбання та встановлення транспортних терміналів у транспортних засобах (рухомому складі). З урахуванням участі органів міського самоврядування доцільно запропонувати декілька моделей врегулювання питання щодо фінансування встановлення транспортних терміналів у транспортних засобах:

- 1) укладення прямих договорів поставки або купівлі-продажу між транспортним управлінням органу місцевого самоврядування (міськради) та виробником відповідних транспортних терміналів із включенням до предмету такого договору також і умов про їх встановлення та обслуговування;
- 2) договір купівлі-продажу укладається між перевізником і виробником транспортних терміналів. Замовник компенсує перевізнику вартість витрат, пов'язаних з їх придбанням і встановленням на умовах, визначених у договорі про організацію надання транспортних послуг. Умови компенсації також можуть варіюватися від прямого перерахування коштів на рахунок перевізника у вигляді повної або часткової передоплати, так і після закупівлі терміналів;
- 3) між оператором АСОП, перевізником та виробником транспортних терміналів укладається договір лізингу, за яким покупцем (лізингодавцем) терміналів виступатиме оператор АСОП, що здійснює оплату за них і надає перевізникові їх у користування за умови сплати лізингових платежів із правом викупу. За такої моделі врегулювання відносин щодо придбання та встановлення транспортних терміналів після сплати їх повної вартості у вигляді ліцензійних платежів перевізник набуватиме право власності на термінали.

Звернемо увагу на те, що у разі укладення договорів купівлі-продажу або постачання транспортних терміналів органом місцевого самоврядування необхідно дотримуватися вимог Закону України «Про здійснення державних закупівель» [17].

Випадки звільнення від обов'язку дотримання процедури державних закупівель встановлені у ч. 3 ст. 2 Закону України «Про здійснення державних закупівель». Серед них не передбачені випадки укладення договорів на організацію транспортних перевезень або будь-які інші договори, спрямовані на забезпечення їх здійснення або пов'язані зі впровадженням АСОП. Тому незастосування

процедури державної закупівлі при впровадженні та забезпеченні функціонування АСОП можливе у разі доповнення ч. 3 ст. 2 Закону України «Про здійснення державних закупівель» положеннями відповідного змісту. У разі встановлення транспортних терміналів за власний рахунок право власності на них належить перевізнику, ним же забезпечується його експлуатація та належний стан роботи.

З метою забезпечення правомірності використання безконтактної електронної картки (БЕК) – е-квитка для

здійснення оплати проїзду у наземному пасажирському транспорті необхідно також розглянути договір перевезення пасажирів, а також місце і значення БЕК у його виконанні. Поняття договору перевезення пасажирів міститься у ст. 910 Цивільного кодексу України [15].

Із визначення поняття договору до характерних його рис слід віднести ті, які наведені на рис. 2.

У разі надання послуг перевезення транспортом загального користування договір перевезення має характеристики публічного.

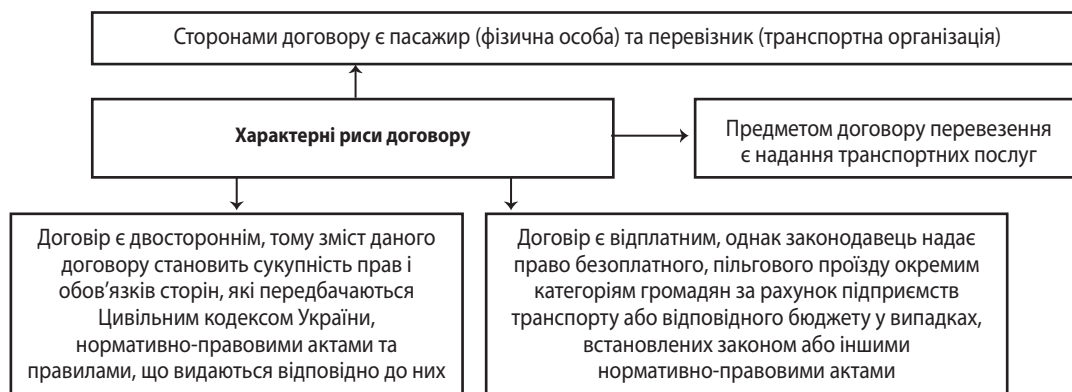


Рис. 2. Характерні риси договору

Згідно зі ст. 633 Цивільного кодексу України публічним є договір, у якому одна сторона – підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо).

