



ЩО НЕ ТАК З ОПЛАТОЮ ПРОЇЗДУ У ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Анатолій Долинний
CITY TRANS & PARKING KYIV 2021
12 жовтня 2021

Позиція групи «Громадський транспорт та
мобільність 2030»
Української Ради Бізнесу

ЩО НЕ ТАК З ОПЛАТОЮ ПРОЇЗДУ В ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

- **Неврегульовані перевезення пасажирів пільгових категорій.** Центральна і місцева влада недостатньо субсидують соціальну функцію громадського транспорту
- **Тарифи негнучкі та несправедливі - немає належних знижок для регулярних пасажирів, а ціна на разову поїздку занижка.** Готівкова оплата не формує статистику регулярних поїздок і не дозволяє запроваджувати більш справедливі тарифи для різних категорій
- **Збирання готівки за проїзд водіями маршруток під час руху небезпечно для пасажирів та учасників дорожнього руху.** Серед головних причин - скорочення економічно не вигідної тривалості зупинки та оптимізація податкового навантаження перевізників
- **Висока собівартість збирання виручки кондукторами в комунальному транспорті.** Схеми привласнення частини готівки
- **Не розвивається практика продажу єдиних квитків за одну подорож з пересадками.** Відсутні тарифні союзи перевізників та інтероперабельні засоби оплати проїзду на суміжних маршрутах
- **Від'ємні фінансові результати більшості проєктів «е-квиток» в Україні.** Замовники не застосовують вимірюваних показників оцінки результатів

РІШЕННЯ І ЗАХОДИ ДЛЯ ПОДОЛАННЯ ПРОБЛЕМ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ:

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПІЛЬГОВИКІВ

- Законодавчо обмежити пільги і врегулювати право на монетизацію, а також **забезпечити цільові субвенції з державного бюджету**
- Передбачати в місцевих бюджетах кошти на відшкодування перевізникам вартості реально наданих послуг пільговим категоріям пасажирів або монетизацію пільг
- Впроваджувати системи обліку надання послуг пільговим категоріям пасажирів («картка мешканця») або монетизовувати пільги

ТАРИФИ

- Разовий квиток, придбаний у водія або кондуктора за готівку, має коштувати значно дорожче, ніж вартість проїзду за передплаченим абонементом, і дорожче разового квитка, придбаного на зупинці або через мобільний додаток

РІШЕННЯ І ЗАХОДИ ДЛЯ ПОДОЛАННЯ ПРОБЛЕМ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ:



ГОТІВКОВА ОПЛАТА В САЛОНІ ТРАНСПОРТУ

- На перехідному етапі після впровадження «е-квитка» в комунальному транспорті варто залишати продаж разових квитків за готівку через водія або бортовий квиткомат
- У приватному транспорті варто заохочувати пасажирів до відмови від купівлі разових квитків у водія через вищий тариф, що має зменшити суттєво частку таких пасажирів і зробити можливим продаж водієм квитків виключно під час зупинки без критичного уповільнення руху транспорту
- Виконання вимог законодавства у сфері обліку розрахункових операцій при роботі з готівкою

КОНДУКТОРИ

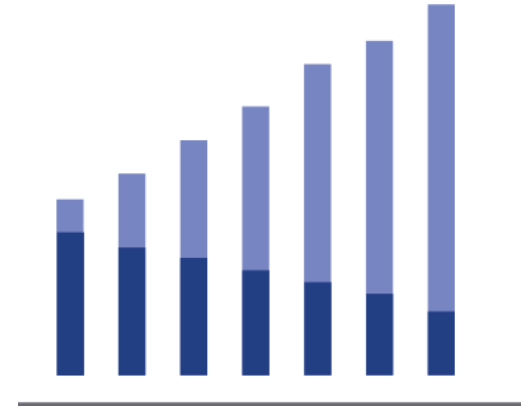
- На перехідному етапі під час формування дійсно ефективних диференційованих тарифів робота кондукторів залишається виправданою
- Після переходу більшої частини пасажирів на один із безготівкових способів оплати варто трансформувати службу збору виручки в службу контролю зі значним скороченням штату працівників



