

Інституційні норми, правові відношення та порядок організації взаємодій у системі МЕТ потребують постійної управлінської уваги і коригування на даному етапі, основні завдання такої роботи можна визначити таким чином (рис. 5.1.).



Рис. 5.1. Структура вирішення завдання щодо коригування нормативно-правового та науково-технічного забезпечення діяльності галузі міського транспорту загального користування

На рис. 5.1 показано комплекс коригуючих заходів щодо одного інноваційного проекту – впровадження автоматизованої системи оплати проїзду (АСОП).

У більш системному і узагальненому розгляді представимо інститут відносин між замовником транспортних послуг, перевізником та пасажиром. Ці відносини визначені у Законі «Про міський електричний транспорт» [73]. Учасників цих відносин спрощено можна визначити у вигляді (рис. 5.2).

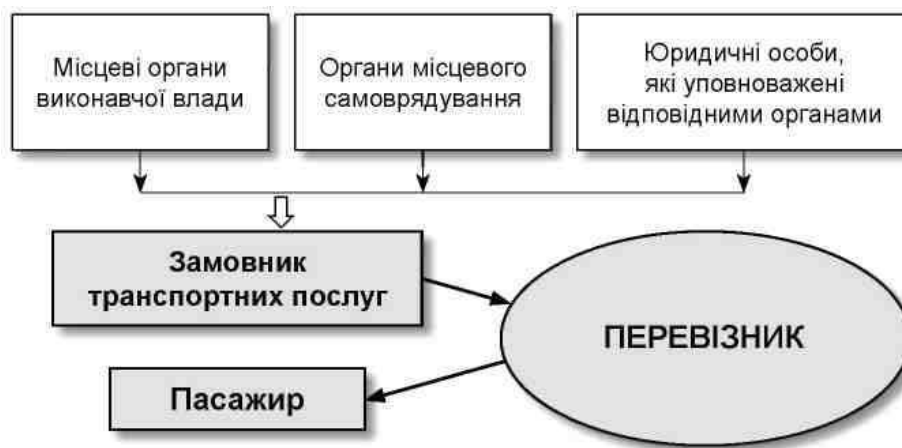


Рис. 5.2. Відносини у сфері міського електричного транспорту загального користування відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт»

На рис. 5.2 основні учасники системи МЕТ взаємодіють у системі «інтереси – умови – правила – зв’язки і впливи». В цій системі виділимо багатофункціональну структуру зв’язків.

Розглянемо окремо зв’язки інтересів на рівні кожного елемента.

Головними зв’язковими функціями замовника у системі транспортних перевезень, на наш погляд, будуть такі:

- забезпечення сталої роботи транспортного комплексу;
- забезпечення переміщення запланованої кількості пасажирів з будь-якого пункту А до будь-якого пункту В у терміни, які гарантують можливість виконання пасажиром їх соціально-суспільних ролей;

– оптимізація ціни перевезень на рівні, достатньому для утримання транспортного комплексу та прийнятному для пасажирів.

Слід відзначити, що елемент «замовник» у системі транспортних перевезень є особливим, оскільки його зв'язки у системі не спрямовані на мінімізацію або максимізацію і формулюються лише за критеріями оптимізації. Схематично вони представлені на рис. 5.3.



Рис. 5.3. Головні зв'язкові функції елемента «замовник» у системі транспортних перевезень

Головними зв'язковими функціями пасажирів будуть такі. Їх можливо визначити за напрямками зв'язку на мінімізацію та максимізацію (рис. 5.4):



Рис. 5.4. Головні зв'язкові функції елемента «пасажир» у системі транспортних перевезень

1. Зв'язки, спрямовані на максимізацію:

- максимізація комфорту перевезення;
- максимізація інваріантності переміщення у просторі та часі з урахуванням вирішення завдань «комівояжера» або «поштаря» для кожного окремого пасажера;
- максимізація безпеки транспортного комплексу – внутрішньої та зовнішньої.

2. Зв'язки, спрямовані на мінімізацію:

- мінімізація кількості пересадок при переміщенні між пунктами А і В;
- мінімізація часу перебування у транспорті;
- мінімізація часу пересадок;
- мінімізація оплати проїзду за кожним окремим видом транспорту;
- зменшення витрат при переміщенні з пункту А до пункту В зі змінами транспортних засобів.

Головними зв'язковими функціями перевізника будуть такі (рис. 5.5): створення умов для виконання замовлення на перевезення; оптимізація маршрутів руху та кількості транспортних засобів, необхідних для виконання замовлення на перевезення.

1. Зв'язки з направленістю на максимізацію:

- максимізація кількості пасажирів за одиницю часу, яка приводить до збільшення коефіцієнта сумарної оплати перевезень;
- максимізація надійності перевезень, що, у свою чергу, включає: надійність рухомого складу; надійність працівників; надійність шляхів пересування; надійність фінансування; надійність структури забезпечення (логістична забезпеченість);
- максимізація додаткового фонду на розвиток інфраструктури, наукових досліджень у галузі та підвищення комфорту та культури перевезень.

2. Зв'язки з направленістю на мінімізацію:

- мінімізація витрат часу з недоотриманням коштів на оплату перевезень;

- мінімізація фінансових витрат на утримання основних фондів системи;
- мінімізація витрат часу та коштів на утримання достатнього кадрового рівня.



Рис. 5.5. Головні зв'язкові функції елемента «перевізнак» у системі транспортних перевезень

У системі, що схематично представлена на рис. 5.5, спостерігаються як односпрямовані інтереси, так і конфлікти. Для подолання останніх система має бути гнучкою.

Стаття 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» [73] визначає засади державного регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту.

Забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснюють у межах відповідних повноважень центральний орган виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства, органи виконавчої влади у галузі транспорту та підприємство.

Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та керівництво підприємств МЕТ забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту (а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання) тарифів на проїзд, організують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

Вирішення питань встановлення порядку оплати за проїзд, організації здійснення перевезень пасажирів та інформування населення про зміни у порядку надання транспортних послуг покладається на місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

Згідно із законодавством місцеві ради також уповноважені ввести автоматизовану систему оплати проїзду та обліку пасажирів шляхом прийняття рішень, визначити процедуру вибору оператора такої системи (в тому числі шляхом заснування комунальної організації чи спільного підприємства), затвердити Положення про автоматизовану систему оплати проїзду та обліку

пасажирів у міському наземному транспорті.

Транспортні послуги надаються перевізником на підставі договору про організацію надання транспортних послуг, який укладається ним із замовником та у якому визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг (ст. 11 Закону України «Про міський електричний транспорт») [73].

Підставою для укладення договору про організацію надання транспортних послуг є замовлення на пасажирські перевезення міським електричним транспортом, у якому мають враховуватися державні соціальні нормативи на транспортні послуги, а також спроможність перевізника забезпечити їх необхідний обсяг. Договір про організацію надання транспортних послуг укладається на основі Типового договору про організацію надання транспортних послуг, затвердженого Кабінетом Міністрів України, не пізніше ніж за квартал до початку його дії на строк не менше року (Додаток Д).

У разі укладення договору організації надання транспортних послуг на суму, що дорівнює або перевищує 100 тис. грн, мають застосовуватися тендерні процедури відповідно до Закону України «Про здійснення державних закупівель» № 2289-VI від 01.06.2010 р. [155], оскільки використовуються кошти місцевого бюджету, які згідно з п. 4 ч. 1 ст. 1 цього Закону належать до державних коштів. Серед випадків, на які Закон України «Про здійснення державних закупівель» не розповсюджується, а також які є предметом регулювання спеціального законодавства, організація перевезень транспортом загального користування не поширюється.

Таким чином, проведення тендера з метою визначення перевізника для укладення договору про організацію надання транспортних послуг на здійснення перевезень пасажирів міським електротранспортом є обов'язковим.

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про міський електричний транспорт» [73], права та обов'язки пасажирів, порядок проїзду і його оплати

визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, які повинні гарантувати пасажиром право на одержання якісних і безпечних транспортних послуг, своєчасної та достовірної інформації стосовно транспортних послуг, а також компенсації згідно зі законодавством заподіяної під час користування міським електричним транспортом шкоди. Слід зазначити, що Правилами користування міським електричним транспортом в основному регулюється діяльність перевізників з надання транспортних послуг з метою забезпечення надання пасажиром надійних і якісних послуг міського електричного транспорту, а також їх відносини із замовниками. Що стосується відносин з пасажиром, то вони визначають лише їх обов'язки щодо оплати транспортних послуг і у цьому аспекті встановлюють правові засади здійснення розрахунків за користування послугами міського електротранспорту пасажиром.

Права та обов'язки перевізника, які визначені у ст. 13 Закону України «Про міський електричний транспорт» [73], також належать до змісту відносин перевізника не з пасажиром за договором перевезення, а до змісту його відносин із замовником транспортних послуг за договором про організацію надання транспортних послуг. Тільки окремі його права та обов'язки стосуються відносин з пасажиром, наприклад, обов'язок здійснювати плату за проїзд та інформувати пасажирів про організацію транспортного обслуговування та правила користування міським електричним транспортом.

5.2 Заходи та рекомендації нормативно-правового забезпечення впровадження системи електронної оплати проїзду (АСОП)

Організація сплати проїзду в трамваях та тролейбусах потребує значних витрат некваліфікованої праці, залучення для виконання цих функцій значної кількості кондукторів та контролерів, що підвищує ймовірність виникнення конфліктних ситуацій. Така організація є економічно затратною та знижує якість надання послуг.

Тому у світовій практиці здійснюється пошук шляхів вирішення цієї проблеми через спеціальну систему технічних пристроїв та автоматизованих комплексів. Одна із відомих таких систем – автоматизована система оплати проїзду (АСОП).

Автоматизована система оплати проїзду – це програмно-технічний комплекс, спрямований на здійснення реєстрації та обліку пасажирів шляхом використання безконтактних електронних карток або жетонів, 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 за 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.

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

- максимально підвищить прозорість та точність обліку фактично

наданих послуг з перевезення всіх категорій пасажирів, у тому числі і пільгових;

- дасть змогу повної, достовірної та деталізованої інформації про виконану транспортну роботу, що, у свою чергу, дасть змогу вирішення завдань 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, впровадження нових продуктів та способів оплати проїзду;

- створить необхідні умови для взаємодії між транспортними операторами.

З метою визначення організаційних питань, пов'язаних із введенням та забезпеченням функціонування АСОП, органам місцевого самоврядування як замовнику організації перевезень на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці також доцільно, на наш погляд, затвердити низку локальних нормативно-правових актів, а саме:

- Постанову про запровадження автоматизованої системи оплати проїзду та обліку пасажирів у наземному міському пасажирському транспорті;

- Порядок введення та організації роботи автоматизованої системи оплати проїзду та обліку пасажирів;

- Положення про застосування безконтактної електронної картки для оплати проїзду у наземному міському пасажирському транспорті (Положення про БЕК).

У Положенні про БЕК мають бути врегульовані такі питання, як визначення понять, термінів, пов'язаних із введенням АСОП (перевізник, користувач БЕК, пасажир, оператор АСОП, безконтактна електронна картка, проїзний квиток зі штрих-кодом, транспортний термінал, валідація, валідатор, жетон); права та обов'язки користувача безконтактної електронної картки; права та обов'язки оператора АСОП; права та обов'язки перевізника; порядок

придбання та застосування безконтактної електронної картки та жетона; порядок використання безконтактної електронної картки для оплати проїзду; тарифи на проїзд; відповідальність сторін; порядок врегулювання спорів.

Слід зазначити, що правове та нормативне супроводження щодо впровадження АСОП має необхідну частину правового регулювання на рівні не тільки місцевих адміністративно-територіальних одиниць, а й на державному рівні. В цьому аспекті проведено детальний аналіз існуючої нормативно-правової бази щодо необхідності внесення змін та доповнень. Наведемо деякі пояснення.

Орган місцевого самоврядування, уповноважений ввести автоматизовану систему оплати проїзду та обліку пасажирів на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці, буде визначати процедуру вибору оператора такої системи, затверджувати низку локальних нормативно-правових актів, які регулюватимуть відносини, що складатимуться у зв'язку зі застосуванням АСОП та використанням у розрахунках за послуги перевезення пасажирів наземним міським транспортом транспортних карток/жетонів.

Для розуміння особливостей правового регулювання впровадження й використання систем електронних платежів за допомогою пластикових карток, жетонів, слід враховувати особливості даних систем, які є не тільки засобом електронного зчитування даних пластикової картки, проведення транзакції (безпосередньої оплати за поїздку), приймання жетонів, але також і обліку таких операцій зі збереженням даних і видачею квитанції, що є функцією проїзного документа та підтверджує факт оплати даної конкретної послуги (перевезення пасажирів). Таким чином, пристрій для приймання електронних платежів у наземному автомобільному та електричному транспорті – це «комп'ютерно-касова система-реєстратор розрахункових операцій, виконаний із застосуванням комп'ютерних засобів, який додатково виконує технологічні операції, визначені сферою його застосування, і забезпечує друкування розрахункових та інших звітних документів» з функціями «електронного таксометра-реєстратора розрахункових операцій, який додатково забезпечує

попереднє програмування тарифів за проїзд та облік вартості наданих послуг з перевезень пасажирів» (Закон України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій в сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» № 265/95-ВР від 06.07.1995 р. зі змінами та доповненнями [144]).

Про це свідчить і положення ст. 2 даного Закону: «У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні: місце проведення розрахунків – місце, де здійснюються розрахунки з покупцем за продані товари (надані послуги) та зберігаються отримані за реалізовані товари (надані послуги) готівкові кошти, а також місце отримання покупцем попередньо оплачених товарів (послуг) із застосуванням платіжних карток, платіжних чеків, жетонів тощо; фіскальні функції – здатність реєстраторів розрахункових операцій забезпечувати одноразове занесення, довготермінове зберігання у фіскальній пам'яті, багаторазове зчитування й неможливість зміни підсумкової інформації про обсяг розрахункових операцій, виконаних у готівковій та/або в безготівковій формі (із застосуванням платіжних карток, платіжних чеків, жетонів тощо), або про обсяг операцій з купівлі-продажу іноземної валюти; реєстратор розрахункових операцій – пристрій або програмно-технічний комплекс, у якому реалізовані фіскальні функції, і який призначений для реєстрації розрахункових операцій при продажу товарів (наданні 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 з продажу товарів (послуг) тощо».

У зв'язку із цим комп'ютерні системи для застосування платіжних карток тривалого користування та жетонів як розрахункового засобу для оплати послуг з перевезення в міському електротранспорті, а також наземному пасажирському автомобільному транспорті підпадають під визначення «Реєстратор розрахункових операцій» (РРО). Разом із тим, оскільки сфера застосування таких комп'ютерних систем досить обмежена та специфічна, бажано було б

виділити дані системи в окрему категорію РРО, що прямо згадуються в законі. Для цього необхідно в наведеному вище тексті ст. 2 після слів «комп'ютерно-касова система, електронний таксометр, автомат з продажу товарів (послуг)» додати слова «системи для здійснення платежів у наземному пасажирському транспорті загального користування».

Однак у чинному Законі є ст. 9, яка дозволяє окремим категоріям підприємців не застосовувати реєстратори розрахункових операцій при здійсненні підприємницької діяльності: «Реєстратори розрахункових операцій та розрахункові книжки не застосовуються: при продажу проїзних і перевізних документів із застосуванням бланків суворого обліку на залізничному (крім приміського) та авіаційному транспорті з оформленням розрахункових і звітних документів та на автомобільному транспорті з видачею талонів, квитанцій, квитків з нанесеними друкарським способом серією, номером, номінальною вартістю, а також при продажу білетів державних лотерей через електронну систему прийняття ставок, що контролюється в режимі реального часу Державним казначейством України, та квитків на відвідування культурно-спортивних і видовищних закладів».

Таким чином, законодавець передбачив відсутність необхідності застосування РРО при реалізації проїзних документів на автомобільному транспорті, що створює колізію між необхідністю застосування РРО в міському електротранспорті й відсутністю такої необхідності на автомобільному транспорті. Для приведення всієї структури Закону в нормальний стан, реалізації особливостей технологічного проекту, що нами розглядається, в тому вигляді, як передбачено особливостями застосування систем для здійснення електронних платежів за проїзд шляхом подачі відповідного законопроекту суб'єктом законодавчої ініціативи, необхідно після слів «автомобільному транспорті», додати слова «крім автомобільного пасажирського транспорту загального користування».

Однак слід розуміти, що при реалізації населенню електронних карток або жетонів для оплати проїзду (що є реалізацією передплачених послуг з

перевезення) також виникає необхідність застосування РРО суб'єктом підприємницької діяльності – реалізатором. І якщо при реалізації таких засобів оплати проїзду через автомати, які самі по собі є РРО за визначенням цього Закону, то при реалізації таких пластикових електронних карток за готівку населенню через мережу реалізації буде існувати необхідність застосування ними РРО для обліку їх внутрішніх операцій. Уникнути подвійного застосування РРО при здійсненні системи електронної оплати проїзду на етапі реалізації електронних засобів оплати (попередньо оплачуваної послуги) можна шляхом застосування відповідних комерційних схем реалізації електронних пластикових карток через мережу реалізаторів.

Далі правові завдання при впровадженні електронних (альтернативних) систем оплати за проїзд розпадаються на два блоки питань. Перший блок – це система правових норм, що вимагають змін, і безпосередньо стосуються суб'єктів господарської діяльності та органів управління, що впроваджують та використовують дані системи оплати за проїзд. Другий блок – система норм, відсутність змін у яких при впровадженні розглянутих систем оплати за проїзд буде порушувати конституційні й інші законні права громадян як споживачів надаваних послуг і власників надаваних законами України спеціальних прав і гарантій їх дотримання, включаючи право на пільги – як соціальні, так і відомчі.

Розглянемо кожний із двох блоків.