Особливістю публічного договору є те, що його умови мають бути однаковими для всіх споживачів, крім тих, кому за законом надані відповідні пільги.

Договір перевезення транспортом загального користування належить також до договорів приєднання, яким ст. 634 Цивільного кодексу України визнається договір, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому. Друга сторона не може запропонувати свої умови договору.

У Законі України «Про міський електротранспорт» [18] не приділено уваги формі договору перевезення пасажирів та його укладенню. Тому мають застосовуватися загальні норми, що містяться у Цивільному кодексі України. На підставі цих норм можна зробити однозначне твердження, що договір перевезення пасажирів підтверджується наявністю квитка, який не може бути визнаний письмовою формою самого договору. У разі придбання е-квитка (або його одноразового замітника тощо) фактично у момент його (їх) купівлі відбувається укладення договору перевезення пасажирів та здійснюється оплата надання транспортної послуги останнім.

У той же час особливістю договору перевезення пасажирів є невизначеність моменту його виконання, що пов'язано з відсутністю обов'язку пасажирів скористува-

тися транспортною послугою перевізника протягом визначеного періоду часу – це його право, а не обов'язок (що відповідає законодавчому підходу до визнання електронного квитка документом, що підтверджує право на проїзд).

Отже, можна зробити висновок, що договір перевезення пасажирів міським транспортом загального користування вважається укладеним з моменту придбання е-квитка (БЕК, жетона тощо) на умовах попередньої оплати, але із невизначеним моментом виконання (хоча з можливістю обмеження періоду надання транспортної послуги).

Відповідно до вимог законодавства та з урахуванням застосування такої системи для забезпечення механізму взаєморозрахунків між замовником, перевізником та оператором АСОП повинні укладатися договори: 1) договір про закупівлю послуг з перевезення пасажирів, 2) договір про організацію перевезень пасажирів, 3) договір між перевізником та оператором АСОП.

До суттєвих умов, які повинні міститися у договорі про організацію перевезень пасажирів транспортом загального користування, слід віднести такі обов'язкові відомості: сторони договору погоджують маршрут (схему, лінії) перевезення, розклад (періодичність) руху транспорту, окремим розділом прописується механізм розрахунків за наданими транспортними послугами, встановлюються тарифи на перевезення пасажирів (які, як правило, змінюються та індексуються з часом), регламентуються підстави розрахунку з перевізниками. Виходячи з аналізу чинного законодавства розрахунки з перевізником за надані послуги проводяться на підставі періодичних звітів перевізника про обсяги пасажироперевезень.

Ст. 7 Закону України «Про транспорт» [19] регламентує питання тарифікації транспортних послуг. Рівень тари-



фів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки зі споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту й іншими актами законодавства України. Компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян регулюються нормативними актами Кабінету Міністрів України.

Ч. 1 ст. 12 Закону України «Про міський електричний транспорт» [18] закріплено обов'язок замовника транспортних послуг встановлювати тарифи на проїзд і порядок справляння плати.

Відповідно до Правил надання послуг міським електричним транспортом, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України № 1735 від 23 грудня 2004 р. [20], умови та порядок оплати транспортних послуг замовником, а також права, обов'язки та відповідальність замовника і перевізника визначаються законом та договорами про організацію надання послуг з перевезень міським електричним транспортом, укладеними на основі типового договору про організацію надання транспортних послуг із перевезень міським електричним транспортом.

Таким чином, тарифи встановлюються замовником за погодженням з перевізником на основі положень законодавства та типового договору про організацію перевезень.

