

## ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ГАЛУЗІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

УДК 338:47

Зарицька О.І.,  
студентка 1 курсу ОС магістр  
Факультету економіки і права  
ХНЕУ ім. С. Кузнеця

Світові тенденції глобалізації, швидкого технічного та технологічного підйому виробництва, зростання темпів розвитку національних ринків і, як наслідок, посилення конкурентної боротьби ставлять високі вимоги до діяльності господарських суб'єктів. В таких умовах кожне підприємство повинно забезпечити стійкий розвиток своєї діяльності для успішного функціонування на ринку. Враховуючи досить жорстке конкурентне середовище на ринку, підприємства повинні мати досить міцні і стійкі конкурентні переваги. На сьогодні найбільш ефективним способом досягти конкурентні переваги є впровадження інновацій. Тому актуальними проблемами сучасного ведення бізнесу є розгляд і аналіз важливих питань управління інноваційними процесами на підприємстві.

Інноваційний менеджмент з властивим йому функціональним апаратом в змозі передбачити і зумовити майбутнє, саме він на даний час є одним з найважливіших елементів конкурентної боротьби, тому саме інноваційному розвитку необхідно приділяти значну увагу підприємствам, які господарюють в ринкових умовах. Як свідчить практика, це питання є актуальним, але недостатньо дослідженим в сфері пасажирських перевезень, що підтверджується низьким рівнем впровадження нововведень в цій галузі, що і зумовлює розгляд питання інноваційного розвитку підприємств, що займаються пасажиро-перевезеннями.

Питанням інноваційного розвитку підприємств присвячують свої дослідження відомі вітчизняні вчені: Велигорський Г. О., Волков О. І., Гриньов Б. В., Данилишин Б. М., Мельник Л. Г., Погорелов Ю. С., Черненко В. П. та інші [1-7]. Зокрема, ними було обґрунтовано поняття

розвитку, вивчено вітчизняну та зарубіжну практику втілення засад успішного розвитку підприємства.

Метою статті є аналіз стану галузі пасажирських перевезень в Україні та обґрунтування запровадження нововведень в рамках інноваційного розвитку.

Особливе місце у сфері послуг займають пасажирські перевезення. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням в житті суспільства та виконання однієї з гарантій держави – свободи пересування. Потреби населення в перевезеннях пов'язані як з трудовою діяльністю (поїздки до місць роботи та відрядження), так й з культурно-побутовою (поїздки на відпочинок, туризм, екскурсії тощо).

Згідно даних Державної служби статистики України за останній звітний рік у міжміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 2244 млн пасажирів із 5160 млн, що складає 43,49%. Це свідчать про широке використання та популярність автобусного перевезення серед пасажирів, тому важливо забезпечити на інноваційній основі розвиток підприємств, що принесе як економічну так і соціальну користь в майбутньому.

Аналіз сфери пасажирських перевезень автобусами в Україні свідчить про низький рівень інноваційного розвитку, а також про здебільшого незадовільний стан рухомого складу, зниження прибутків більшості підприємств через значне подорожчання запчастин та частішу необхідність у здійсненні поточних та капітальних ремонтів автобусів. Крім того, спостерігається скорочення обсягів субвенції з державного бюджету на компенсацію пільгового проїзду громадян окремих категорій, скорочення обсягів фінансування з місцевих бюджетів та зменшення збору виручки від реалізації проїзних документів. Це змушує перевізників шукати нові способи збільшення своїх доходів. Зниження витрат майже неможливе в сучасних умовах господарювання, тож з'являється необхідність в запровадженні інноваційних рішень, які б, не дивлячись на значні інвестиційні витрати, забезпечили б отримання необхідного доходу та розвиток в цілому.

На сьогоднішній день оптимальним вирішенням існуючих проблем стало б впровадження єдиного електронного квитка на проїзд.

Єдині квитки бувають різні: базові (на 15 хв чи на 5 зупинок, без права пересадки, тощо), групові (один квиток на групу від 2 до 5 людей), проїзні на день, три дні тощо. Спільне у них одне – усі вони діють не на один вид транспорту, а на маршрут, тобто дають право користуватись будь-якими видами міського транспорту протягом певного проміжку часу аби доїхати в потрібний пункт призначення.

Очікується, що завдяки автоматизації процесу оплати проїзду електронним квитком обсяг збору виручки у транспорті може збільшитися на 20-30%, адже буде повністю виключено людський фактор із процесу збору коштів, що допоможе запобігти випадкам крадіжок, неоплаченого проїзду та тіньового доходу водіїв.

При цьому таке нововведення буде вигідним не лише для підприємств, а й для пасажирів – вони отримають сучасну та зрозумілу систему оплати проїзду.