Базовими законами, які прямо стосуються здійснення перевезень пасажирів автомобільним і міським електротранспортом, є Закони України «Про транспорт» № 232/94-ВР від 10.11.1994 р. [56], «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 05.04.2001 р. [138], «Про міський електричний транспорт» № 1914-IV від 29.06.2004 р. [73], а також Постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» [51], від 18.02.1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [74] та Наказ Мінжитлокомунгоспу України від

09.10.2006 р. № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України» [153].

Якщо в Законі України «Про транспорт» не регламентується детально порядок оплати проїзду в громадському транспорті, у зв'язку з чим внесення змін до нього є зайвим, а в Законі України «Про міський електричний транспорт» згадується про обов'язок перевізника здійснювати оплату проїзду пасажирами (ст. 13), то в Законі України «Про автомобільний транспорт» є положення, що стосуються здійснення плати за проїзд і пов'язаних із цим норм, які потребують доповнення у зв'язку із впровадженням розглянутих систем для здійснення електронних платежів або платежів жетонами.

Так, у ст. 13 Закону України «Про міський електричний транспорт» зазначено: «Обов'язки та права перевізника. Перевізник зобов'язаний: здійснювати справляння плати за проїзд». У даній статті (для правової чистоти впровадження системи електронних платежів і платежів жетонами) бажано було б після слів «здійснювати справляння плати за проїзд» додати «у спосіб, що встановлений Правилами надання послуг міським електричним транспортом».

Наступні правові акти, які детально регламентують порядок оплати проїзду пасажирами автомобільного й міського електротранспорту, – це Постанови КМУ та Наказ Мінжитлокомунгоспу України (на сьогодні – правонаступника – Мінінфраструктури). Ці акти найбільше потребують змін для адаптації їх до системи, що вводиться, електронної оплати послуг з перевезення пасажирів, а також оплати жетонами. Внесення змін/доповнень потребують такі положення даних документів.

У Правилах надання послуг міським електричним транспортом, що затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735 [74], пропонується внести такі зміни (табл. 5.1):

У Наказ Міністерства житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України» [154] пропонується внести зміни (Додаток I та

табл. 5.1).

Таблиця 5.1

Зміни/доповнення, що пропонується внести до Правил надання послуг міським електричним транспортом

Чинні документи	Нова редакція
«26. Документом на право одержання транспортних послуг є придбаний пасажиром разовий квиток (жетон), закомпостований абонементний талон, проїзний квиток (картка) тривалого користування, посвідчення, що дає право на пільговий проїзд відповідно до законодавства»	26. Документом на право одержання транспортних послуг є придбаний пасажиром разовий квиток (жетон), закомпостований абонементний талон, проїзний квиток (картка) тривалого користування або квитанція про застосування безконтактної карткової електронної системи, посвідчення, що дає право на пільговий проїзд відповідно до законодавства, а в місцевостях, де впроваджено систему електронних платежів – тільки разом з квитанцією про застосування безконтактної карткової системи
«29. Тарифи та вартість проїзних квитків (карток) тривалого користування встановлюються відповідно до законодавства»	29. Тарифи та вартість проїзних квитків (карток) тривалого користування, а також вартість безконтактних електронних карток та жетонів встановлюються відповідно до законодавства
«30. Абонементні талони, разові чи тривалого користування проїзні квитки (картки), жетони (далі – проїзні документи) дають право на проїзд у відповідному рухомому складі в тому місті, де вони придбані»	30. Абонементні талони, разові чи тривалого користування проїзні квитки (картки), жетони (далі – проїзні документи), а також безконтактні електронні картки дають право на проїзд у відповідному рухомому складі в тому місті, де вони придбані, або місцевостях, де такі картки впроваджені

У Наказ Міністерства житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329 «Про затвердження Правил користування трамваєм і

тролейбусом у містах України» [154] пропонується внести зміни (Додаток І).

Слід зазначити, що відповідно до розглянутих вище Постанов КМУ обов'язок розробляти і впроваджувати місцеві Правила користування трамваями, троллейбусами й автобусами покладений на органи місцевого самоврядування, обласні держадміністрації. У зв'язку із цим представляється необхідним на базі зміненого законодавства й базових регуляторних актів доручити (спеціальною Постановою КМУ) даним органам розробити й впровадити місцеві докладні правила користування трамваем, троллейбусом і автобусом з деталізацією опису застосування систем електронної оплати за проїзд, правил придбання електронних безконтактних карт, жетонів, одержання пільгових карток особами, що мають право на пільги й т. ін.

Другий блок правових норм, що регулюють систему оплати проїзду в наземному громадському транспорті, являє собою систему законодавства України, яке надає соціальні або відомчі пільги різним категоріям громадян, у тому числі повністю безкоштовний або частково оплачуваний проїзд автомобільним, міським електричним транспортом (крім таксі).

При цьому в переважній більшості законів лише у загальній формі передбачено право безплатного проїзду різних категорій громадян у наземному міському й приміському громадському транспорті і не вказано чіткого порядку реалізації такого права. Практично в жодному законі, за винятком Закону України «Про прокуратуру» [166], де в ст. 49 «Матеріальне й соціальне забезпечення працівників прокуратури» прямо стверджується: «Прокурори й слідчі мають право безкоштовно користуватися за службовими посвідченнями на території України всіма видами транспорту міського, приміського й місцевого сполучення (крім таксі)». В інших, як соціальних, так і в переважній більшості законів про державні органи, не наведено порядок реалізації права на безкоштовний проїзд і не згадується, на підставі яких документів таке право надається. За замовчуванням, згідно із загальноприйнятими нормами реалізації даного права, безкоштовний проїзд гарантується при пред'явленні в салоні наземного транспортного засобу або при посадці в нього спеціального

службового або статусного посвідчення, виданого компетентними органами.

Оскільки розглянута система електронних платежів за проїзд технічно й організаційно припускає продаж/видачу безконтактних електронних карток тривалого користування, у тому числі й особам із числа пільгового контингенту, передбачається, що легітимне знаходження в салоні пасажирського транспорту будь-якого пасажира є таким тільки за умови використання пасажиром електронної пластикової картки (жетона) з одержанням квитанції, яка є проїзним документом. У тому числі і для здійснення функцій обліку поїздок пільгового контингенту, а також реалізації права перевізника на одержання компенсації від держави за перевезення пільгового контингенту відповідно до законодавства, застосування пасажирами або платної, або пільгової (безкоштовної) пластикової картки та одержання проїзного документа-квитанції є обов'язковим, інакше впровадження такої системи втрачає сенс.

Таким чином, при введенні систем електронної оплати за проїзд виникає правова колізія між вимогами системи та нормами законодавства, де не врегульовано чіткий порядок реалізації права на безкоштовний проїзд.

У зв'язку з цим представляється необхідним в усі законодавчі акти, що надають право безкоштовного проїзду окремим категоріям громадян і службовцям, внести доповнення, у якому визначається порядок реалізації права на безкоштовний проїзд у громадському транспорті, дається чітке визначення документа, що надає таке право.

До переліку пільговиків внаслідок дії п. 15, п. 16 ст. 9 Закону «Про основні принципи соціального захисту ветеранів праці й інших громадян літнього віку в Україні» [162] належать особи, що мають особливі трудові заслуги перед Батьківщиною, їх удови (вдівці) і батьки – у випадку смерті цієї особи.

Як видно з наведеного матеріалу, кількість нормативних актів, що регулюють права різних категорій громадян на безкоштовний проїзд, як і сама кількість пасажирів пільгових категорій, досить велика, і найбільш доцільним, є

прийняття єдиного нормативного акту у вигляді закону України про внесення доповнень у деякі правові акти, що регламентують право окремих категорій громадян на безоплатний проїзд. У такому законі, у вигляді доповнень до існуючих, слід передбачити у відповідних статтях такий текст: «право безкоштовного проїзду надається на підставі посвідчення встановленого зразка, а в місцевостях, де використовується система електронної оплати проїзду, – на підставі посвідчення та квитанції про використання електронної пільгової картки» (проект – Додаток И).

Також, що стосується найбільш масової соціальної верстви населення, то підлягає зміні Постанова Кабінету Міністрів України № 354 від 17.05.1993 р. «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування» [182] (проект – Додаток І).

Крім того, для гармонізації всієї системи законодавства й нормативно-правової бази з даного питання вбачається необхідним доручити зацікавленим міністерствам і відомствам шляхом прийняття відповідної постанови Уряду привести нормативно-правову базу (накази, інструкції, порядки тощо) як організаційного, так і технічного характеру у відповідність до змінених законами, а також адаптувати їх до умов застосування систем електронної оплати за проїзд. Найважливішим аспектом (враховуючи особливості системи оплати проїзду, що склалися) є необхідність внесення змін в адміністративне законодавство, яке регулює порядок контролю оплати проїзду на лінії та порядок стягнення штрафів на місці за безквитковий проїзд.

Така необхідність викликана тим, що згідно з чинним Кодексом про адміністративні правопорушення України (ст. 229) функції контролю за оплатою проїзду та правом розглядати справи про адміністративні правопорушення на авто- і міському електротранспорті (накладати і стягувати адміністративні штрафи на місці) покладена винятково на окремі категорії посадових осіб підприємств [184].

Через те, що при введенні АСОП фактично виникає необхідність введення єдиного диспетчерського та контролюючого органу (що служить

координуючим центральним органом здійснення всіх перевезень пасажирів у межах даної адміністративно-територіальної одиниці, що використовує єдину комп'ютерну мережу) зрозуміло, що здійснювати контроль над дотриманням пасажирами платіжної дисципліни на лініях усіх видів наземного громадського транспорту повинні представники (контролери) даного органу або уповноважені ним особи, що і треба внести до Кодексу про адміністративні правопорушення шляхом введення додаткового пункту.

Перелік документів, які потребують змін, подано на рис. 5.6 та 5.7.

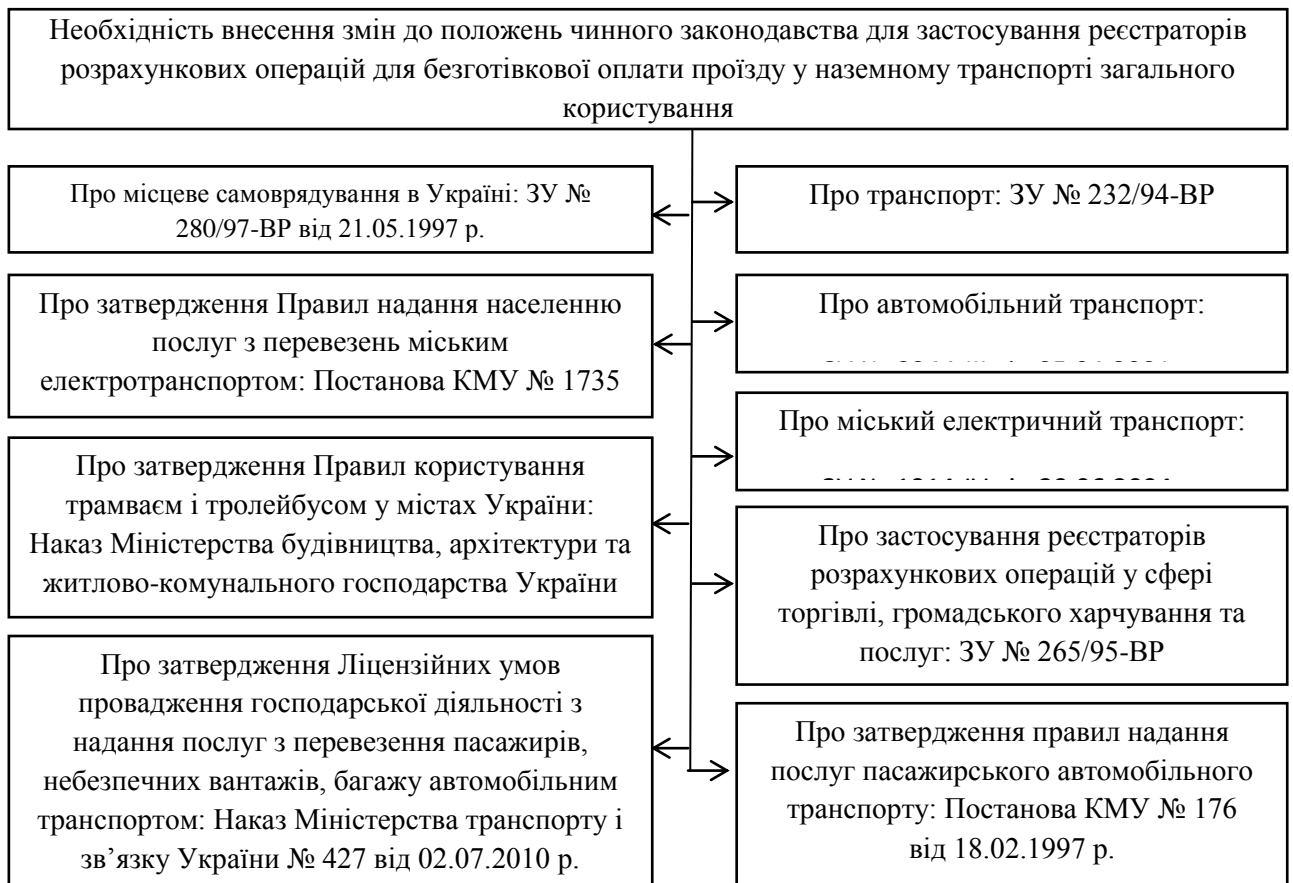


Рис. 5.6. Перелік документів, що потребують змін у зв'язку з введенням АСОП

Схема, наведена на рис. 5.7, повністю розв'язує завдання щодо нормативного забезпечення для застосування реєстраторів розрахункових операцій у системі здійснення безготівкової оплати проїзду у наземному транспорті загального користування.

На рис. 5.7 надано перелік нормативно-законодавчих актів, в які необхідно внести зміни для вирішення завдання щодо регулювання порядку проїзду пільгових категорій громадян.

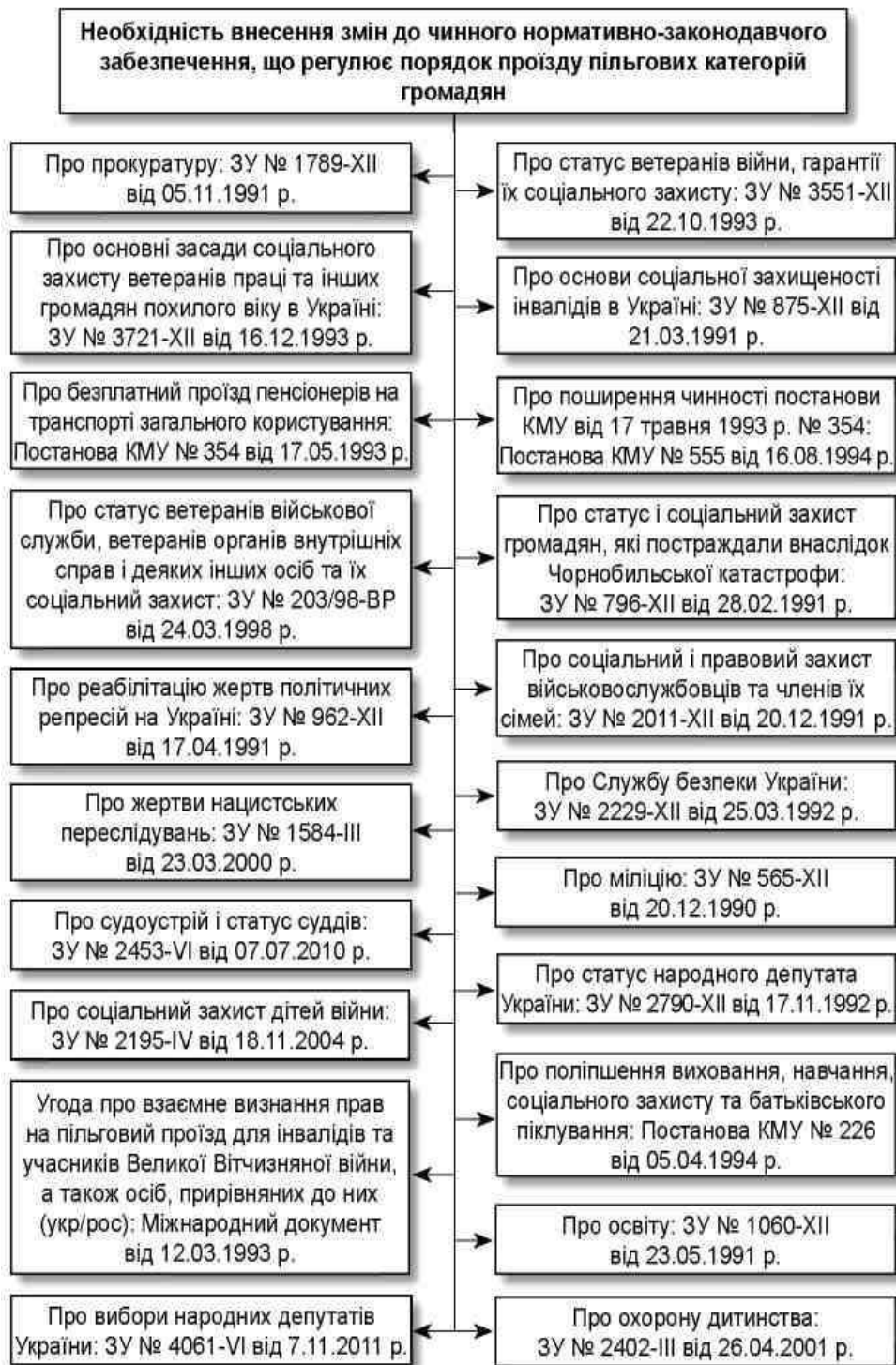


Рис. 5.7. Перелік документів, що потребують змін для вирішення завдання щодо регулювання порядку проїзду пільгових категорій громадян

Таким чином, будь-який орган місцевого самоврядування буде мати у своєму арсеналі все необхідне правове та нормативне забезпечення щодо введення автоматизованої системи оплати та обліку пасажирів на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці, визначатиме процедуру вибору оператора такої системи, затвердження низки локальних нормативно-правових актів, які регулюватимуть відносини, що складатимуться у зв'язку зі застосуванням АСОП та використанням у розрахунках за послуги перевезення пасажирів транспортних карток/жетонів.