РІШЕННЯ І ЗАХОДИ ДЛЯ ПОДОЛАННЯ ПРОБЛЕМ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ:

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРОЄКТІВ «Е-КВИТОК» В УКРАЇНІ

- Автоматизація оплати має призводити до зменшення витрат перевізників на збір виручки і збільшення їх доходів
- Субсидування місцевими бюджетами змінюється за призначенням - замість субсидування неефективних робочих місць кондукторів кошти мають виділятися на субсидування попиту шляхом відшкодування за перевезення пільговиків або монетизацію, а також стримування надмірного зростання цін



КРИТЕРІЯМИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЄКТІВ «Е-КВИТОК» МОЖУТЬ БУТИ:

1



Фінансові показники перевізника до і після впровадження проєкту з урахуванням середньої вартості проїзду

2



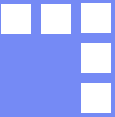
Кількість підтверджених перевезень пасажирів пільгових категорій

3

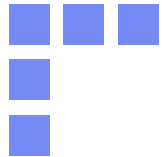


Ступінь задоволення пасажирів якістю і вартістю послуг громадського транспорту





ЗАКОНОДАВСТВО ПРО ГРОМАДСЬКІ ПОСЛУГИ

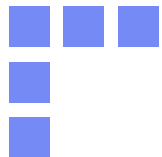


■ Україна:

ПЗУ 5149 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи перевезень пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом відповідно до стандартів Європейського Союзу»

■ Чеська Республіка: 194/2010 Sb., 2010 р.

«Про громадські послуги пасажирського транспорту та внесення змін до інших законів»
Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů



■ Російська Федерація: 220-ФЗ, 2015 р.

«Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»



ЗАКОНОДАВСТВО ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ СУЧАСНИХ ПРАКТИК УКРАЇНА - ЧЕХІЯ - РФ

	Україна	Чехія	Росія
Сфера регулювання	Автомобільний та електротранспорт – інтегровано, залізницю не охоплено	Автомобільний, електротранспорт та залізниця на місцевих маршрутах – інтегровано	Автомобільний та електротранспорт – інтегровано, залізницю не охоплено
Регулюється горизонт і складові планування	Ні	Мінімум 5 років: маршрутна мережа, опис послуг, очікувані компенсації, максимальні тарифи, графік і спосіб інтеграції послуг	Ні
Маршрутні мережі формуються для інтеграції послуг	Ні – тільки в межах адміністративно-територіальних одиниць	Так - області та муніципалітети можуть спільно формувати міжрегіональні або міжмуніципальні маршрути	Так – значні можливості створення міжрегіональних та міжмуніципальних маршрутів, тобто – надання інтегрованих послуг
Задачі внутрішніх операторів	перевезення пасажирів автомобільним транспортом	1) Розроблення маршрутної мережі 2) та (опціонально) надання інтегрованих послуг	
Форма власності внутрішнього оператора	51%-100% муніципалітет	100% область або муніципалітет	

ЗАКОНОДАВСТВО ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ СУЧАСНИХ ПРАКТИК УКРАЇНА - ЧЕХІЯ - РФ

	Україна	Чехія	Росія
Чи надає внутрішній оператор транспортні послуги	Так	Ні	
Уповноважене підприємство	Так, некомерційне, належить 100% організатору, основні функції – інтегровані послуги, адміністрування фінресурсів.	Внутрішній оператор, комерційне підприємство	Простое товарищество (комерційне підприємство)
Джерело компенсації		Бюджет замовника, можливі субсидії з держбюджету	
Хто отримує компенсації	100% оплата за роботу тільки на маршрутах громадських послуг. Всі бюджетні ризики – на замовнику. Значна частка ринку не отримує компенсацій взагалі.	Внутрішній оператор для всіх учасників інтегрованих послуг або усі перевізники, якщо замовник сам укладає договори. Компенсації не виключають вірогідність збиткової роботи. Це не оплата за роботу	Підрядник або єдиний підрядник, який може перераховувати виручку замовнику або залишати її собі, залежно від умов договору
Субсидії замовникам з держбюджету	Ні	Можливі, якщо існує ризик зменшення обсягу транспортних послуг замовника за договорами громадських послуг відповідного року більш ніж на 10%	