Єдиний електронний квиток дасть змогу пасажирам сплачувати проїзд не лише карткою для проїзду, а й банківською карткою чи навіть за допомогою мобільного телефону. Крім того, пасажир може вибрати для себе найбільш зручний та вигідний варіант оплати проїзду – на весь день або на конкретну відстань чи маршрут. Оплата здійснюватиметься за допомогою валідаторів. Валідатор – це електронний або механічно-електронний пристрій, призначений для відображення і/або перевірки інформації документів (проїзних квитків громадського транспорту, перепусток), записаних на безконтактні або контактні електронні носії для оперативного контролю над правомірністю проходження пасажира в салон автобуса, тролейбуса, трамвая та інших подібних видів наземного транспорту, на посадочну платформу в метро, на залізниці та інших видах транспорту, де контроль оплати проїзду здійснюється за межами транспортного засобу.

Крім того, запровадження єдиного електронного квитка в транспорті допоможе отримати точну інформацію про пасажиропотоки в місті. Це, у

свою чергу, дозволить оптимізувати графік і маршрут руху транспортних засобів, а також сприятиме впровадженню гнучкої тарифної політики.

Єдиним недоліком впровадження такого рішення, що носить негативний соціальний вплив загалом, є необхідність заміни роботи кондукторів на валідатори, що призведе до масового звільнення по всіх областях країни. Але це стосується здебільшого міського транспорту, так як приватні перевізники з метою економії давно відмовились від таких робочих місць. Вирішенням цієї проблеми стало б переведення кондукторів на посаду контролера, які будуть перевіряти оплату проїзду пасажирами, як це практикують у Європі, де вже давно користуються електронними квитками. А на початковому етапі впровадження кондукторів не потрібно буде звільняти, вони будуть пояснювати пасажирам, як правильно користуватися електронним квитком, та слідкувати за правомірністю дій пасажирів.

Отже, розглянемо основні переваги впровадження єдиного електронного квитка на проїзд в автобусах. Для підприємств:

- збільшення виручки в середньому на 20-30%;

- моніторинг пасажиропотоків;

- відсутність крадіжок та наявність чіткої інформації про дохід;

- зменшення кількості аварій через відволікання водія, який раніше приймав оплату;

- синхронізація з 1с бухгалтерією. Автоматизований процес підрахунку виручки;

- отримання авансових коштів за послугу попередньо оплаченого проїзду.

Для пасажирів:

- можливість економити на проїзді до 10%;

- наявність різноманітних тарифних пакетів, які максимально задовольняють потреби пасажирів;

- можливість користування транспортними послугами протягом довгого періоду часу з дня придбання/поповнення без прив'язки до календарного місяця [8].

Таким чином, запровадження єдиного електронного квитка має достатньо переваг, що допоможе вітчизняним перевізникам забезпечити подальший розвиток при складних сучасних умовах господарювання.

Автором наукової статті було проаналізовано стан галузі пасажирських перевезень в Україні та обґрунтовано забезпечення інноваційного розвитку через запровадження єдиного електронного квитка, що допоможе у довгостроковій перспективі підвищити дохід підприємств та спростить процес користування послугами перевізників для пасажирів. Дане питання потребує подальшого розгляду, тому автором планується проведення аналізу результату впровадження запропонованого заходу та розробка інших рекомендацій для забезпечення розвитку підприємств, що займаються пасажирськими перевезеннями.

#### Література

1. Велигорський Г. О. Формування інноваційної моделі технічної перебудови вітчизняних підприємств [Електронний ресурс] / Г. О. Велигорський – Режим доступу: <http://www.nbuiv.gov.ua>
2. Волков О. І. Економіка та організація інноваційної діяльності: підручник / М. П. Денисенко, А. П. Гречан – К. : Цент учбової літератури – 2007. – 662 с.
3. Гриньов Б. В. Інноваційна та науково-технічна сфера України : монографія / Б. В. Гриньов, Д. В. Чеберкус, В. С. Шовкалюк та ін. ; під заг. ред. Б. В. Гриньова. – К. : НТУУ «КПІ» ВПІ ВПК «ПОЛІТЕХНІКА», 2012. – 145 с.
4. Данилишин Б.М. Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / Б. М. Данилишин, Д. В. Клиновий, Т. В. Пепа [ред. д.е.н. Б. М.Данилишин]. – Ніжин : ТОВ «Видавництво»Аспект- Поліграф», 2007. – 688 с.
5. Мельник Л.Г. Основи стійкого розвитку: Навч. пос. – Суми: ВТД «Університетська кноги», 2006. – 383 с.

6. Погорелов Ю.С. Развитие предприятия: понятия та види : / Ю.С. Погорелов. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp88/knp88\\_75-81.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp88/knp88_75-81.pdf)

7. Черненко В. П. Економічний розвиток підприємства: сутність та види / В. П. Черненко // Формування ринкової економіки: наук. зб. / М-во освіти і науки України, ДВНЗ "Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана" ; відп. ред. О. О. Беляєв. – 2010. – Вип. – 23. – 239 с.

8. Єдиний електронний квиток: плюси і мінуси для столиці. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://kyiv.ridna.ua/2015/04/edynyj-elektronnyj-kvytok-plyusy-i-minusy-dlya-stolytsi/>.

Науковий керівник:  
к.е.н., доцент

І.Я. Іпполітова

Опубліковано в авторській редакції