5.3 Рекомендації щодо створення організаційної структури (суб'єкта господарювання) для впровадження АСОП

З метою забезпечення впровадження та експлуатації АСОП необхідно визначити суб'єкт, до предмета функціонування якого будуть належать різні напрями діяльності із забезпечення, як зазначено на схемі (рис. 5.8).

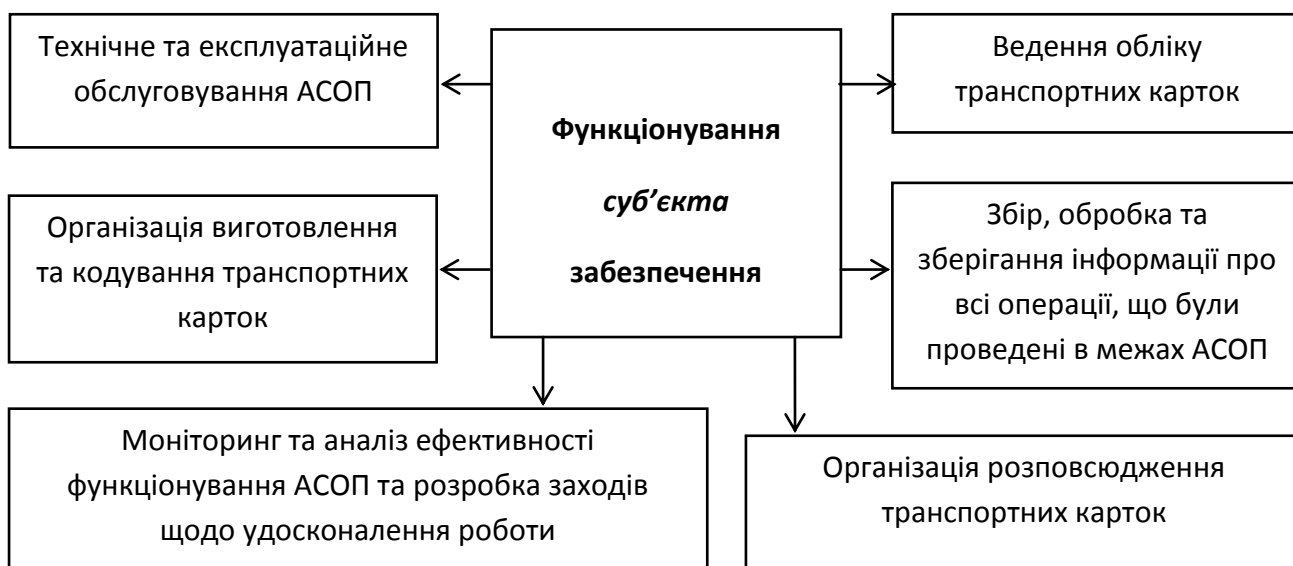


Рис. 5.8. Напрями діяльності суб'єкта, необхідного для забезпечення запровадження та експлуатації АСОП

За досвідом інших країн, такий суб'єкт має назву, яка може бути

перекладена за змістом як «оператор АСОП» та створюється замовником перевезень. Враховуючи функції зазначеного суб'єкта, пропонується також визначити його як оператора АСОП.

Відповідно до абз. 3 ч. 2 ст. 81 Цивільного кодексу України [179], юридична особа, яка створюється розпорядчим актом Президента України, органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування, визнається юридичною особою 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 оператора АСОП органом місцевого самоврядування на підставі його розпорядчого акту, такий суб'єкт виступатиме юридичною особою публічного права, який належатиме до суб'єктів комунальної власності.

суттєвим моментом зазначеного варіанту створення оператора АСОП є визначення джерел фінансування впровадження такої системи. Необхідним буде пошук інвестора, який буде залучений шляхом укладення відповідного договору, або шляхом випуску облігацій для залучення коштів різних суб'єктів (найоптимальніший – під гарантії місцевої ради), або за рахунок коштів місцевого бюджету.

Але створення оператора АСОП за рішенням органу місцевого самоврядування (замовником) – не єдиний варіант його визначення. Оператор АСОП може бути заснований декількома суб'єктами, в тому числі разом з органом місцевого самоврядування (спільне підприємство), що не заборонено чинним законодавством та потребує рішення органу місцевого самоврядування щодо відчуження відповідного комунального майна.

Одним із засновників оператора АСОП може виступити і комунальне підприємство. Питання про що відповідно до п. 33 ч. 1 ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування» [62] вимагає рішення місцевої ради про створення підприємством комунальної власності спільного підприємства (у

тому числі можливо і з іноземними інвестиціями).

Іншим засновником оператора АСОП може виступити інвестор, готовий до фінансування впровадження такої системи та її обслуговування. Залучення інвестора на стадії створення оператора АСОП матиме наслідком отримання ним корпоративних прав та частки у статутному капіталі такої юридичної особи і можливості отримання частки прибутку від її діяльності у майбутньому, що й виступатиме фактичним шляхом компенсації внесеної ним суми інвестиції.

Інвестором – співзасновником оператора АСОП може виступати фінансова установа, зокрема, банк. Залучення такого суб'єкта до створення оператора АСОП має декілька переваг перед іншими суб'єктами господарювання: а) можливість отримання реального фінансового партнера у запровадженні АСОП 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) до роботи оператора АСОП, останній 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 АСОП, є підхід, за яким оператором 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 оператора АСОП, вимог до претендентів та порядку їх відбору, а також укладення договору з оператором АСОП доцільно віднести до повноважень органів місцевого самоврядування і закріпити у локальному нормативно-правовому акті, який регулюватиме особливості функціонування АСОП у відповідному населеному пункті, де є громадський транспорт.

Запровадження АСОП 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 із замовником таких послуг. У зазначений договір також може бути включено умову 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 умови про їх встановлення та обслуговування;

2) договір купівлі-продажу укладається між перевізником та виробником транспортних терміналів. Замовник компенсує перевізнику вартість витрат, пов'язаних з їх придбанням та 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 та надає перевізникові у користування за умови сплати лізингових платежів з правом наступного їх 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 безпосередньо органом місцевого самоврядування, необхідно дотримуватися вимог Закону України «Про здійснення державних закупівель» [155].

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) для здійснення оплати проїзду у наземному пасажирському транспорті із застосуванням АСОП необхідно також розглянути договір перевезення пасажирів та місце і значення БЕК у його виконанні. Поняття договору перевезення пасажирів міститься у ст. 910 Цивільного кодексу України [179].

Із визначення поняття договору до характерних його рис слід віднести ті, які наведені на рис. 5.9:

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

Згідно зі ст. 633 Цивільного кодексу України публічним є договір, в 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.

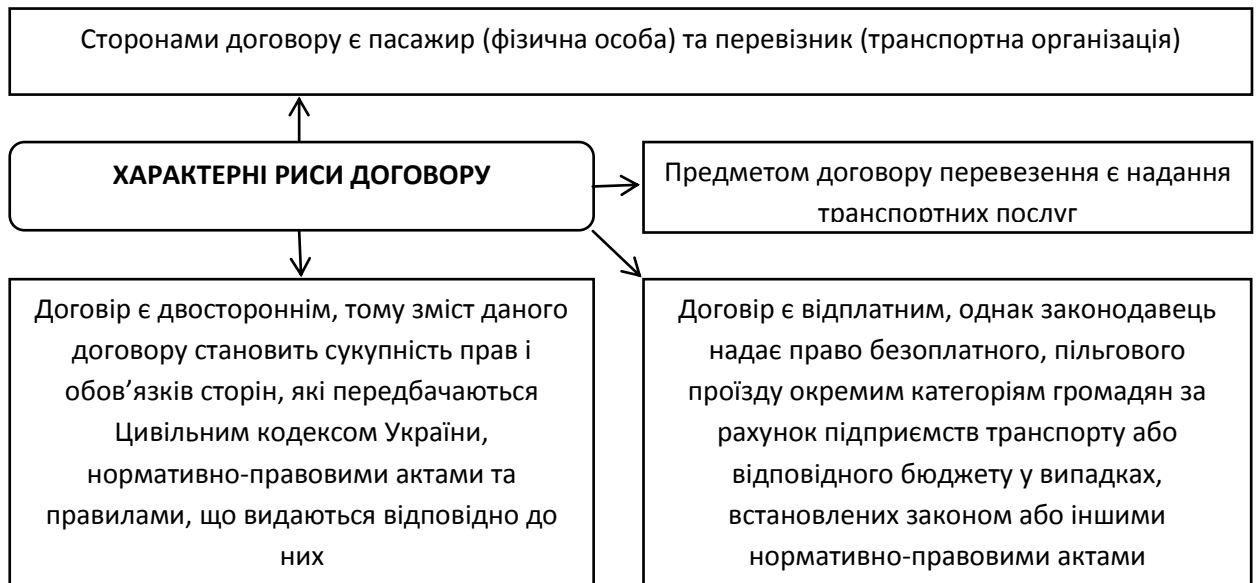


Рис. 5.9. Характерні риси договору

У Законі України «Про міський електротранспорт» [73] 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 БЕК або жетона фактично у момент їх купівлі відбувається укладення договору перевезення пасажирів та здійснюється оплата останнім за надання транспортної послуги.

У той же час особливістю договору перевезення пасажирів є невизначеність моменту його виконання, що пов'язано з відсутністю обов'язку пасажирів скористуватися транспортною послугою перевізника протягом

визначеного періоду часу – це його право, а не обов’язок (що відповідає законодавчому підходу до визнання квитка документом, що підтверджує право на проїзд).

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

Виходячи з вимог законодавства та з урахуванням застосування АСОП 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. Перш за все, сторони цього договору погоджують маршрут (схему, лінії) перевезення. Також узгоджується розклад (періодичність) руху транспорту. Окремим розділом договору прописується механізм розрахунків за надані транспортні послуги, встановлюються тарифи на перевезення пасажирів (які, як правило, змінюються та індексуються з часом), окремо 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» [56] регламентує питання тарифікації транспортних послуг. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та

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» [73] закріплено обов'язок замовника транспортних послуг встановлювати тарифи на проїзд та порядок справляння плати.

Відповідно до Правил надання послуг міським електричним транспортом, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України № 1735 від 23 грудня 2004 р. [74], 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 з 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 пасажери могли б завчасно придбати такі транспортні карти чи жетони 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, крім зазначених договорів, при застосуванні АСОП також виникнуть договірні відносини між перевізниками (або іншими учасниками відносин в 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 та перевізником. Правова природа взаємовідносин між перевізниками та оператором АСОП є досить складною: жодна із закріплених у законодавстві договірних конструкцій повною мірою не розкриває її, тому договір між оператором та 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.

Досить складним та 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 наступному. Договір доручення передбачає здійснення певних юридичних дій за рахунок та від імені довірителя; плата повіреному є обов'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 комісіонера 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 кошти, виручені від розповсюдження засобів оплати, у розмірі собівартості картки 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.

У випадку укладення договору комісії перевізник буде зобов'язаний розповсюдити вказану таким договором кількість засобів оплати від свого імені через власну мережу кас. Після закінчення терміну, встановленого договором, та після фактичного розповсюдження засобів оплати проїзду, перевізник зобов'язаний перерахувати на рахунок оператора АСОП кошти, виручені від розповсюдження засобів оплати у розмірі собівартості картки або жетона, якщо вона включена до вартості проїзду. При цьому оператор буде зобов'язаний сплатити перевізникові комісійну винагороду. Перевізник зобов'язується забезпечити можливість придбання пасажирями транспортних карток та жетонів.

Отже, можна зробити висновок, 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 АСОП перевізник буде фактично позбавлений можливості контролювати кількість пасажирів, що він перевіз, оскільки вся інформація з транспортних терміналів буде надходити відразу оператору. Тому необхідно передбачити у договорі, крім іншого, обов'язок оператора надавати інформацію перевізнику та замовнику послуг про кількість перевезених пасажирів.

Таким чином, можна констатувати, що завдання теоретичного обґрунтування та практичних рекомендацій щодо створення спеціального суб'єкта господарювання для забезпечення діяльності АСОП та питання фінансування встановлення технічного обладнання у рухомому складі при впровадженні такої системи набувають логічної алгоритмічності та інституційної впорядкованості.

5.4 Нормативно-правове забезпечення встановлення та експлуатації технічного комплексу АСОП (РРО, турнікетів)

Розгляд АСОП у структурі наукових знань з економіки є доцільним, оскільки ця система являє собою організаційно-технічну інновацію, що впливає на економічні процеси в міському електротранспорті. Впровадження АСОП пов'язано 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 МЕТ.

Згідно з пп. 1, 2, 3 ст. 3 Закону України «Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг» [144] суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють розрахункові

операції готівкою та/або в безготівковій формі (із застосуванням платіжних карток, платіжних чеків, жетонів тощо) при продажу товарів (наданні послуг) у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг зобов'язані проводити розрахункові операції на повну суму придбання (надання послуги) через зареєстровані, опломбовані у встановленому порядку та переведені у фіскальний режим роботи реєстратори розрахункових операцій з 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 встановленої форми на повну суму проведеної операції, а також застосовувати реєстратори розрахункових операцій, що включені до Державного реєстру реєстраторів розрахункових операцій, з дотриманням встановленого 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, в якому реалізовані фіскальні функції і який призначений для реєстрації розрахункових операцій при продажу товарів (наданні 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 з продажу товарів (послуг) тощо.

За своєю природою та функціональними ознаками пристрій для поповнення 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 автомобільному транспорті. Але у той же час 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 транспорті загального користування. Наведене вище дозволяє 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 випадку продажу проїзних документів, але й при 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 вказаного Закону України.

Виходячи з вищевикладеного, приходимо до висновку про те, що при проведенні розрахунків на автомобільному 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 встановленого 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 р. [136], 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 при наданні 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 в перевізника, тому саме касир перевізника повинен застосовувати реєстратор розрахункових операцій при прийманні від покупців готівкових коштів за квитки.

Але наголошуємо на тому, що, на нашу думку, у зв'язку з впровадженням АСОП на міському електричному транспорті, до законодавства про застосування РРО необхідно внести зміни, які уніфікують підходи 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» [144] не ототожнює поняття «розрахунковий документ», яким, з точки зору 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. 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.

При зменшенні 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;
- сума платежу без пільги;
- сума пільги;
- дата, 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 при її здійсненні не відбувається проведення розрахункової операції за готівку та/або в безготівковій формі під час реалізації товарів чи надання послуг.

З метою 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 р. [164] 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, у якому визначено характеристики продукції або пов'язані з нею процеси чи способи виробництва, а також вимоги до послуг, включаючи відповідні положення, дотримання яких обов'язкове.

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

Відповідно до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» [142] 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 № 103 від 10.12.1996 р. «Про затвердження Правил експлуатації трамвая та тролейбуса» [151] основні функції та завдання щодо розроблення і виготовлення технічних засобів міського електротранспорту розподіляються між органами і організаціями таким чином: згідно з розпорядженнями Кабінету Міністрів України № 313-р від 22.10.1991 р. та від № 66-р 03.02.1992 р. [186, 187] генеральним замовником технічних засобів міського електричного транспорту (рухомого складу, випрямно-перетворювальної техніки, засобів управління рухом, системами електропостачання тощо) є Державний комітет з питань житлово-комунального господарства України (нова назва – Комітет з 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 міського електричного транспорту може здійснюватися за ініціативою підприємств і організацій, які можуть виступати замовниками такої продукції.

Ст. 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» [73] 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 р. [188], 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 при розробленні та виготовленні 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» [142] встановлює вимогу щодо обов'язкового погодження з виробником транспортних засобів та їх складових частин переобладнання, що приводять до наслідків, зазначених у ч. 2 ст. 32 цього закону. Виходячи з закритого переліку наслідків переобладнання, визначених у ч. 2 ст. 32 Закону України «Про дорожній рух», можна зробити висновок, що у випадку відсутності при переобладнанні 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. [148].

До переобладнання транспортного засобу необхідно забезпечити проведення його огляду за місцем реєстрації реєстраційно-екзаменаційним підрозділом Державтоінспекції МВС, за результатами якого власник або його представник отримує відповідний акт, складений за формою, встановленою МВС. 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, крім 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, обраною за власною ініціативою власником або його представником.

На підставі наведених правових норм слід зробити висновок, що транспортні засоби, їх 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 у разі, якщо вони відповідають визначенню «переобладнання» та призводять до перелічених у ст. 32 Закону України «Про дорожній рух» [142] 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. З метою 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» [73].

Державний контроль за 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 за 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», автор дослідження переконаний, що на даний час проблема законності є досить актуальною в економіці та управлінні. Закони та норми регламентують управлінську діяльність і прищеплюють персоналу культуру «управління в рамках Закону». У практиці життєдіяльності сьогодення ми вже впевнилися у згубності та руйнівній силі управління «поза нормами Закону». Стратегія розвитку, шлях в майбутнє, наука вбачає (і працює над цим) в розбудові в економіці нової інституційної системи в законодавчих рамках, що і склало один із аспектів (напрямів) нашого дослідження.

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

5.5. Правовий механізм впровадження знижок (дисконтних систем) на проїзд у наземному транспорті загального користування

Активізація модернізаційного процесу робить своєчасним постановку питання щодо механізму впровадження системи знижок на проїзд у міському наземному транспорті загального користування. Воно впливає з більш загальної проблематики – ціноутворення на відповідні послуги. Так, відповідно до ст. 7 Закону України «Про ціни і ціноутворення» № 507-ХІІ від 03.10.1990 р. [178] у народному господарстві застосовуються вільні ціни і тарифи, державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи.

Механізм ціноутворення на послуги міського електричного транспорту

визначається Законом України «Про міський електричний транспорт». Так, зокрема, відповідно до ст. 14 цього Закону тарифна політика у сфері міського електричного транспорту ґрунтується на принципах забезпечення доступності транспортних послуг та створення умов для здійснення сталих і безпечних пасажироперевезень. Встановлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється із врахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників та захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів. Розрахунки тарифів на проїзд здійснюються відповідно до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту, який затверджується у межах повноважень центральним органом виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства і центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Таким чином, окрім суто економічної, цінова політика у сфері формування тарифів на послуги міського електричного транспорту має ще й соціальну складову.