ЗАКОНОДАВСТВО ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ СУЧАСНИХ ПРАКТИК УКРАЇНА - ЧЕХІЯ - РФ

	україна	Чехія	Росія
Регулювання комерційних перевезень	Так	Ні. Законом регулюються громадські послуги для забезпечення транспортної доступності – «забезпечення транспортом у всі дні тижня, особливо до шкіл та шкільних закладів, органів державної влади, працевлаштування, медичних закладів, що забезпечують базове медичне обслуговування та задоволення культурних, рекреаційних та соціальних потреб, включаючи зворотний транспорт, сприяючи стійкому розвитку територіального району.», тобто, більшість маршрутів.	Так, у т.ч. щодо компенсації з відповідного бюджету замовника за перевезення пільговиків на комерційних маршрутах
Відповідальність замовника	Ні	штраф до 5% від оціночної вартості послуг або до 20 000 000 CZK (940 000 USD), якщо цю очікувану вартість не вдається визначити	Ні
Захист інвестицій перевізників, що надають громадські послуги	Ні	Так	Ні
Вимоги до систем оплати проїзду	Єдиний квиток, інтероперабельність	Єдиний квиток, у т.ч. – із залізницею, вимоги до інтеграції систем оплати та інформування пасажирів	Єдиний квиток

ВИСНОВКИ

ЩОДО ШЛЯХІВ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОПРОЄКТУ 5149

ЗАКОНОДАВСТВО ПРО ГРОМАДСЬКІ ПОСЛУГИ ПОТРЕБУЄ:

■ КОРЕГУВАННЯ «ДИЗАЙНУ» РИНКУ:

Частково наслідуються досвід російського аналогічного законодавства 2015 р., націленого на перерозподіл ринку пасажирських автомобільних перевезень на користь обмеженого кола перевізників. При цьому законодавство північного сусіда 5-річної давнини є більш продвинутим, ніж ПЗУ 5149, оскільки встановлює правила формування міжмуніципальних маршрутних мереж

■ ПОСИЛЕННЯ ПОЛОЖЕНЬ ЩОДО ЗАХИСТУ ІНВЕСТИЦІЙ:

Варто врахувати суть регламенту ЕС 1370 та кращі практики країн ЄС, які дозволяють створювати умови для розвитку ВСЬОГО громадського транспорту завдяки: а) ефективному використанню ресурсів місцевих бюджетів - субвенції для підтримки максимальної мережі маршрутів, а не концентрація фінансових ресурсів на окремих маршрутах КП та наближених до влади приватних операторів) і б) стимулювання приватних інвестицій в галузі.

Інвестиційні перспективи

ОБСЯГ
ПОТРІБНОЇ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ, МЛН. ГРН.
З РОЗРАХУНКУ НА:

100 АТАМАН



1,3

1,3					
2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,8	0,4	0,1			

100 ЕЛЕКТРОБУС



526,3

526,3					
2022	2023	2024	2025	2026	2027
115,5	110,4	105,3	100,1	95,0	

ЧАС ПРИЙМАТИ РІШЕННЯ!

СУБВЕНЦІЇ

ІНВЕСТИЦІЇ



ЧЕКАТИ ТА КОЛЛАПС

1,3 МЛН. ГРН./ 100 ШТ.

526,3 МЛН. ГРН./ 100 ШТ.



Нові ДВЗ



Нові Електробуси



ДЯКУЄМО ЗА УВАГУ!

WWW.URB.ORG.UA