Пункт 31 Правил надання послуг міським електричним транспортом передбачає, що у разі запровадження лише попередньої оплати проїзду перевізник повинен забезпечити можливість придбання пасажирами проїзних документів. При введенні єдиного розрахункового документа для сплати проїзду на різних видах транспорту необхідно встановити термінали поповнення таких карток або ж каси, в яких би пасажири могли б завчасно придбати такі транспортні карти (жетони тощо) на проїзд.

Таким чином, обидва договори про закупівлю послуг з перевезення пасажирів та про організацію перевезень пасажирів містять однакові істотні умови та суб'єктний склад: сторонами договору є замовник (місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування) та учасник (перевізник).

На основі вищевикладеного можна зробити висновок про наявність спеціального різновиду договору про закупівлю послуг у сфері перевезень наземним транспортом загального користування – договору про організацію перевезень. Його особливість полягає у складному порядку укладення в два етапи: спочатку проходить процедура закупівлі, а за її результатами укладається договір про організацію перевезень.

До того ж, окрім зазначених договорів, при застосуванні АСОП також виникнуть договірні відносини між перевізниками (або іншими учасниками відносин у сфері АСОП залежно від того, хто буде і за чий кошт придбавати термінали та послуги операторів АСОП) та оператором АСОП.

Договір про надання послуг між оператором АСОП і перевізником. Правова природа взаємовідносин між перевізниками й оператором АСОП є досить складною: жодна

із закріплених у законодавстві договірних конструкцій повною мірою не розкриває її, тому договір між оператором і перевізником пропонуємо назвати договором про надання послуг. До нього будуть застосовуватися загальні положення законодавства, що регулює надання послуг.

Сторонами договору виступають перевізник та оператор АСОП. Оператор АСОП надає послуги перевізнику із забезпечення функціонування системи АСОП (сервісне обслуговування системи, надання інформації щодо фактичних якісно-кількісних показників обсягів пасажироперевезень з головного центру, який знаходиться у оператора, тощо). Перевізник зобов'язується приймати оплату за проїзд виключно з використанням системи АСОП, а також (у разі домовленості з оператором) розповсюджувати через власну мережу кас засоби оплати проїзду – е-квиток та його одноразові заміники.

Досить складним і багатоваріантним є питання розповсюдження засобів оплати за проїзд та їх подальше поповнення, а також взаєморозрахунки між сторонами за надані послуги. Зокрема, Цивільний кодекс України передбачає дві договірні конструкції, які могли опосередковувати такі послуги, – це договір доручення та договір комісії. Принципова відмінність між ними полягає у такому. Договір доручення передбачає здійснення певних юридичних дій за рахунок і від імені довірителя; плата повіреному є необов'язковою, якщо інше не встановлено договором. Договір комісії передбачає вчинення певних юридичних дій (правочинів) за рахунок комітента, але від свого імені та за плату. Тобто оплатність послуг коміснера передбачена законом і не може бути змінена умовами договору.

Отже, замовник може доручити перевізнику розповсюдити засоби оплати проїзду через свої каси. У випадку укладення між ними договору доручення перевізник буде зобов'язаний розповсюдити вказану таким договором кількість засобів оплати через мережу своїх кас. Після закінчення певного терміну, встановленого договором, та після фактичного розповсюдження засобів оплати проїзду перевізник зобов'язаний перерахувати на рахунок оператора АСОП (створеного суб'єкта господарювання) кошти, виручені від розповсюдження засобів оплати, у розмірі собівартості картки (е-квитка) або жетона, якщо вона включена до вартості проїзду. При цьому у договорі може бути встановлена плата за послуги перевізника, однак її встановлення є необов'язковою умовою договору.

При цьому оператор буде зобов'язаний сплатити перевізникові комісійну винагороду. Перевізник зобов'язується забезпечити можливість придбання пасажирами транспортних карток і жетонів.