Відповідно до ч. 3, 4 ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» оплата транспортних послуг проводиться безпосередньо пасажиром та замовником. Фінансування перевезення пільгової категорії громадян здійснюється згідно із законодавством. При запровадженні АСОП одним із видів БЕК виступає пільгова безконтактна електронна картка, яка призначена для фіксації кількості поїздок та випадків користування пільговими умовами проїзду, на відміну від загальної картки, основна функція якої полягає в обліку транспортного ресурсу, що дорівнює сумі заборгованості її емітента перед держателем карти, достатнього для оплати проїзду у транспорті загального користування. Як зазначалося раніше, використання пільгової БЕК не передбачає особливостей порівняно з загальною транспортною карткою, що означає, що проїзним документом, який є підставою надання послуги перевезення, в тому числі й при проїзді пільгових категорій пасажирів, є квиток

(чек).

Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) затверджено наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України № 96 від 25.07.2007 р. [150]. Цей Порядок визначає механізм формування тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами і застосовується органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування під час встановлення зазначених тарифів для підприємств міського електричного транспорту.

Отже, рішення про запровадження системи знижок (дисконтних схем) на проїзд у міському електричному транспорті, наприклад, у м. Києві, може прийняти Київська міська державна адміністрація. При цьому зазначене рішення має ґрунтуватися на принципах і правилах, передбачених Порядком формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус). Ймовірно, що запровадження дисконту (знижки) має здійснюватися шляхом запровадження певного коефіцієнта або відсотка до формули, передбаченої п. 4.2 Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) [150].

У розділі 4 Порядку передбачити розміри відсоткових знижок або коефіцієнтів, які будуть застосовуватися до повного розміру тарифу, а також змінити підхід до формування тарифу на пасажирські перевезення, для чого пропонується викласти п. 4.2 Порядку в такій редакції: «4.2. Тарифи на послуги міського електричного транспорту (T) визначаються за формулою:

$T = [W (1+R) - D] : Q$, де W – повна планова собівартість послуг міського електричного транспорту, грн.; R – планова рентабельність підприємства; D – чистий дохід, отриманий підприємствами від інших видів діяльності, грн.; Q – запланований обсяг загальних пасажироперевезень, пас. Тарифи на перевезення пільгових категорій пасажирів (T_n) визначаються за формулою: $T_n = TЗ$, де T – тариф на послуги міського електричного транспорту; $З$ – розмір знижки, визначений для пільгових категорій громадян.

Запровадження АСОП у частині організації перевезення пільгових

категорій пасажирів, зокрема, з використанням пільгової БЕК (соціальної картки) та квитків (чеків), надасть можливість одержувати доволі об'єктивну інформацію про обсяги перевезень пільговиків. Виходячи з припису ч. 4 ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», збирання перевізником інформації щодо обсягу пільгових перевезень дає можливість отримати компенсацію за їх здійснення.

Питання щодо отримання компенсації з бюджетів за перевезення пільгових категорій пасажирів має вирішуватися, виходячи, передусім, з приписів бюджетного законодавства. Цей висновок ґрунтується на тому, що згідно зі ст. 22 Бюджетного кодексу України (БК) основні розпорядники бюджетних коштів законодавчо визначені [134].

Головні розпорядники коштів Державного бюджету України визначаються відповідно до п. 1 ч. 2 другої ст. 22 БК України та затверджуються законом про Державний бюджет України шляхом встановлення їм бюджетних призначень.

Головні розпорядники коштів місцевих бюджетів визначаються рішенням про місцевий бюджет відповідно до п. 2 і 3 ч. 2 ст. 22 БК України.

Ст. 23 БК України визначає ключові правила використання бюджетних коштів, зокрема через процедуру встановлення бюджетних призначень. Так, будь-які бюджетні зобов'язання та платежі з бюджету можна здійснювати лише за наявності відповідного бюджетного призначення. Бюджетні призначення встановлюються законом про Державний бюджет України (рішенням про місцевий бюджет) у порядку, визначеному цим Кодексом.

Відповідно до ст. 82 БК України, видатки бюджетів поділяються на:

- 1) видатки на забезпечення конституційного ладу, державної цілісності та суверенітету, незалежного судочинства, а також інші передбачені цим Кодексом видатки, які не можуть бути передані на виконання Автономній Республіці Крим та місцевому самоврядуванню;

- 2) видатки, які визначаються функціями держави і можуть бути передані на виконання Автономній Республіці Крим та місцевому самоврядуванню з

метою забезпечення найбільш ефективного їх виконання на основі принципу субсидіарності;

3) видатки на реалізацію прав та обов'язків Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування, які мають місцевий характер і визначені законами України.

Розмежування видів видатків, визначених пп. 2, 3 ст. 82 цього Кодексу, між місцевими бюджетами здійснюється на основі принципу субсидіарності з урахуванням критеріїв повноти надання послуги та наближення її до безпосереднього споживача. Відповідно до цих критеріїв, види видатків поділяються на групи, зокрема, третя група – видатки на фінансування бюджетних установ та заходів, які забезпечують гарантовані державою соціальні послуги для окремих категорій громадян, або фінансування програм, потреба в яких існує в усіх регіонах України.

Видатки третьої групи здійснюються з бюджету обласних бюджетів (ст. 86 БК України).

Ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [62] передбачено, що виключно на пленарних засіданнях сільської, селищної, міської ради вирішуються такі питання, як затвердження місцевого бюджету, внесення змін до нього; затвердження звіту про виконання відповідного бюджету. Ч. 1, 4 ст. 61 зазначеного вище Закону передбачено, що органи місцевого самоврядування в селах, селищах, містах, районах у містах (у разі їх створення) самостійно розробляють, затверджують і виконують відповідні місцеві бюджети згідно з Бюджетним кодексом України. самостійність місцевих бюджетів гарантується власними та закріпленими за ними законом на стабільній основі загальнодержавними доходами, а також правом самостійно визначати напрями використання коштів місцевих бюджетів відповідно до закону.

Згідно зі ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» [73], замовники транспортних послуг (замовники) – місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та/або уповноважені ними юридичні

особи, які замовляють транспортні послуги. Таким чином, оскільки чинне законодавство покладає на місцеві органи виконавчої влади або органи місцевого самоврядування функції замовників транспортних послуг, у відповідних бюджетах необхідно передбачати видатки на їх фінансування. В іншому випадку з урахуванням вимог ст. 23 БК України бюджетні зобов'язання та платежі з бюджету для відшкодування витрат на оплату транспортних послуг, у т. ч. щодо перевезення пільгових категорій за відсутності відповідного бюджетного призначення неможливо буде здійснити. Крім того, відповідно до ч. 10 ст. 78 БК України після введення в дію закону про Державний бюджет України органам державної влади та їх посадовим особам забороняється приймати рішення, що призводять до виникнення нових бюджетних зобов'язань місцевих бюджетів, які не забезпечені бюджетними асигнуваннями, без визначення джерел коштів, виділених державою для виконання цих зобов'язань.

Крім того, Бюджетним кодексом України здійснено розмежування видатків між бюджетами. Зокрема, пп. «б» п. 4 ч. 1 ст. 89 БК до видатків, що здійснюються з районних бюджетів та бюджетів міст, республіканського і обласного значення та враховуються при визначенні обсягу міжбюджетних трансфертів, належать видатки на соціальний захист та соціальне забезпечення, зокрема компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Відповідно до ч. 1 ст. 102 БК такі видатки місцевих бюджетів проводяться за рахунок субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам на здійснення державних програм соціального захисту у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Механізм фінансування видатків місцевих бюджетів на забезпечення компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян визначено Порядком фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України № 256 від 04.03.2002 р. [191].

Фінансування видатків місцевих бюджетів за державними програмами соціального захисту населення провадиться за рахунок субвенцій, передбачених державним бюджетом на відповідний рік, у межах обсягів, затверджених в обласних бюджетах. Забороняється фінансування місцевих програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету.

Головними розпорядниками коштів місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення є керівники головних управлінь, управлінь, відділів та інших самостійних структурних підрозділів місцевих держадміністрацій, виконавчих органів рад, до компетенції яких належать питання праці та соціального захисту населення (далі – головні розпорядники коштів).

Перерахування сум субвенцій на фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення провадиться Державною казначейською службою згідно з помісячним розписом асигнувань державного бюджету, але в межах фактичних зобов'язань відповідних бюджетів щодо компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян.

Головні розпорядники коштів місцевих бюджетів щомісяця готують інформацію про фактично нараховані суми та акти звіряння розрахунків за надані послуги з підприємствами – надавачами відповідних послуг і надсилають їх фінансовим органам райдержадміністрацій, виконкомів міських рад, міст республіканського та обласного значення до 22 числа місяця, що настає за звітним, – щодо компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян

При цьому підприємствам транспорту не відшкодовуються за рахунок субвенцій з державного бюджету втрати їх доходів від перевезень окремих категорій громадян, що мають відповідні пільги, та інші видатки (враховуючи, що фінансове забезпечення таких перевезень здійснюється за рахунок інших бюджетних програм головних розпорядників коштів державного бюджету,

власних надходжень транспортних підприємств та інших джерел відповідно до законодавства), а саме:

а) стосовно окремих категорій громадян:

– студентів вищих навчальних закладів I–IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних навчальних закладів;

– громадян, які мають право на безоплатний проїзд відповідно до законодавства, з відшкодуванням втрат доходів транспортних підприємств за рахунок інших джерел;

– громадян, яким надано право на безоплатний проїзд за професійною ознакою;

– працівників транспортних підприємств, які отримали право на безоплатний проїзд за рішенням уповноважених органів, підприємств, їх об'єднань та трудових колективів;

б) втрати доходів транспортних підприємств, зумовлені заниженими тарифами на послуги з перевезень;

в) видатки, що не входять до компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян, визначених законами України.

Фінансові органи районних держадміністрацій, виконкомів міських та обласних рад на підставі актів звіряння щомісяця готують реєстри нарахованих сум та подають їх відповідним фінансовим органам до 25 числа місяця, що настає за звітним, щодо компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян.

Щомісячні суми субвенцій перераховуються органами Державної казначейської служби на рахунки місцевих бюджетів з урахуванням їх обсягів, передбачених у бюджетах.

Отримані місцевими бюджетами суми субвенцій перераховуються протягом одного операційного дня на рахунки головних розпорядників коштів, відкриті в територіальних управліннях Державної казначейської служби, для здійснення відповідних видатків. Головні розпорядники коштів місцевих бюджетів здійснюють у п'ятиденний строк розрахунки з постачальниками

відповідних послуг і ведуть облік компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Суми субвенцій, не використані головним розпорядником коштів за призначенням протягом бюджетного року, перераховуються органами Державної казначейської служби до державного бюджету в останній робочий день бюджетного року. Погашення кредиторської заборгованості за зазначеними державними програмами соціального захисту населення, яка утворилася станом на початок року, провадиться першочергово.

Виходячи з викладеного, необхідно визнати, що існуючий механізм відшкодування перевізникам вартості перевезення пільгових категорій пасажирів є недосконалим, але деякі питання цієї проблеми можливо вирішити шляхом запровадження АСОП з використанням транспортних карток. На чипі, що є елементом цієї картки, рекомендується запрограмувати вид пільги і підставу її надання відповідно до чинного законодавства. Така інформація на чипі пільгової БЕК надає можливість при їх валідації у транспортному терміналі здійснювати фіксацію фактів не лише про обсяг перевезених осіб, що мають право на пільговий проїзд у транспортному засобі, але й обліковувати таку інформацію за кожною пільговою БЕК.

Також надається можливість вирішити питання щодо порядку користування транспортними послугами пільговими категоріями пасажирів, які прибувають до міст з інших населених пунктів, які не матимуть пільгових транспортних карток, що використовуватимуться у цьому місті.

Дослідження розширює можливості вирішення питання з бюджетним фінансуванням перевезення пільгових категорій громадян за рахунок запровадження певних соціальних нормативів, пов'язаних з наданням відповідних послуг.

Висновки до розділу 5

В рамках програми дослідження проблем зв'язку модернізації та її економічного й організаційного забезпечення поставлені і вирішені питання уточнення інституційних норм і правил управління розвитком МЕТ. Обґрунтовано, що якість і результативність управління розвитком має формуватися в нормах закону та взаємоузгодженого порядку взаємодій між учасниками проведення змін. З'ясовано, що такий підхід є продуктивним у зв'язку з укріпленням корпоративних відносин та зменшення конфліктності при введенні змін.

Основним завданням, поставленим для розв'язання, було визначено детальне структурування та пропозиції щодо коригування нормативно-правової бази та науково-економічного забезпечення діяльності галузі міського транспорту загального користування з метою підвищення його економічної ефективності, надійності і фінансової стійкості.

За результатами дослідження акцентуємо увагу на таких висновках.

1. Досліджено систему правових відносин, що виникають при наданні послуг перевезення пасажирів наземним міським електричним та автомобільним транспортом загального користування, проаналізовано правовий статус учасників таких відносин та визначено підстави надання послуг перевезення пасажирів наземним транспортом загального користування;

2. Досліджено питання створення спеціального суб'єкта господарювання для запровадження та функціонування АСОП, з'ясовані підходи до визначення правового статусу оператора АСОП та здійснено аналіз сутності та запропоновано співвідношення вихідних понять у системі АСОП, серед яких безконтактна електронна картка, жетон, проїзні документи, транспортний термінал, турнікет, валідатор, валідація;

3. Сформовано та досліджено систему договірних відносин, що виникають між замовником транспортних послуг, перевізником та оператором АСОП 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;

4. Досліджено організаційний порядок та механізм узгодження встановлення турнікетів в рухомому складі міського наземного транспорту з їх виробниками, здійснено аналіз законодавчого регулювання реалізації права на пільговий проїзд та запропоновано рекомендації щодо внесення змін до чинного законодавства України у зв'язку із впровадженням АСОП у наземному пасажирському транспорті;

5. Досліджено норми, умови та правила впровадження системи знижок (дисконтних схем) на проїзд у наземному транспорті загального користування;

6. Розглянуто правові наслідки впровадження АСОП та проблеми отримання компенсацій з бюджетів різних рівнів за перевезення пільгових категорій громадян, внесені текстові поправки у відповідну документацію.

7. Запропоновано орієнтовний текст змін до чинних нормативно-правових актів України, внесення яких рекомендується у зв'язку із впровадженням та функціонуванням автоматизованої системи оплати проїзду.

Спираючись на перелічене вище, констатуємо, що поставлена мета дослідження досягнута, а результати даної наукової роботи можуть бути використані в подальших дослідженнях у галузі МЕТ, а в поданому варіанті є підставою для прийняття управлінських та законодавчих практичних рішень.

ВИСНОВКИ

Результатом дисертаційної роботи є вирішення стратегічно важливої наукової проблеми – управління системною модернізацією міського електротранспорту на рівні підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення в містах України.

Результати проведеного дослідження дозволяють сформулювати такі висновки і пропозиції:

1. В дисертаційній роботі проведено теоретичне узагальнення проблематики діяльності і розвитку підприємств МЕТ. За результатами проведення комплексного дослідження діяльності підприємств МЕТ встановлено, що їх критичний стан обумовлений: по-перше, їх несамостійністю і залежністю від державних дотацій (що пояснюється відсутністю зваженої державної політики у сфері тарифоутворення на транспортні послуги); по-друге, зношеністю основних засобів (що з часом приводить до скорочення рухомого складу та погіршення якості транспортних послуг); по-третє, використанням нераціональних способів оплати транспортних послуг (що призводить до фінансових втрат внаслідок невиправданого завищення обсягів пільгових перевезень). У роботі доведено, що для подолання дії перелічених чинників підприємства МЕТ потребують практичної реалізації комплексу заходів з управління системною модернізацією.

2. В дисертаційному дослідженні на основі аналізу літературних джерел, норм чинного законодавства та існуючих проблем підприємств МЕТ, обґрунтовано необхідність проведення комплексної модернізації галузі з розробкою та впровадженням відповідних практичних рекомендацій. Серед ключових аргументів на користь розвитку МЕТ у транспортній інфраструктурі міст України, варто назвати значні обсяги перевезення пасажирів: у великих містах (так, станом на 31.12.2015 р., у м. Київ було перевезено міським

електричним транспортом 275166 пасажирів); процеси урбанізації, що характерні для України протягом останніх десятиліть (міське населення забезпечує все більшу долю у ВВП країни), а також зростання ролі галузі МЕТ у національній економіці (питома вага послуг з перевезення пасажирів складає 22,3 % їх загальної вартості). Також доведено, що МЕТ розвивається у конкурентному середовищі, ставить своїм завданням суттєве підвищення якості транспортних послуг і їх зручність для населення.

3. У дослідженні розкрито й обґрунтовано теоретико-методологічні засади системної модернізації підприємств МЕТ з урахуванням специфіки транспортних підприємств профілю пасажирських перевезень. До таких особливостей віднесено: специфіку рухомого складу (на електричній тязі), просторово-маршрутну визначеність і консервативність, контингент споживачів послуг, їх потреби та платоспроможність (в т. ч. наявність пільгового контингенту), характер і динаміку джерел доходу (реалізація та бюджетні дотації). Перелічені особливості обумовлюють значну залежність підприємств МЕТ від державних дотацій, зношеність рухомого складу на рівні 80 %, а також перевищення витрат над доходами (що частково пояснюється значними обсягами перевезення пільгового контингенту пасажирів). Враховуючи викладене вище, у дослідженні доведено, що перспективи розвитку підприємств МЕТ пов'язані з їх системною модернізацією.

4. За результатами аналізу стану та перспектив функціонування підприємств МЕТ автором встановлено, що їх розвиток значно ускладнюється такими проблемами, як: високий рівень фізичного зношення рухомого складу (що змінюється в межах 87–80 % протягом 2005–2016 рр.); недостатня обґрунтованість діючих тарифів на пасажирські перевезення, що призвело до перевищення витрат над доходами підприємств МЕТ (наприклад, у 2012 р. таке перевищення становило 611, млн грн, у 2013 р. – 536 млн грн, у 2014 р. – 392 млн грн, а у 2016 р. – 4 млн грн, що вказує на необхідність наукового

обґрунтування тарифів). Крім того, важливою проблемою підприємств МЕТ є зростання частки пільгового контингенту на тлі зниження загальних обсягів перевезення пасажирів (якщо у 2005 р. до пільгових категорій належало 1645 з 2997 млн пас., то у 2016 р. – 961 з 1472 млн пас., що становить, відповідно, 54,9 та 65,3 % від загального обсягу перевезення пасажирів). На основі аналізу перелічених проблем автором обґрунтовано висновок про необхідність впровадження системної модернізації підприємств МЕТ та управління модернізаційним процесом для забезпечення розвитку цих підприємств у довгостроковій перспективі.

5. З метою обґрунтування системної модернізації підприємств МЕТ, у дисертаційній роботі розроблено структурно-функціональний механізм системної модернізації, що включає економічну, технічну та організаційну складову і передбачає впровадження економічно обґрунтованих тарифів, забезпечення надійності функціонування маршрутної мережі та застосування АСОП. Практична реалізація цього механізму дозволяє не лише збільшити доходи підприємств МЕТ, а й підвищити якість надання транспортних послуг.

6. З огляду на необхідність оперативного прийняття управлінських рішень щодо системної модернізації підприємств МЕТ у дисертаційній роботі сформульовано пропозиції щодо інформаційного забезпечення зазначеного процесу, що враховують інформаційні потоки, які виникають у результаті взаємодії підприємств МЕТ з виробниками транспортних засобів, пасажирями, державними органами та іншими суб'єктами, що зацікавлені у проведенні модернізації. Впровадження рекомендацій дозволить підприємствам МЕТ отримувати актуальну інформацію з питань матеріального та нормативного забезпечення системної модернізації, а також мати уявлення щодо оцінки пасажирями якості транспортних послуг. Крім того, значну вагу у дослідженні приділено питанням інформаційного забезпечення функціонування АСОП.

7. Для ресурсного забезпечення системної модернізації та підвищення доходів підприємств МЕТ у дисертаційному дослідженні запропоновано використовувати методичний підхід до визначення тарифів на перевезення пасажирів підприємствами МЕТ, який передбачає використання інвестиційної складової, розмір якої запропоновано розраховувати з попереднім визначенням витрат на проведення системної модернізації (що включають витрати на оновлення рухомого складу та встановлення АСОП зі створенням відповідного суб'єкта). Розраховані тарифи дещо відрізняються для різних підприємств (від 2,85 до 7,99 грн/пас.), що пояснюється відмінністю потреб у новій техніці та різною вартістю АСОП для підприємств, що аналізуються. З метою ілюстрації результатів застосування методики визначення тарифів, що запропонована автором, у роботі розраховано економічно обґрунтовані тарифи для підприємств МЕТ та показано їх зниження, залежно від участі держави або приватних інвесторів у процесі фінансування системної модернізації (у випадку повного фінансування модернізації за рахунок державних або приватних інвестицій, тарифи залишаються на рівні нормативних).

8. У дослідженні доведено, що наявна мережа тільки частково відповідає потребам і умовам перевезення пасажирів, оскільки вона непропорційна як за просторовим розміщенням, так і за інтервалами руху та надійністю маршрутів. Для зменшення вказаної непропорційності у роботі запропоновано алгоритмічні моделі міської транспортної системи, використання яких дозволяє обґрунтовувати рішення щодо зміни маршрутів, розміщення зупинок, управління рухом, покращення інформування пасажирів про характер діяльності МЕТ та ситуаційні особливості на маршрутах.

9. Якість транспортних послуг підприємств МЕТ значним чином залежить від своєчасності їх надання та надійності функціонування маршрутної мережі. Тому в роботі проаналізовано систему показників, що характеризують маршрутну мережу міста, а також запропоновано математичні моделі для

визначення ймовірності зупинки транспортних маршрутів через виникнення заторів та технічні причини. Використання цих моделей дозволить визначити підприємства або об'єкти, які у першу чергу потребують системної модернізації, що надзвичайно важливо в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

10. Оскільки одним з факторів, що визначають ефективність функціонування підприємств МЕТ, є стан платіжної системи; у роботі розкрито і обґрунтовано недоліки діючої системи сплати проїзду (неповний збір коштів, нечіткість реєстрації пасажирів, недостатня достовірність відповідної звітної документації, а також необхідність залучення додаткового обслуговуючого персоналу для розрахунків з пасажирами) та запропоновано створення автоматичної системи оплати проїзду (АСОП) з обґрунтуванням її переваг порівняно з діючою системою розрахунків за послуги МЕТ. Доведено, що запропонована система забезпечує надходження авансових коштів через попереднє придбання електронних карток, що спрощує контроль та облік цих процесів. Крім того, здійснено системне обґрунтування проекту АСОП, обґрунтовано порядок та етапи впровадження вказаної системи.

11. У результаті систематизації нормативного забезпечення функціонування підприємств МЕТ автором запропоновано рекомендації щодо підтримки системної модернізації на державному рівні. Перш за все йдеться про прийняття нових положень щодо організації МЕТ на сучасному рівні, своєчасну компенсацію державою витрат підприємств МЕТ на перевезення пільгового контингенту та впровадження АСОП. На думку автора, реалізація вказаних рекомендацій суттєво прискорить системну модернізацію підприємств галузі.

12. На основі аналізу положень чинного законодавства, що регламентують перевезення пасажирів МЕТ, у роботі сформульовано зміни до

нормативно-правових актів з метою впорядкування питань перевезення пільгового контингенту пасажирів у разі впровадження АСОП, що не лише сприятиме впровадженню цієї системи, а й знизить соціальну напруженість у суспільстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 31.01.2017).
2. Беленький П.Ю., Другов О.О. Теоретико-методологічні засади регіонального розвитку економіки України // Регіональна економіка. 2006. № 4. С. 7–12.
3. URL: <http://eltrans.kh.ua/> (дата звернення: 01.03.2017).
4. Безлюбченко О.С., Завальний О.В. Урбаністика. Харків : ХДАМГ, 2003. 254 с.
5. 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.
6. Бекетов Ю.А. Стратегия формирования «Концепции развития транспортной системы г. Харькова на 2010–2012 гг.» // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова : материалы Всеукр. конф. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 16–20.
7. Величко В.В. Сучасні підходи до формування моделі функціонування підприємств транспортної інфраструктури міста // Экономические проблемы и перспективы развития жилищно-коммунального хозяйства на современном этапе : материалы конф. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 106–111.
8. Вірченко В. Стан та основні напрямки удосконалення роботи міського електричного транспорту в сучасних умовах // Устойчивое развитие городов. Электрический транспорт — перспективы развития и кадровое обеспечение : материалы Всеукр. конф. Харьков : ХНАГХ, 2009. С. 36–39.
9. Димченко О.В., Телятник С.В. Дослідження якісного аспекту функціонування міського електричного транспорту // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова : материалы междунар. науч.-практ. конф. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 95–97.
10. Понкратов Д.П. Напрямки підвищення ефективності функціонування міської транспортної системи // Транспортные проблемы крупнейших городов : материалы Всеукр. науч. конф. Харьков : ХНАГХ, 2012. С. 78–80.
11. Тітяєв В., Телятник С. Економіка підприємств електротранспорту : конспект лекцій. Харків : ХНАМГ, 2007. 180 с.

12. Юр'єва Т. Якість надання послуг міським електротранспортом // Устойчивое развитие городов. Электрический транспорт – перспективы развития и кадровое обеспечение : материалы конф. Харьков : ХНАГХ, 2009. С. 52–54.
13. Далека В.Х., Сорока К.О., Личов Д.О. Структуризація системної моделі транспортних систем для формування проектів ресурсозбереження // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ, 2015. № 121. С. 6–11.
14. Реформування міського автотранспорту // Економіка України. 1999. № 3.
15. Транспортна політика в Україні // Економіка України. 2000. № 3.
16. Транспортне право України : підруч. для студентів вищ. навч. закл. / за ред. М.Л. Шелухіна. Київ : Ін Юре, 2008. 896 с.
17. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2007. 1736 с.
18. Новий тлумачний словник української мови : у 4 т. / уклад. В. Яременко, О. Сліпущко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 3. 927 с.
19. Ожегов С.И. Словарь русского языка. Изд. 5-е, стереотип. М. : Гос. изд-во иностр. и нац. словарей, 1963. 900 с.
20. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. М. : Рус. яз., 1990. Т. 3. 555 с.
21. Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР : Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27.06.1969 р. № 401 // Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=401-69-%EF. (дата звернення: 01.06.2016).
22. Большая Советская Энциклопедия: в 30 т. / гл. ред. А.М. Прохоров. Изд. 3-е М., 1977. Т. 26. 624 с.
23. Нечволод Л.І. Сучасний словник іншомовних слів. Харків : Торсінг плюс, 2007. 768 с.
24. Барихин А.Б. Большой юридический энциклопедический словарь. М. : Книж. мир, 2007. 768 с.
25. Димченко О.В., Круду А.С. Обґрунтування тенденцій розвитку підприємств міського електричного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів в Україні // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ, 2014. № 113. С.3–9.
26. Деякі аспекти модернізації підприємств ЖКГ / О.В. Димченко та ін. URL:

<http://eprints.kname.edu.ua/38785/1/30-32.pdf>. (дата звернення: 11.04.2016).

27. Бубенко П.Т., Димченко О.В., Кашпур А.Д. Управління системною модернізацією та розвитком житлово-комунальних підприємств : монографія // НАН України, Північно-Східний наук. центр, Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. Харків : ХНУМГ, 2014. 233 с.

28. Доля В.К. Пасажирські перевезення : [підручник]. Харків : Форт, 2011. 504 с.

29. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. М. : Транспорт, 1981. 200 с.

30. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теория городских пассажирских перевозок. М. : Высш. шк., 1980. 535 с.

31. Давідіч Ю.О. Розробка розкладу руху транспортних засобів при організації пасажирських перевезень : [навч. посіб.]. Харків : ХНАМГ, 2010. 345 с.

32. Вакуленко К.Є., Доля К.В. Особливості управління міськими пасажирськими транспортними системами : [монографія]. Харків : НТМТ, 2013. 171 с.

33. Кисельов В.Б., Єрмак О.М. Розташування зупинних пунктів міського пасажирського транспорту : [навч. посіб. Харків : НТМТ, 2013. 128 с.

34. 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.

35. Burinskiene M. Urban transport systems planning : monograph. Vilnius : Technika, 2005. 352 p.

36. Lithuanian urban transport systems, Klaipeda : monograph / P. Juskevicius et al. Vilnius : Technika, 2006. 181 p.

37. Griskeviciene D., Juskevicius P., Valeika V. Transport : The Territorial Master Plan of Lithuanian Republic. Vilnius : Urbanistika, 2001.

38. Activity Report // Public Transport International. 2009. № 3.

39. Наказ № 71 Міністерства з питань житлово-комунального господарства «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту» від 25.03.2008 р.

40. Палант О.Ю. Логістика транспортного комплексу регіону (перспективи інвестування та інноваційного розвитку) : [монографія]. Харків : Золоті сторінки, 2012. 168 с.

41. Палант О.Ю. Формування економічно обґрунтованих тарифів на послуги підприємств міського електричного транспорту : монографія. Київ : Химджест, 2014. 174 с.
42. Палант О.Ю. Моделювання процесів економічної підтримки розвитку міського електротранспорту // Проблемы информатики и моделирования : материалы 9-й Междунар. науч.-техн. конф. Харьков : НТУ «ХПИ», 2010. С. 68.
43. Палант О.Ю. Перспективні альтернативні напрями розвитку транспортного комплексу // Моделювання регіональної економіки. Ів.-Франківськ : Плай, 2011. № 1.
44. Палант О.Ю. Ризик інвестування в реконструкцію потенційно небезпечних об'єктів // Збірник наукових праць ХУПС : матеріали наук. семінару «Науково-методичні основи та управління техногенною безпекою при виникненні надзвичайних ситуацій». Харків, 2007. Вип. 1. С. 136.
45. Методичні підходи до аналізу та оцінки діяльності підприємств за допомогою показника ресурсозбереження / В.І. Торкатюк та ін. // Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в житлово-комунальному господарстві : матеріали II міжнар. конф. Алушта, 2010. С. 192–195.
46. Анализ особенностей выбора пассажирского вида транспорта при городских пассажирских перевозках / В.И. Торкатюк и др. // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техника, 2008. Вып. 85. С. 72–78.
47. Теоретические основы формирования экономической модели рационального спроса на транспортные услуги в процессе стабилизации устойчивого развития городов / Л.Н. Шутенко и др. // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техника, 2009. Вып. 85. С. 3–25.
48. Палант О.Ю. Проблеми розвитку транспортної системи України // Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств : V Міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, жовтень 2012 р. Харків, 2012. С. 44–45.
49. Палант О.Ю. Теоретичні передумови аналізу зв'язаності показників діяльності підприємства // Сучасна наука: ефективні та перспективні розробки : зб. тез наук. робіт II всеукр. наук.-практ. конф. Сімферополь : КФ ЗНУ, 2012. С. 88–89.
50. Адаменко Н.И., Палант А.Ю. Подбор транспортных систем по критерию максимальной безотказности // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків,

2013. Вип. 109. С. 370–376.

51. Адаменко Н.И., Палант А.Ю. Вероятностное моделирование системы обслуживания пассажирского транспортного комплекса города // Научное обозрение. Серия 1. Экономика и право. М. : Экон. образование, 2012. № 6. С. 204–208.

52. Adamenko M., Palant O. The Stochastic Model of Reliability for City Public Transport Operation // Молодой ученый. Чита, 2013. № 8. С. 67–69.

53. Складання, корегування та моніторинг виконання розкладу руху на маршрутах громадського транспорту / В.Х. Далека та ін. // Програма и тезиси докладов XXXVII научно-технической конференции преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьковского национального университета городского хозяйства им. А.Н. Бекетова «Городское строительство, электроснабжение городов, транспорт». Харьков : ХНУГХ им. А.Н. Бекетова, 2014. Ч. 1. С. 205.

54. Адаменко Н.И., Палант А.Ю. Снижение экономического риска и повышение надежности эксплуатации городского пассажирского транспорта // Riadenie bezpečnosti zložitých systémov 2014 : Zbornik vedeckých a odborných prac, 24–28.02.2014 / Akadémia ozbrojených síl gen. M. R. Štefánika Liptovský, Mikuláš, Katedra spoločenských vied a jazykov. Slovensko, 2014. С. 33–37.

55. Про затвердження «Програми розвитку міського електротранспорту та забезпечення належного стану технічних засобів регулювання дорожнього руху в м. Харків на 2008–2015 роки» : Рішення XIX сесії VI скликання Харківської міської ради від 27.02.2008 р. № 57/08.

56. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 21.03.2016).

57. Про оплату праці : Закон України від 24.03.1995 р. № 108/95-ВР // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/108/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 01.07.2016).

58. Закони України про Державний бюджет України на відповідні роки.

59. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1682-14> (дата звернення: 03.07.2016).

60. Про ціни і ціноутворення : Закон України від 21.06.2012 р. № 5007-VI //

Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5007-17> (дата звернення: 31.08.2015).

61. Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2009–2014 роки : Закон України від 24.06.2004 р. № 1869-IV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1869-15/ed20121117> (дата звернення: 06.06.2016).

62. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 01.08.2015).

63. Мельникова Т.А. Целевая эффективность общественного производства и ее влияние на развитие региона // Росс. предпринимат. 2012. Т. 13. № 12. С. 173–177.

64. Про житлово-комунальні послуги : Закон України від 24.06.2004 р. № 1875-IV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1875-15> (дата звернення: 05.09.2016).

65. Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава : Указ Президента України від 12.03.2013 р. № 128/2013 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/128/2013> (дата звернення: 13.02.2017).

66. Про заходи щодо врегулювання цін/тарифів на житлово-комунальні послуги : Указ Президента України від 06.02.2007 р. № 77/2007 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/77/2007> (дата звернення: 04.05.2016).

67. Про Концепцію ціноутворення у сфері житлово-комунальних послуг : Указ Президента України від 28.12.07 р. № 1324/2007 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1324/2007> (дата звернення: 02.11.2016).

68. Про затвердження Порядку перерахування у 2006 році субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам для погашення заборгованості минулих років з різниці в тарифах на теплову енергію, послуги з водопостачання і водовідведення, затверджених для населення : Постанова КМУ від 22.05.2006 р. № 705 // Офіційний сайт законодавства України. URL:

<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/705-2006-%D0%BF> (дата звернення: 08.05.2016).

69. Про реалізацію статті 54 Закону України «Про Державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України» : Постанова КМУ від 25.04.2008 р. № 440 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/440-2008-%D0%BF> (дата звернення: 01.10.2015).

70. Про забезпечення єдиного підходу до формування тарифів на житлово-комунальні послуги : Постанова КМУ від 01.06.2011 р. № 869 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/869-2011-%D0%BF> (дата звернення: 11.08.2016).

72. Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги з вивезення побутових відходів : Постанова КМУ від 26.07.2006 р. № 1010 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1010-2006-%D0%BF> (дата звернення: 21.11.2015).

73. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (дата звернення: 01.03.2017).

74. Про затвердження правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова КМУ від 23.12.2004 р. № 1735 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/386-97-%D0%BF> (дата звернення: 01.03.2017).

75. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова КМУ від 29.12.2006 р. № 1855. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1855-2006-%D0%BF> (дата звернення: 01.03.2017).

76. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги з передачі електричної енергії магістральними та міждержавними електричними мережами, а також послуги з централізованого диспетчерського управління об'єднаною енергетичною системою : Постанова НКРЕ від 04.05.2006 р. № 563. URL: http://www2.nerc.gov.ua/control/uk/publish/article/main?art_id=44730&cat_id=34446 (дата звернення: 27.02.2017).

77. Деякі питання забезпечення транспортними послугами осіб з обмеженими фізичними можливостями : Розпорядження КМУ від 03.12.2009 р. № 1481-р //

Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1481-2009-%D1%80> (дата звернення: 28.02.2017).

78. Кодекс законів про працю України від 10.12.1971 р. № 322-VIII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/322-08> (дата звернення: 28.02.2017).

79. Про затвердження порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) : Наказ М-ва з питань ЖКГ України від 25.07.2007 р. № 96 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0906-07> (дата звернення: 04.03.2017).

80. Про затвердження Методики обчислення плати за перетікання реактивної електроенергії : Наказ Міністерства палива та енергетики України від 17.01.2002 р. № 19 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0093-02> (дата звернення: 31.03.2015).

81. Про Державний бюджет України на 2009 рік : Закон України від 26.12.2008 р. № 835-VI // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/835-17> (дата звернення: 25.03.2015).

82. Про затвердження Методичних рекомендацій про застосування Порядку формування тарифів на послуги з вивезення побутових відходів : Наказ М-ва з питань ЖКГ України від 10.08.2009 р. № 243 // Офіційний сайт законодавства України. URL: https://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN48985.html (дата звернення: 21.11.2015).

83. Про затвердження Порядку підготовки та фінансування проектів з метою реалізації плану реконструкції та модернізації теплових електростанцій : Наказ М-ва палива та енергетики України від 24.05.2006 р. № 183 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0701-06> (дата звернення: 31.03.2015).

84. Проект Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного та міського електричного транспорту на 2012–2015 роки. URL: <http://www.google.com.ua> (дата звернення: 09.10.2016).

85. ГСТУ 204.04.05.005-2004 Колії трамвайні. Система технічного обслуговування та ремонту. Загальні положення. URL: <http://document.ua/koliyi-tramvaini.-sistema-tehnicnogo-obslugovuvannja-ta-rem-nor9500.html> (дата звернення: 09.10.2016).

86. ГКН 02.05.020-2004 Галузеві норми питомих витрат електроенергії на власні потреби підприємств міського електротранспорту. Методика розрахунку. Чинний від 01.01.2005 р. URL: http://www.nikti.org.ua/?page_id=175 (дата звернення: 31.03.2015).

87. ГКН 02.05.017-2004 Трамвайні колії. Типові норми часу виконання робіт, пов'язаних з технічним обслуговуванням та ремонтом трамвайних колій. Київ : Держжитлокомунгосп України, 2004. 37 с.

88. ГКН 02.05.023: 2005 Контактні та кабельні мережі трамвайних і троллейбусних ліній. Типові норми часу на роботи з технічного обслуговування та ремонту контактної і кабельної мереж трамвайних і троллейбусних ліній. Київ : Держжитлокомунгосп України, 2005. 136 с.

89. ГКН 04.05.029: 2005 Тягові підстанції трамвайних і троллейбусних ліній. Типові норми часу на виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту тягових підстанцій / М-во будівництва, архітектури та ЖКГ України. Київ, 2005. 107 с.

90. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку тарифів на послуги міського електротранспорту : Наказ М-ва з питань ЖКГ України від 25 березня 2008 р. № 71 // Офіційний сайт законодавства України. URL: https://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN37476.html (дата звернення: 31.03.2017).

91. КДП–204 Україна–181–91 Система технічного обслуговування і ремонту рухомого складу міського електротранспорту. URL: <https://nra.iplex.com.ua/gdoc.php?uid=1207...1> (дата звернення: 21.03.2015).

92. СОУ 60.2-33886519-0003:2006 Контактна мережа трамвайних та троллейбусних ліній. Система технічного обслуговування та ремонту. Загальні положення. URL: http://korpmet.org.ua/?page_id=772 (дата звернення: 21.03.2015).

93. Про затвердження Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій і Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства фінансів України з бухгалтерського обліку : Наказ М-ва фінансів України від 19.12.2006 р. № 1213 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1363-06> (дата звернення: 11.04.2016).

94. Когут И.В. Транспорт современного города // Менеджер.2007.№ 2.С.247–251.

95. Коссой Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте. М. : Мастерство, 2002. 352 с.

96. Костецький В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів

підприємств міського електротранспорту // Світ фінансів. 2007. № 3. С. 120–30.

97. Лисенко Н.М. Актуальні питання обліку капітальних інвестицій підприємствами (на прикладі ЖКГ) // Бухгалтер. облік і аудит. 2005. № 6. С. 24–33.

98. Литвинский Л.Б., Федорченко Н.Л. Экономико-организационное обеспечение городского электротранспорта в условиях интегрирования в ЕС // Вісник Хмельницького національного ун-ту. Серія Економічні науки. 2005. Т. 1. С. 284–287.

99. Палант О.Ю. Генезис просторової економіки // Фінансово-економічні проблеми сучасного світу: шляхи і перспективи їх вирішення на мікро-, макро- та мегарівнях : тези доп. на II Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених, 22 лют. 2013 р. / за заг.ред. П.І.Сокурєнка.Кременчук, 2013. С.74–75.

100. Палант О.Ю. Інноваційне впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в мегаполісах України // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні питання інтелектуальної власності та інноваційного розвитку» / редкол.: С.М. Прилипко та ін. Харків : НДІ ПЗІР, 2012. С. 338–341.

101. Палант О.Ю. Проблеми розвитку транспортної системи України // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств». Харків, 2012. С. 100–101.

102. URL: korpmet.org.ua (дата звернення: 22.03.2017).

103. United State Environmental Protection Agency : region 3 risk assessment [Electronic source]. 2011. <http://www.epa.gov/> (Методическим аспектам оценки риска (US EPA Region 3 Risk Assessment). <http://www.epa.gov/reg3hwmd/risk/riskmenu.htm> (дата звернення: 01.04.2016).

104. Адаменко М.І., Палант О.Ю. Економіко-технічна надійність експлуатації міського електричного транспорту : [монографія]. Харків : Зол. сторінки, 2014. 144 с.

105. Лельчук А.П. Актуальный риск-менеджмент. М. : Анкил. 2014. 424 с.

106. Шамин Д.В. Атомная энергетика — риски управления процессом. М. : ВНИИНМ, 2014. 156 с.

107. Казначеева Э.В. Управление в условиях неопределенности. М. : ВШЭ, 2014. 148 с.

108. Мадера А.Г. Риски и шансы: неопределенность, прогнозирование и оценка. М. : УРСС, 2014. 448 с.

109. Глобальний ризик відмови системи після модернізації внаслідок помилки у

початковому завданні / М.І. Адаменкота ін. // Системи обробки інформації. 2015. Вип. 10. С. 141–144.

110. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/ISO_31000 (дата звернення: 01.04.2016).

111. Палант А.Ю. О подготовке к внедрению проекта АСКП в г. Харькове // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті : інформ.-аналіт. зб. Київ : МінЖКХ, 2008. Вип. 3/4. С. 69–70.

112. Про створення комунальних підприємств міського наземного електротранспорту : Рішення Харк. міської ради від 06.04.2011 р. № 261/11.

113. Про затвердження «Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013–2015 роки» та «Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2013–2015 роки» : Рішення Харківської міської ради № 997/12 від 19.12.2012.

114. Про внесення змін до Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова КМУ від 20 січня 2016 р. № 25 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/25-2016-%D0%BF/para2#n2> (дата звернення: 12.06.2016).

115. Про концепції розвитку житлово-комунального господарства в Україні : Постанова КМУ від 27.02.1995 р. № 150 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/150-95-%D0%BF> (дата звернення: 01.04.2014).

116. Палант А.Ю., Дывынец О.Л., Карпенко Ю.А. Концепция применения автоматизированной оплаты проезда в крупных городах Украины // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова : материалы междунар. конф. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 97–102.

117. Палант О.Ю. Інноваційне впровадження автоматизованої системи оплати проїзду в мегаполісах України // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні питання інтелектуальної власності та інноваційного розвитку». Харків, 2012. С. 338–341.

118. Палант О.Ю. Економічне обґрунтування тарифів на перевезення пасажирів міським електричним транспортом // Управління сучасним містом. 2013. № 1–2/1–6. С. 71–77.

119. Палант О.Ю. Економічне регулювання систем відносин при наданні послуг наземним міським транспортом загального користування // Глобальні та національні проблеми економіки : електрон. вид. 2015. Вип. 4. С. 534–538.
120. Palant O. Theoretical bases of creation of integrated system of the passengers accounting of public transport of the preferential categories // Modern Science — Moderní věda. Praha (Česká republika) : Nemoros. 2015. № 3. P. 9–13.
121. Дивінець О.Л., Палант О.Ю. Економіко-правові аспекти впровадження автоматизованих систем оплати проїзду в наземному електротранспорті України : [монографія]. Львів : ТОВ «Ліга-прес», 2015. 192 с.
122. Палант О.Ю. Пріоритетні завдання корегування нормативно-правової бази з економічної організації роботи підприємств міського електричного транспорту // Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. Економічні науки : зб. наук. пр. Чернівці : БДФЕУ, 2015. Вип. 28. С. 304–401.
123. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту [монографія]. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
124. Богодистый П.А., Збарский Л.В., Палант А.Ю. Троллейбусы Украины. Харьков : Золотые страницы, 2017. 480 с.
125. 25 років Корпорації підприємств міського електротранспорту України «Укрелектротранс» : інформ. зб. / авт. проекту: В.В. Вірченко та ін. ; редкол.: Р.М. Богдан та ін. Харків : Золоті сторінки, 2017. 212 с.
126. Палант О.Ю. Аспекти фінансування транспортної роботи підприємств міського електричного транспорту // Технологический аудит и резервы производства. 2014. 2/2. С. 4–7.
127. Палант О.Ю. Формування замовлення транспортної роботи підприємствами міського електротранспорту // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ, 2014. Вип. 113. С. 29–34.
128. Палант О.Ю. Детермінанти розвитку транспортної системи України // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності : зб. наук. пр. Маріуполь : ДВНЗ «ПДТЦ», 2013. Вип. 1. Т. 3. С. 119–123.
129. Палант О.Ю. Методика формування раціональної маршрутної мережі міського пасажирського транспорту із множини конкурентоздатних маршрутів // Управління сучасним містом. 2013. № 3–4/7–12. С. 35–39.

130. Адаменко Н.И., Палант О.Ю. Техничко-економические аспекты снижения риска системных ошибок в работе транспортных предприятий // Современный научный вестник. Серия Экономические науки. Белгород, 2014. № 47. С. 61–68.

131. Палант О.Ю. Моделювання компенсації відмов у транспортному потоці міста як фактор підвищення рентабельного міського електротранспорту // Наук.вісник Херсонського державного ун-ту. Серія Економічні науки. 2014. Вип. 8. С. 44–47.

132. Палант О.Ю. Огляд методів обстеження пасажиропотоків // Бізнес-інформ. 2014. № 11. С. 142–148.

133. Палант О.Ю. Системна результативність роботи міського електротранспорту // Інноваційна економіка. Тернопіль, 2014. № 6. С. 87–93.

134. Бюджетний кодекс України : Закон України від 21.06.2001 р. № 2542-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2542-14> (дата звернення: 13.12.2015).

135. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 13.12.2015).

136. 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 р. № 614 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0105-01> (дата звернення: 14.12.2015).

137. Правил технічної експлуатації Харківського та Дніпропетровського метрополітенів : Наказ Мінтрансу від 04.11.2003 р. № 854 // Офіційний сайт законодавства України. URL: http://www.leonorm.com/p/NL_DOC/UA/200401/Nakaz854_D1.htm (дата звернення: 17.04.2016).

138. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 15.03.2016).

139. Про вибори Президента України : Закон України від 05.03.1999 р. № 474-XIV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/474-14> (дата звернення: 01.10.2014).

140. Про Державну кримінально-виконавчу службу України : Закон України від

23.06.2005 р. № 2713-IV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2713-15> (дата звернення: 22.03.2016).

141. Про державну податкову службу в Україні : Закон України від 04.12.1990 р. № 509-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/509-12> (дата звернення: 22.03.2016).

142. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 02.05.2016).

143. Про жертви нацистських переслідувань : Закон України від 23.03.2000 р. № 1584-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1584-14> (дата звернення: 06.05.2016).

144. Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг : Закону України від 06.07.1995 р. № 265/95-ВР // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/265/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 11.06.2016).

145. Про затвердження переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні : Наказ Держспоживстандарту від 01 лютого 2005 р. № 28 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0466-05> (дата звернення: 19.01.2017).

146. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті : Постанова КМУ від 14.08.1996 р. № 959 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF> (дата звернення: 20.01.2017).

147. Про затвердження порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова КМУ від 7.09.1998 р. № 1388 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF> (дата звернення: 21.01.2017).

148. Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/607-2010-%D0%BF>

(дата звернення: 21.01.2017).

149. Про затвердження порядку реєстрації і ведення книг обліку розрахункових операцій і розрахункових книжок : Наказ ДПА України від 01.12.2000 р. № 14 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0106-01> (дата звернення: 31.01.2017).

150. Про затвердження порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) : Наказ М-ва з питань ЖКГ України від 25.07.2007 р. № 96 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0906-07> (дата звернення: 01.02.2017).

151. Про затвердження Правил експлуатації трамвая та тролейбуса : Наказ Держ. комітету з питань ЖКГ від 10.12.1996 р. № 103 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0066-97> (дата звернення: 01.02.2017).

152. Про затвердження Правил користування Дніпропетровським метрополітемом : Наказ Мінтрансу від 22.12.2004 р. № 1119 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0016-05> (дата звернення: 03.02.2017).

153. Про затвердження правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України : Наказ М-ва будівництва, архітектури та ЖКГ від 09.10.2006 р. № 329 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1274-06> (дата звернення: 03.02.2017).

154. Димченко О.В., Свиридова І.О., Палант О.Ю. Пріоритетні напрямки удосконалення результативності функціонування транспортних комплексів // Комунальне господарство міст : наук. техн. зб. Серія Економічні науки. Харків : ХНУМГ, 2014. № 117. 131–145.

155. Про здійснення державних закупівель : Закон України від 01.06.2010 р. № 2289-VI // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2289-17> (дата звернення: 06.02.2017).

156. Про здійснення операцій з використанням спеціальних платіжних засобів : Постанова Правління Нац. банку України від 30.04 2010 р. № 223 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0474-10> (дата звернення: 02.06.2017).

157. Про міліцію : Закон України від 20.12.1990 р. № 565-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/565-12> (дата звернення: 01.03.2017).

158. Палант О.Ю. Дослідження техніко-економічних показників та стану галузі міського електричного транспорту України // Бізнес-інформ. 2015. № 9. С. 200–212.

159. Палант О.Ю. Модель формування раціонального пасажиропотоку // Технический аудит и резервы производства. 2015. № 1/5 (21). С. 30–34.

160. Palant O. Legislative Framework for the Introduction of a Public Road Toll in the Ukrain with a View to European Integration // Polgári Szemle : Civic review — learned paper for economic and social sciences. Budapest, 2015. Vol. II. N 1/3. P. 322–326.

161. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні : Закон України від 21.03.1991 р. № 875-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/875-12> (дата звернення: 01.03.2017).

162. Про основні засади соціального захисту ветеранів праці та інших громадян похилого віку в Україні : Закон України від 16.12.1993 р. № 3721-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3721-12> (дата звернення: 01.03.2017).

163. Про охорону дитинства : Закон України від 26.04.2001 р. № 2402-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2402-14> (дата звернення: 01.03.2017).

164. Про підтвердження відповідності : Закон України від 17.05.2001 р. № 2406-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2406-14> (дата звернення: 21.09.2016).

165. Про платіжні системи та переказ коштів в Україні : Закон України від 05.04.2001 р. № 2346-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2346-14> (дата звернення: 22.04.2016).

166. Про прокуратуру : Закон України № 1789-XII від 05.11.1991 р. // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1789-12> (дата звернення: 01.03.2017).

167. Про реабілітацію жертв політичних репресій на Україні : Закон України від 17.04.1991 р. № 962-XII // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/962-12> (дата звернення: 01.03.2017).

168. Про Службу безпеки України : Закон України від 25.03.1992 р. № 2229-ХІІ. Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2229-12> (дата звернення: 01.03.2017).

169. Про соціальний захист дітей війни : Закон України від 18.11.2004 р. № 2195-ІУ // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2195-15> (дата звернення: 01.03.2017).

170. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей : Закон України від 20.12.1991 р. № 2011-ХІІ // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2011-12> (дата звернення: 01.03.2017).

171. Про стандартизацію і сертифікацію : Декрет КМУ від 10.05.1993 р. № 46-93 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/46-93> (дата звернення: 14.07.2016).

172. Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту : Закон України від 22.10.1993 р. № 3551-ХІІ // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3551-12> (дата звернення: 01.03.2017).

173. Про статус ветеранів військової служби і ветеранів органів внутрішніх справ та їх соціальний захист : Закон України від 24.03.1998 р. № 203/98 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/203/98-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 01.03.2017).

174. Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи : Закон України від 28.02.1991 р. № 796-ХІІ // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/796-12> (дата звернення: 01.03.2017).

175. Про статус народного депутата України : Закон України від 17.11.1992 р. № 2790-ХІІ // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2790-12> (дата звернення: 01.03.2017).

176. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 21.01.2017).

177. 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.

178. Дывинец О.Л., Палант А.Ю. Экономические и юридические особенности внедрения автоматизированной системы оплаты проезда на предприятиях электротранспорта Украины // Бизнес-інформ. 2015. № 3. С. 137–141.

179. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 29.11.2016).

180. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова КМУ від 18 лютого 1997 р. № 176 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата звернення: 08.09.2016).