Отже, можна дійти висновку, що договір про надання послуг між перевізником та оператором АСОП є змішаним договором. У частині надання послуг із сервісного обслуговування АСОП він містить ознаки договору поставки (у випадку, якщо оператор АСОП є одночасно й постачальником транспортних терміналів), а якщо оператор не є постачальником терміналів, то у цій частині договір містить ознаки договору про надання послуг, а у частині розповсюдження засобів оплати проїзду містить ознаки як договору доручення, так і договору комісії.

При запровадженні системи електронних платежів за проїзд у міському електричному транспорті перевізник буде фактично позбавлений можливості контролювати кількість пасажирів, що він перевіз, оскільки вся інформація з транспортних терміналів буде надходити відразу оператору – створеному суб'єкту господарювання. Тому необхідно передбачити у договорі, крім іншого, обов'язок оператора надавати інформацію перевізнику та замовнику послуг про кількість перевезених пасажирів.

**Висновок.** Можна констатувати, що завдання економічного характеру, теоретичного обґрунтування та практичних рекомендацій щодо створення спеціального суб'єкта господарювання для забезпечення оплати за допомогою е-квитка та питання фінансування встановлення технічного обладнання у рухомому складі при впровадженні такої системи набувають логічної алгоритмічності й інституційної впорядкованості.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Доля В. К. Пасажирські перевезення: підручник. Харків: Форт, 2011. 504 с.
2. Ефремов И. С., Кобозев В. М., Юдин В. А. Теория городских пассажирских перевозок. М.: Высшая школа, 1980. 535 с.
3. Варелопуло Г. А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. М.: Транспорт, 1981. 200 с.
4. Бабаев В. Н., Семенов В. Т., Торкатюк В. И., Пан Н. П. Разработка и реализация стратегического плана устойчивого развития города на основе сбалансированной системы показателей. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2004. Вып. 57. С. 35–52.
5. Бабаев В. Н., Шутенко Л. Н., Семенов В. Т. Роль городских проектов и программ развития в устойчивом развитии мегаполисов. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2006. Вып. 69. С. 3–9.
6. Бабаев В. Н., Семенов В. Т., Торкатюк В. И., Шутенко А. Л. Совершенствование системы управления инфраструктурой города на основе внедрения стратегического планирования и инновационного менеджмента. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2003. Вып. 53. С. 20–37.
7. Бабаев В. М. Практика муниципального управления: навч. посіб. Харків: ХДАМГ, 2002. 311 с.
8. Бабаев В. М., Шутенко Л. М., Семенов В. Т., Торкатюк В. И. Проблемы удосконалення інформаційного забезпечення і управління сталим розвитком міст. *Управління сучасним містом.* 2004. № 7/9. С. 36–49.
9. Торкатюк В. И., Юров М. В., Палант А. Ю. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2008. Вып. 85. С. 72–78.
10. Шутенко Л. Н., Торкатюк В. И., Аксенова С. В., Крамаренко Р. М. Теоретические основы формирования экономической модели рационального спроса на транспортные услуги в процессе стабилизации устойчивого развития городов. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2009. Вып. 89. С. 3–25.
11. Палант А. Ю., Адаменко Н. И. Подбор транспортных систем по критерию максимальной безотказности. *Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб.* 2013. Вып. 109. С. 370–376.
12. Палант А. Ю., Адаменко Н. И. Вероятностное моделирование системы обслуживания пассажирского транспортного комплекса города. *Научное обозрение. Серия 1. Экономика и право.* 2012. № 6. С. 204–208.
13. Палант А. Ю., Адаменко Н. И. The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation. *Молодой ученый.* 2013. № 8. С. 67–69.
14. Палант О. Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Харків: Золоті сторінки, 2016. 360 с.
15. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
16. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>
17. Закон України «Про здійснення державних закупівель» від 01.06.2010 р. № 2289-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2289-17>
18. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р. № 1914-IV. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
19. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
20. Постанова КМУ «Про затвердження правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» від 23.12.2004 р. № 1735. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/386-97-%D0%BF>