181. Про поширення чинності Постанови Кабінету Міністрів України від 17.05.1993 р. № 354 : Постанова КМУ від 16.08.1994 р. № 555 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/555-94-%D0%BF> (дата звернення: 01.03.2017).

182. Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування : Постанова КМУ від 17.05.1993 р. № 354 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF> (дата звернення: 01.03.2017).

183. Про судоустрій і статус суддів : Закон України від 07.07.2010 р. № 2453-VI // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2453-17> (дата звернення: 02.03.2017).

184. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X // Офіційний сайт законодавства України. URL:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 23.06.2016).

185. Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом : Постанова КМУ від 14.11.2012 р. № 1045 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1045-2012-%D0%BF> (дата звернення: 25.08.2016).

186. Про організацію будівництва інфраструктурних об'єктів Київського регіону : Розпорядження КМУ від 11.04.2011 р. № 313-р // Офіційний сайт законодавства

України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/313-2011-%D1%80> (дата звернення: 01.12.2015).

187. Про освоєння з 1992 року виробництва тролейбусів типу ПМЗ-ТІ : Розпорядження КМУ від 03.02.1992 р. № 66-р. Втрата чинності від 31.08.2005 р. // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/66-92-%D1%80> (дата звернення: 22.10.2015).

188. Про Правила дорожнього руху : Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 13.03.2016).

189. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 09.12.2010 р. № 1085/2010 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010> (дата звернення: 01.09.2015).

190. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо гулювання цін (тарифів) : Постанова КМУ від 25.12.1996 р. № 1548 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1548-96-%D0%BF> (дата звернення: 01.09.2015).

191. Про затвердження Порядку фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету : Постанова КМУ від 04.03.2002 р. № 256 // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/256-2002-%D0%BF> (дата звернення: 01.09.2015).

192. Адаменко М.І., Палант О.Ю. Основи техніко-економічної модернізації підприємств міськелектротранспорту : монографія. Харків : Зол. сторінки, 2015. 128 с.

193. Палант О.Ю. Реструктуризація та модернізація транспортного комплексу України з переведенням його на беззбиткову роботу // ScienceRise. 2015. № 4/3. С. 29–35.

194. Загальносистемний ризик відмови системи після модернізації / М.І. Адаменко та ін. // Системи обробки інформації. 2015. Вип. 10. С. 159–162.

195. Палант О.Ю. Економічне управління ризиком технічних збоїв у трамвайному русі // Бізнес-інформ. 2016. № 7. С. 79–84.

196. Палант О.Ю. Концепція застосування автоматизованої системи оплати проїзду в міському електротранспорті в крупних містах України // Проблеми,

перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в житлово-комунальному господарстві : матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. Алушта : ХО НТТ КГ та ПО : ХНУМГ, 2013. С. 132–135.

197. Палант О.Ю. Перспективи розвитку та екологізації міського транспорту // Безпека життєдіяльності. Екологічні та здоров'язберегаючі технології 2013 : матеріали I Укр. наук. конф. Харків : ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 2013. С. 21.

198. Палант А.Ю. Анализ работы предприятий городского электротранспорта Украины с целью повышения рентабельности перевозок // Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления : материалы IV междунар. науч.-техн. конф. Харьков, 2014. С. 76.

199. Палант А.Ю. Создание единой системы учета пассажиров льготных категорий, использующих общественный транспорт в Украине // Актуальні напрями правового забезпечення інноваційної та інвестиційної політики в Україні : матеріали Всеукр.наук.-практ.конф. / редкол.: С.М. Прилипко та ін. Харків :Право,2014.С.37–39.

200. Палант Д.О., Палант О.Ю. Програмна реалізація та дослідження імітаційної моделі транспортного комплексу міста // Проблеми та перспективи розвитку технічних засобів транспорту та систем автоматизації : матеріали міжнар. наук.-техн. конф. Харків : ХНУМГ, 2014. С. 23–24.

201. Палант О.Ю. Економіко-правове врегулювання відносин при наданні послуг міським електротранспортом // Системи обробки інформації : матеріали V міжнар. наук.-техн. конф. «Современные направления развития информационно-коммуникационных технологий и средств управления». Харьков, 2015. Вып. 6 . С. 166.

202. Адаменко Н.И., Палант А.Ю. Экономико-техническая надежность системы «транспортный комплекс» // Наукові розробки, передові технології, інновації : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. Київ, 2015. С. 178–179.

203. Палант О.Ю. Інформаційно-економічне забезпечення стабільності перевезення населення міським електротранспортом // Проблеми інформатизації : тези доп. третьої Міжнар. наук.-техн. конф. Харків, 2015. С. 78.

204. Шишко Д.Г., Гончаров Н.Е. Влияние изменений внешней среды на транспорт и его показатели // Транспортный комплекс Украины : сб. науч. тр. Киев : ИКТП-Центр, 1998. Вып. 5. 179 с.

205. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудовский А.Д. Единая транспортная система

: учеб. для вузов. М. : Транспорт, 1987. 304 с.

206. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона. М. : Знание, 1985. 56 с.

207. Проводин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта в узлах. Минск : Высшая школа, 1982. 293 с.

208. Состояние и перспективы формирования конференции развития транспорта мира до 2000 г. / К.В. Фролов и др. // Спец. выпуск по транспорту Ин-та информации АН России. М., 1998. С. 2–17.

209. Никифорок О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України», 2014. 440 с.

210. Тархов С., Козлов К., Олеандер А. Електротранспорт України : енциклопед. путівник. Київ : Варто, 2010. 912 с.

211. Винниченко В.С. Интегрированная автоматизированная система управления предприятием городского электрического транспорта // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техника, 2002. Вып. 36. С. 351–354.

212. Винниченко В.С. Проблемы организации взаимодействия разных видов пассажирского транспорта // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техника, 1998. Вып. 16. С. 101–103.

213. Дывынец О.Л. Карпенко Ю.А., Палант А.Ю. Концепция применения автоматизированной оплаты проезда в крупных городах Украины // Транспортные системы мегаполисов и крупных городов. Концепция перспективного развития транспортной системы г. Харькова : материалы междунар. конф. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 97–102.

214. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. М. : Транспорт, 1986.

215. Масалович А.И., Шебеко Ю.А. Моделирование и анализ бизнес-процессов : конспект лекций. М., 2002. 219 с.

216. Олейник А.Н. Институциональная экономика : учеб. пособ. М. : ИНФРА-М, 2002. 416 с.

217. П'ятаченко Г.Г. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. Київ : Наук. думка, 1998.

218. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11.01.2001 р. № 2210-III // Офіційний сайт законодавства України. URL: <http://>

zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14 (дата звернення: 12.05.2016)

219. Сивоградов О.В. Региональные пассажирские транспортные системы. М. : Наука и техника. 1988.

220. Соляник А. Моделювання економічного зростання: світовий досвід та українська практика // Економіс. 1998. Вип. 5. С. 53–57.

221. Чеканова Л.Г., Палант О.Ю., Кушнір Т.Б. Аналіз стану та перспективи розвитку міського наземного електричного транспорту // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техніка, 2010. Вып. 92. С. 150–153.

222. Шутенко Л.Н., Торкатюк В.И., Аксенова С.В., Крамаренко Р.М., Палант А.Ю. Теоретические основы формирования экономической модели рационального спроса на транспортные услуги в процессе стабилизации устойчивого развития городов // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техніка, 2009. Вып. 89. С. 3–25.

223. Гольдштейн И. Научно-технический прогресс в горэлектротранспорте (конспект лекций). Киев : Ин-т повышения квалификации руководящих работников и специалистов, 1981.

224. www.urbantransport.kiev.ua Сайт «Міський пасажирський транспорт в Україні та світі» (дата звернення 23.12.2016).

225. www.gortransport.kharkov.ua Сайт «Харьков транспортный» (дата звернення 23.12.2016).

226. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування електротранспорту : бібліогр. покажчик / Бібліотека Харк. нац. ун-ту міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова ; укл.: Н.В. Марищук, В.О. Статкус, Н.О. Євсюкова ; наук. ред. К.В. Данова. Харків : ХГУМГ ім. О.М. Бекетова, 2015. 57 с.

227. Питання реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1.08.2013 р. № 563 // Урядовий кур'єр. 2013. 28 серп. С. 15.

228. Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.03.2013 р. № 294 // Урядовий кур'єр. 2013. 8 трав. С. 12.

229. Транспортне право України : підручник / Е.Ф. Демський, О.А. Антоненко, С.О. Баранов та ін. ; МВС України, Одес. держ. ун-т внутр. справ. Одеса : Фенікс,

2011. 555 с.

230. Чужиков В. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект // Україна: аспект праці. 2010. № 1. С. 43–47.

231. Шашенко Д.А. Правовые и технологические предпосылки создания транспортных коридоров : монография. Днепропетровск : НГУ. 2012. 148 с.

232. Аспапенко А.В. Методы моделирования транспортных потоков // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. зб. Київ : КНУБА, 2011. Вип. 43. С. 3–10.

233. Базилюк О.В., Миненко О.О. Роль офіційної допомоги розвитку в реорганізації транспортної системи України // Актуальні проблеми економіки. 2011. № 1. С. 40–48.

234. Буланюк Н.В, Лысенко Д.Э. Повышение уровня качества транспортных услуг // Коммунальное хозяйство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2012. Вип. 102. С. 336–343.

235. Волковська Г.Г. Економічна сутність якості транспортного процесу // Транспортні системи та технології перевезень : зб. наук. пр. Дніпропетровськ : ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, 2012. Вип. 4. С. 103–108.

236. Грабельніков В.А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи // Актуальні проблеми державного управління. 2011. № 2. С. 100–107.

237. Зенькович Н.Г. Особливості формування транспортного середовища // Сучасні проблеми архітектури та містобудування : наук.-техн. зб. Київ : КНУБА, 2012. Вип. 29. С. 226–230.

238. Ильченко С.В. Государственные механизмы управления развитием транспортного комплекса // Проблемы экономики. 2012. № 1. С. 11–14.

239. Ильченко С.В. Проектирование комплексной транспортно-экономической модели // Экономика и управление. 2012. № 3. С. 51–56.

240. Ильченко С.В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития : монография. Одесса : ИПРЭЭИ НАН Украины, 2012. 455 с.

241. Карпов В.М. Економічні та історичні передумови формування транспортної інфраструктури України // Формування ринкових відносин України. 2011. № 12. С. 182–188.

242. Карпов В.М. Проблеми галузей транспортної інфраструктури на сучасному етапі розвитку національного господарства України // Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 2. С. 124–129.

243. Копитко В.І. Регіональні особливості розвитку ринку транспортних послуг України // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-т залізнич. транспорту ім. акад. В. Лазаряна. Дніпропетровськ : ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, 2012. № 42. С. 263–268.

244. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія. Київ : ДЕДУТ, 2011. 205 с.

245. Метод удосконалення структури транспортної мережі за рахунок підвищення якості її функціонування / В.В. Турупалов, Л.О. Шебанова, Н.В. Червинська, І.В. Молоковський // Моделювання та інформаційні технології : зб. наук. пр. / Нац. акад. наук України, Ін-т проблем. моделювання ім. Г.Є. Пухова. Київ : [б. в.], 2011. Вип. 61. С. 118–119.

246. Никифорчук О.І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації // Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 3. С. 87–95.

247. Полищук В.П. Современное состояние транспортных систем городов Украины // Коммунальное хозяйство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2012. Вип. 103. С. 339–343.

248. Пугачев И.Н. Направления решения транспортных проблем крупных городов // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Харків : ХНАМГ, 2010. Вип. 95. С. 163–176.

249. Санько Я.В. Щодо визначення факторів впливу на ефективність функціонування транспортної мережі // Перспективы развития территорий: теория и практика : материалы междунар. науч.-практ. интернет-конф. студ., аспирантов и мол. ученых, 5–30 ноября 2013 г. / Ин-т экон. Уральс. отд. Рос. акад. наук, Казах. экон. ун-т им. Т. Рыскулова, Харьков. нац. ун-т гор. хоз-ва им. А.Н. Бекетова и др. Харьков : ХНУГХ им. А.Н. Бекетова, 2013. С. 98–99.

250. Трансформація економіки на транспорті України. Київ : ДЕДУТ, 2012. 178 с.

251. Величко В.В., Димченко О.В., Стецюра А.С. Економічна стабільність міського пасажирського транспорту в умовах турбулентної економіки // Коммунальное хозяйство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2014. Вип. 117.

С. 80–83.

252. Воронов В. Екологічно чистий і надійний // Міське господарство України. 2010. № 1. С. 34–35.

253. Грабельніков В.А. Стратегія розвитку й державного регулювання міського транспорту // Держава та регіони. 2011. № 4. С. 130–134.

254. Далека В.Ф., Сосипатров А.М. Перспективи розвитку и реформирования городского электрического транспорта // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 20–22 жовтня 2010 р. / НАН України, Харк. нац. акад. міськ. госп-ва [та ін.]. Харків : ХНАМГ, 2010. С. 78–81.

255. Далека В.Х., Гарбуз Н.В., Шацький С.П. Моделювання споживання ресурсів на міському електричному транспорті // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 97. С. 247–251.

256. Далека В.Х., Шацький С.П. Теоретичні аспекти концепції управління проектами ресурсозбереження при експлуатації міського електричного транспорту // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2012. Вип. 103. С. 335–339.

257. Закурдай С.О. Визначення черговості прибуття рухомих одиниць на технічне обслуговування з використанням сучасних комп'ютерних технологій // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 32–34.

258. Крушевський А.В., Сидоренко Ю.В. Прогнозування та моделювання розвитку підприємств міського наземного електротранспорту // Экономика и управление. 2011. № 5. С. 90–97.

259. Кульбашна Н.І., Горбуля С.М., Каракіча А.І. Виявлення резервів організації експлуатації при роботі міського електротранспорту на лініях // Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в ЖКГ : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., Алушта (АР Крим), 13–17 червня 2011 р. Алушта (АР Крим) : ХО НТТКГ та ПО : ХНАМГ, 2011. С. 200–201.

260. Кульбашна Н.І. Дослідження, що пов'язані з підвищенням експлуатаційної швидкості на маршруті // Проблеми, перспективи та нормативно-правове

забезпечення енерго-, ресурсозбереження в ЖКГ : матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., Алушта (АР Крим), 10–14 червня 2013. Алушта (АР Крим) : ХО НТТКГ та ПО : ХНУМГ ім. М.О. Бекетова, 2013. С. 168–171.

261. Кульбашна Н.І. Нові напрямки врахування резервів експлуатації електротранспорту // XXXVI науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2012. С. 40–41.

262. Сидоренко Ю.В. Формування підходу до збереження стійкого розвитку підприємств міського наземного електротранспорту // Інвестицій: практика та досвід. 2011. № 16. С. 85–90.

263. Сорока К.О. Сидоренко В.Ф., Личков Д.О. Віртуалізація як засіб підвищення рівня використання інформаційних ресурсів на підприємствах міського електротранспорту // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 97. С. 335–340.

264. Сорока К.О. Феномен маршрутних таксі та ситуація на електричному транспорті // Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в ЖКГ : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., Алушта (АР Крим), 14–18 червня 2010 р. Алушта (АР Крим) : ХО НТТКГ та ПО : ХНАМГ, 2010. С. 176–178.

265. Філіппова О.С. Сучасні підходи до оцінки ефективності діяльності підприємств міського електротранспорту // Економіка. Фінанси. Право. 2011, № 10. С. 17–21.

266. Харченко В.Ф., Далека В.Ф., Сосипатров А.М. Состояние и актуальные задачи в сфере общественного транспорта города Харькова // Транспортные системы мегаполиса и крупных городов. Концепция развития транспортной системы г. Харькова : материалы междунар. науч.-практ. конф., Харьков, 24–25 марта 2010 р. Харьков : ХНАГХ, 2010. С. 110–115.

267. Хворост М.В., Закурдай С.О. Обґрунтування циклічності технічного обслуговування транспортних засобів електричного транспорту // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. / Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва. Киев : Техника, 2010. Вып. 93. С. 445–452.

268. Хворост М.В. Закурдай С.О. Підвищення ефективності експлуатації транспортних засобів міського електротранспорту // Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в ЖКГ : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., Алушта (АР Крим), 14–18 червня 2010 р. Алушта (АР Крим) : ХО НТТКГ та ПО : ХНАМГ, 2010. С. 180–181.

269. Авуа Дж. Альберт, Очеретенко С.В. Учет влияния функционального состояния пассажира при выборе им маршрута следования // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ ім О.М. Бекетова, 2014. Вип. 118. С. 82–85.

270. Віниченко В.С., Тарасюк І.Ю. Аналіз факторів і умов, які впливають на якість пасажирських перевезень на міському пасажирському транспорті // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 97. С. 236–241.

271. Віниченко В.С. Оперативне управління перевізним процесом на міському електротранспорті // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 46–47.

272. Грисюк Ю.С., Лабута А.В. Сучасні технології моніторингу та аналізу пасажиропотоків на громадському транспорті // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 24–26.

273. Давідіч Ю.О., Ольхова М.В. Визначення факторів, що впливають на вибір видів транспорту при магістральних перевезеннях вантажів // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 97. С. 294–298.

274. Кандзюба С., Духонченко А. Інформаційно-аналітична система обліку перевезень пільгових категорій населення // Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. пр. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Дніпропетровськ. регіон. ін-т держ. упр. Дніпропетровськ : [б. в.]. 2011. Вип. 2. С. 105–115.

275. Матвійчук О., Кричкевич К. Доступність транспортних систем для

пасажи́рських перевезень // Наукові технології. 2013. № 2. Т. 18. С. 232–235.

276. Нефедов Н.А. К определению функции привлекательности путей передвижения пассажиров // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 101. С. 246–251.

277. Самойленко М.І., Кобець А.О. Інформаційні технології в розв'язанні транспортних задач : монографія / за ред. М.І. Самойленка. Харків : ХНАМГ, 2011. 255 с.

278. Санько Я.В., Ройко Ю.Я. Формування математичної моделі витрат на функціонування транспортної системи перевезень пасажирів та вантажів // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2012. Вип. 103. С. 425–428.

279. Санько Я.В. Щодо вибору прогнозування обсягів перевезень міського електричного транспорту // XXXV науч.-техн. конф. Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 58–59.

280. Тарновецкая А.Г. Повышение эффективности использования ресурсов за счет оптимального расположения остановочных пунктов горелектротранспорта // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 30.

281. Фалецька Г.І. До питання удосконалення технології перевізного процесу на маршрутах міського пасажирського транспорту // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2010. С. 53–54.

282. Шевченко Н.Л., Ярмола В.В. Комплексні системи контролю пасажиропотоку в міському транспорті // Наук.-техн. інформація. 2011. № 1. С. 46–48.

283. Юрченко Ю.М., Кошевий С.В., Бойні А.Б. Визначення економічної ефективності впровадження мікропроцесорних систем керування процесом перевезень : навч. посібник. Харків : УкрДАЗТ, 2010. 102 с.

284. Будниченко В.Б., Шматков В.О., Далека В.Х. Випробування свинцово-кислотних акумуляторів з метою використання на міському електричному транспорті

України // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНУМГ ім. М.О. Бекетова, 2013. Вип. 112. С. 148–152.

285. Вакуленко С.В., Терованесов М.Р. Применение математичних методів при оцінці подвижного складу // Зб. наук. пр. Донецьк. ін-ту залізнич. транспорту Укр. держ. акад. залізнич. транспорту. Донецьк : ДонІЗТ, 2012. Вип. 30. С. 80.

286. Далека В.Х., Скуріхін В.І. Особливості зношування елементів рухомого складу електротранспорту // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 101. С. 316–321.

287. Закурдай С.О. Удосконалення організації технічного обслуговування технічних засобів транспорту // XXXV науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2012. С. 48–49.

288. Закурдай С.О. Формування сталості систем технічного обслуговування і ремонту рухомого складу міського електротранспорту // Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в ЖКГ : матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., Алушта (АР Крим), 10–14 червня 2010 р. Алушта (АР Крим) : ХО НТТКГ та ПО : ХНАМГ, 2013. С. 162–163.

289. Зубенко Д.Ю. Підвищення ефективності систем контролю технічного стану рухомого складу електротранспорту // Комунальне господарство міст : наук.-техн. зб. Харків : ХНАМГ, 2011. Вип. 97. С. 241–246.

290. Математичне моделювання процесів експлуатації локомотивів та технологічного обладнання депо за допомогою ЕОМ : монографія Ю.В. Черняк, М.І. Сергієнко, О.М. Горобченко та ін. Донецьк : ДонІЗТ, 2011. 242 с.

291. Проценко Д.П. Математична модель контролю основного питомого опору руху трамвайного вагона // XXXVI науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва : программа и тез. докл. В 3 ч. Ч. 2. Городской электротранспорт, электроснабжение и освещение городов. Харьков : ХНАМГ, 2012. С. 15–16.

292. Якименко Н.В. Методологічні аспекти управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України // автореферат дис. ... д-ра екон. наук. Харків, 2012.

293. Кондратенко Н.О. Теоретико-методологічні засади стратегії ресурсозбереження у регіональних економічних системах // автореферат дис. ... д-ра екон. наук. Київ, 2010.
294. Костецький В.В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Тернопіль, 2010.
295. Осадчий Е.И. Система транспортной безопасности Украины // Экономика Крыма. 2012. № 2. С. 42–46.
296. Стеблецька Ю.І. Управління фінансовими ризиками в системі фінансової безпеки суб'єктів підприємництва // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Львів, 2013.
297. Солдатов Ю.Г. Совершенствование механизмов антикризисного управления сельскохозяйственными предприятиями регионального АПК // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Майкоп, 2005.
298. Сапронов О. Вихідні поняття теорії забезпечення транспортної безпеки // Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. пр. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Дніпропетровськ. регіон. ін-т держ. упр. Дніпропетровськ : [б. в.]. 2010. Вип. 2. С. 101–109.
299. Кінаш І.А. Управління диверсифікацією як засобом забезпечення стабільного розвитку переробних підприємств // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Тернопіль, 2011.
300. Димченко О.В. ЖКГ в реформаційному процесі: аналіз, проектування, управління : монографія. Харків : ХНАМГ, 2009. 356 с.
301. Димченко О.В. Математичні моделі та інформаційні технології в сучасній економіці : монографія // за ред. А.О. Єпіфанова. Суми : УАБС НБУ, 2007. 245 с.
302. Димченко О.В. Сучасні та перспективні методи і моделі управління в економіці : монографія // за ред. А.О. Єпіфанова. Суми : УАБС НБУ, 2008. С. 76–93.
303. Дымченко Е.В., Жилина И.И. Приоритеты конкурентной экономики: венчурная методология // Экономика, менеджмент, підприємництво : зб. наук. пр. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. 2009. № 21. С. 79–85.
304. Димченко О.В., Димченко В.В., Козир О.Ф. Ключові аспекти зниження ризиків нецільового використання бюджетних коштів // Коммунальное хозяйство городов. Киев : Техника, 2010. № 92. С. 193–199.
305. Дымченко Е.В. Формирование нового экономического мышления и его

влияние на реформационные процессы // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. Вип. 262. В 12 т. Т. 6. Дніпропетровськ : ДНУ, 2010. С. 1521–1528.

306. Димченко О.В. Методологічні основи управління системною модернізацією та розвитком житлово-комунальних підприємств // автореферат дис. ...д-ра екон. наук. Харків, 2012.

307. Радченко М.Ю. Регіональний механізм відновлення основних фондів // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Харків, 2005.

308. Будрина Е.В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития : учеб. пособие : в 2 ч. СПб. : Изд-во СПбГИЭУ, 2002. Ч. 1. 82 с. Ч. 2. 82 с.

309. Будрина В.П. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг : монография. СПб. : СПбГИЭУ, 2002. 321 с.

310. Сидоренко Ю.В. Розвиток міського електротранспорту та його роль в економіці міста // Вісн. ОУ ім. І.І. Мечникова. 2014. Т. 19. Вип. 2/2. С. 170–173.

311. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту // Вісн. Чернігів. держ. технологічного ун-ту. 2017. № 74. С. 11–19.

312. Новікова А.М., Яценко Т.М., Новікова О.В. Реформування системи пільг на транспортні послуги : метод. підходи // Автошляховик України. Київ, 2012. № 4. С. 8–12.

313. Тихонов А.В. Экономические риски промышленных предприятий в реализации инновационных стратегий // автореф. дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2006.

314. Шпандарук В.О. Механізм мінімізації ризиків у системі управління персоналом підприємства // автореферат дис. ... канд. екон. наук. Донецьк, 2014.

315. Состояние и проблемы транспортной отрасли в Украине. Обзор рынков. URL: <https://hub.kyivstar.ua>

316. Рекомендации по разработке системы управления качеством продукции (услуг) на уровне предприятия городского электрического транспорта. URL: <http://гост-снийп-рд.рф/Data1/47/47929/index.htm>

317. Вукан В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М. : ИД «Территория будущего», 2011. 576 с.

318. О'Салливан А. Экономика города. М. : ИНФРА-М, 2002. 705 с.

319. Blakely E.J., Leigh N.G. Planning Local Economic Development: Theory and practice. L.A. Sage Publication, Inc., 2010.

320. Claeser Edward. Triumph of the City. The Penguin Press. NY, 2011/

321. Stephens G. Ross, Wikstrom N. Metropolitan Government and Governance. Theoretical Perspectives, Empirical Analysis, and the Future. New York, Oxford University Press, 2000.
322. The challenger of Urban government: policies and practices. Edited by Freire Maria Emilia, Stren Richard. Washington, The World Bank, 2001.
323. Микеев Д.А. Совершенствование управления пректными рисками в инвестиционно-строительной сфере // автореф. дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2005.
324. Джекобс Дж. Города и богатство наций. Принципы экономической жизни. Новосибирск : НП «Сибирская Гильдия девелоперов и управляющих недвижимостью», 2009. 460 с.
325. Джекобс Дж. Экономика городов. Новосибирск : НП «Сибирская Гильдия девелоперов и управляющих недвижимостью», 2008. 507 с.
326. Лэндри Ч. Креативный город. М. : Классика-XXI, 2011. 400 с.
327. Шалятов Е.И. Организация системы управления рисками на предприятиях // автореферат дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2002.
328. Рубл Блэр А. Стратегия большого города. М. : Моск. шк. полит. исследований, 2004. 456 с.
329. Садловська І.П. Управління розвитком транспортної інфраструктури України // автореферат дис. ... д-ра экон. наук. Київ, 2013.
330. Вербицкая В.И. Планирование бюджетной піддержки предприятий городского пассажирского транспорта (на примере автобусного транспорта г. Харькова) // автореферат дис. ... канд. экон. наук. Харків, 2002.
331. Ніконов А.В. Науково-методичні засади ресурсоефективної стратегії нафтогазового комплексу регіону (на прикладі Полтавської області) // автореферат дис. ... канд. экон. наук. Полтава, 2010.
332. Economic Development. A Strategic Approach for Local Governmevts. Leader's Guide and Participants Handbook. Washington, ICMA, 1995.
333. Forrest, Ray, Lee, James. Housing and Social Change. East-West Perspectives. New York : Routledge, Taylor & Francis Group, 2003.
334. Guasch J.L. Negotiating and renegotiating infrastructure PPPs and concessions : Key issues for police makers, 2007.

ДОДАТКИ

№ з/п	Міста України	1953	1954	1956	1957	1958	1959	1960	1962	1963	1964
		62	61	59	58	57	56	55	53	52	51
1	Житомир		2				1				
2	Київ				1				2		1
3	Львів		2		2				4		2
4	Вінниця	1			1	2	5	22	4	7	
5	Авдіївка										
6	Горлівка									1	
7	Донецьк								2		
8	Дружківка										
9	Єнакієве										
10	Конотоп										
11	Костянтинівка										
12	Краматорськ										
13	Луганськ										
14	Маріуполь		2						1		
15	Стаханів (консервац.)										
16	Харків	1			1	1				1	
17	КП ХВРЗ м. Харків										
18	Дніпродзержинськ										
19	Дніпропетровськ										
20	Євпаторія				10		1				
21	Євпаторія-пансіонат				2						
22	Запоріжжя					1		2			1
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг										
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг										
25	Миколаїв										
26	Одеса		1	2						1	

Всього		2	7	2	17	4	7	24	13	10	4
№ з/п	Міста України	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
		49	48	47	46	45	44	43	42	41	40
1	Житомир										
2	Київ	1	1	3	9	1		1		2	5
3	Львів										
4	Вінниця	31	33	11	3		2				
5	Авдіївка										
6	Горлівка										
7	Донецьк		1	1		3	2	4	2		1
8	Дружківка										
9	Єнакієве										
10	Конотоп				1					1	
11	Костянтинівка										
12	Краматорськ										
13	Луганськ				1						
14	Маріуполь		1								2
15	Стаханів (консервац.)										
16	Харків	1	3			4	10	8	5	5	2
17	КП ХВРЗ м. Харків					2					
18	Дніпродзержинськ						1	1			
19	Дніпропетровськ	1		1	1	2	1			15	7
20	Євпаторія										
21	Євпаторія-пансіонат										
22	Запоріжжя	3	3		1			2	1		
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг										
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг		2								
25	Миколаїв				1						
26	Одеса	2	5		2	3		1		1	

Всього		39	49	16	19	13	16	17	8	24	17
№ з/п	Міста України	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
		39	38	37	36	35	34	33	32	31	30
1	Житомир			6		2	3	9			
2	Київ	9	18	11	27	36	32	43	44	28	22
3	Львів	1	1	2	2		19		11		29
4	Вінниця	5	2		2	2	4	1	1	4	
5	Авдіївка		1	4	3	1					
6	Горлівка					2	3		2		8
7	Донецьк	8	9	17	12	22	22	16	16	8	1
8	Дружківка	2				1	2	5	1		
9	Єнакієве	11	7	10					3	2	
10	Конотоп				1			2	3		
11	Костянтинівка		1			1			4		
12	Краматорськ	1				1			1	1	
13	Луганськ	1						5			
14	Маріуполь	2	1		8	8	5	11	19		
15	Стаханів (консервац.)										
16	Харків	5	15	13	13	13	6	31	31	18	34
17	КП ХВРЗ м. Харків										
18	Дніпродзержинськ		1		1		1	3	4	2	9
19	Дніпропетровськ	5	11	22	3	7	7	16	16	27	26
20	Євпаторія										
21	Євпаторія-пансіонат										
22	Запоріжжя		9	11	11	3	4	1	7	5	12
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг	4	1	1		1			1	1	3
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг		1		1			1			1
25	Миколаїв							3	5	3	14
26	Одеса	7	8	4	18	17	15	16	28	14	52
Всього		50	79	91	102	117	123	163	194	111	211

№ з/п	Міста України	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
		29	28	27	26	25	24	23	22	21	20
1	Житомир		4	8	1						
2	Київ	38	12	44	2	24	5			2	
3	Львів	12	20	26							
4	Вінниця	4	4	10	7						
5	Авдіївка			5		4	2				
6	Горлівка			1	1	1					
7	Донецьк		9	1	2	1		1			
8	Дружківка	1		1							
9	Єнакієве	2				3					
10	Конотоп	3	3		2						
11	Костянтинівка				1	1					
12	Краматорськ	2	5			3	3				
13	Луганськ	1	8	1	12	1	4				
14	Маріуполь		1	3		10	3		3		
15	Стаханів (консервац.)										
16	Харків	30	17	4	13		16				
17	КП ХВРЗ м. Харків										
18	Дніпродзержинськ	3	5		4	5			7		
19	Дніпропетровськ	10	24	13	18	3	12			6	14
20	Євпаторія			8		8					
21	Євпаторія-пансіонат										
22	Запоріжжя	7	7	18		10	2	1	1	9	7
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг	2	9	3	10	7	7	12	2		2
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг	14	34						2	5	12
25	Миколаїв		6	4	5		4	4			6
26	Одеса	22	9		1						
Всього		149	177	150	79	78	58	18	15	22	41

№ з/п	Міста України	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
		19	18	17	16	15	14	13	12	11	10
1	Житомир										
2	Київ										
3	Львів										
4	Вінниця										
5	Авдіївка										
6	Горлівка										
7	Донецьк			1	3				9	5	5
8	Дружківка										
9	Єнакієве	1									
10	Конотоп										
11	Костянтинівка										
12	Краматорськ										
13	Луганськ		1							4	
14	Маріуполь										
15	Стаханів (консервац.)										
16	Харків				27			1			
17	КП ХВРЗ м. Харків										
18	Дніпродзержинськ	11				1					
19	Дніпропетровськ	10	6		1		6				
20	Євпаторія										
21	Євпаторія-пансіонат										
22	Запоріжжя	1									
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг		11	1							
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг	3									
25	Миколаїв					1	2				
26	Одеса				1						
Всього		25	18	2	32	2	8	1	9	9	5

№ з/п	Міста України	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Всього
		9	8	7	6	5	4	3	2	1	
1	Житомир										36
2	Київ	1		1	6	1	22	11	1		473
3	Львів								1	1	137
4	Вінниця										168
5	Авдіївка										20
6	Горлівка										19
7	Донецьк	12		4		1					201
8	Дружківка										13
9	Єнакієве										39
10	Конотоп		1								17
11	Костянтинівка										8
12	Краматорськ										17
13	Луганськ										39
14	Маріуполь	2	3	2				2			89
15	Стаханів (консервац.)										0
16	Харків	10			4						349
17	КП ХВРЗ м. Харків										2
18	Дніпродзержинськ								1		60
19	Дніпропетровськ										293
20	Євпаторія										27
21	Євпаторія-пансіонат										2
22	Запоріжжя			1							141
23	Шв.трам.д.№1 Кр. Ріг			7							85
24	Шв.трам.д.№2 Кр. Ріг	1		1		1					79
25	Миколаїв	2	2	2							64
26	Одеса	4	3	2	1						242
Всього		32	9	20	11	3	22	16	3	1	2620

28	Полтава												
29	Севродонецьк												
30	Слов'янськ												
31	Суми												
32	Харків												
33	Харцизьк											1	
34	Дніпропетровськ												
35	Запоріжжя											1	
36	Керч												
37	Кривий Ріг						1						
38	Миколаїв												
39	Одеса												
40	Севастополь												
41	Сімферополь	2	1	2	1	6	12	1	8	8			13
42	Херсон												
Всього		2	1	2	2	6	17	1	10	8	1	4	44

№ з/п	Міста України	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
		34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23
1	Біла Церква			1	1					1	2	5	
2	Житомир		1	2	3	4	8	14	11	13	28	20	
3	Київ					2	4	1	5	1	3		
4	Черкаси						1	8	6	9	4	21	5
5	Чернігів	1					2	3	17	15	10	11	9
6	Львів		2		2		1	2	13	19	9	4	4
7	Тернопіль	2	2		3			3	2	4		7	2
8	Івано-Франківськ				4		6	16	5				
9	Хмельницький	2	6		4	6	10	7	8	14	8	28	6
10	Луцьк			5	1		3	3	2	5	5	12	
11	Вінниця	7	5		5	3	3	12	14	15	22	30	
12	Рівне						9	11		22	8	3	1
13	Чернівці			1	1	4			12	29	12		
14	Кіровоград								3	4	7	2	
15	Алчевськ							2	4	7	1	8	
16	Антрацит												
17	Артемівськ		1	1		1	3	1			3	1	3
18	Горлівка								2	3		4	
19	Донецьк	1	1				1	1	1	6	1	36	5
20	Єнакієве												
21	Краматорськ	1	1	4		1	1	3		2	5		
22	Краснодон						2	2	6		1	2	
23	Кременчук						1	3	2	7	2	6	6
24	Лисичанськ									4	6		
25	Луганськ				2				1	2	1		
26	Макіївка									3	2	6	8
27	Маріуполь								2	3	2		3
28	Полтава								1				
29	Севродонецьк							3		7		1	
30	Слов'янськ	1		1				1	1	1	4		