## REFERENCES

- Babaiev, V. M. et al. "Problemy udoskonalennia informatsiinoho zabezpechennia i upravlinnia stalym rozvytkom mist" [Problems of improvement of information provision and management of sustainable development of cities]. *Upravlinnia suchasnym mistom*, no. 7/9 (2004): 36-49.
- Babaiev, V. M. *Praktyka munitsypalnoho upravlinnia* [Municipal Governance Practice]. Kharkiv: KhDAMH, 2002.
- Babayev, V. N. et al. "Razrabotka i realizatsiya strategicheskogo plana ustoychivogo razvitiya goroda na osnove sbalansirovannoy sistemy pokazateley" [Development and implementation of a strategic plan for sustainable development of the city based on a balanced system of indicators]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 57 (2004): 35-52.
- Babayev, V. N. et al. "Sovershenstvovaniye sistemy upravleniya infrastrukturoy goroda na osnove vnedreniya strategicheskogo planirovaniya i innovatsionnogo menedzhmenta" [Improvement of the city infrastructure management system based on the introduction of strategic planning and innovative management]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 53 (2003): 20-37.
- Babayev, V. N., Shutenko, L. N., and Semenov, V. T. "Rol gorodskikh projektov i programm razvitiya v ustoychivom razvitiy megapolisov" [The role of urban projects and development programs in the sustainable development of megacities]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 69 (2006): 3-9.
- Dolia, V. K. *Pasazhyrski perevezennia* [Passenger transportation]. Kharkiv: Fort, 2011.
- [Legal Act of Ukraine] (1994). <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
- [Legal Act of Ukraine] (1997). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>

[Legal Act of Ukraine] (2003). <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

[Legal Act of Ukraine] (2004). <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/386-97-%D0%BF>

[Legal Act of Ukraine] (2004). <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>

[Legal Act of Ukraine] (2010). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2289-17>

Palant, A. Yu., and Adamenko, N. I. "Podbor transportnykh sistem po kriteriyu maksimalnoy bezotkaznosti" [Selection of transport systems by the criterion of maximum failure-free operation]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 109 (2013): 370-376.

Palant, A. Yu., and Adamenko, N. I. "The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation" *Molodoy uchenyy*, no. 8 (2013): 67-69.

Palant, A. Yu., and Adamenko, N. I. "Veroyatnostnoye modelirovaniye sistemy obsluzhivaniya passazhirskogo transportnogo kompleksa goroda" [Probabilistic modeling of the passenger transport system in the city]. *Nauchnoye obozreniye. Seriya 1. Ekonomika i pravo*, no. 6 (2012): 204-208.

Palant, O. Yu. *Stratehiya systemnoi modernizatsii miskoho elektrychnoho transportu* [Strategy of system modernization of urban electric transport]. Kharkiv: Zoloti storinky, 2016.

Shutenko, L. N. et al. "Teoreticheskiye osnovy formirovaniya ekonomicheskoy modeli ratsionalnogo sprosa na transportnyye uslugi v protsesse stabilizatsii ustoychivogo razvitiya gorodov" [Theoretical bases of formation of an economic model of rational demand for transport services in the process of stabilization of sustainable development of cities]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 89 (2009): 3-25.

Torkatyuk, V. I., Yurov, M. V., and Palant, A. Yu. "Analiz osobenostey vybora passazhirskogo vida transporta pri gorodskikh passazhirskikh perevozkakh" [Analysis of the features of the choice of passenger mode of transport in urban passenger transport]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov*, no. 85 (2008): 72-78.

Varelopulo, G. A. *Organizatsiya dvizheniya i perevozok na gorodskom passazhirskom transporte* [Organization of traffic and traffic on urban passenger transport]. Moscow: Transport, 1981.

Yefremov, I. S., Kobozev, V. M., and Yudin, V. A. *Teoriya gorodskikh passazhirskikh perevozok* [The theory of urban passenger transport]. Moscow: Vysshaya shkola, 1980.