

КОНКУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ УКРАЇНИ

***П. А. Овчар, кандидат наук з державного управління
e-mail: p.ovchar@mail.ru***

Анотація. В статті пропонується аналіз та вирішення проблеми про неузгодженість та наявність протиріч національного законодавства ринковим умовам функціонування галузі автомобільного транспорту.

Вирішення такої проблеми забезпечить фінансову стабільність діяльності перевізника і розвиток послуг автобусних перевезень в цілому.

Обмеження додаткових видів перевезень мають право на дискусії і можуть мати різні форми та характер але незмінним і головним при цьому потрібно залишить економічну доцільність. При забезпеченні органом регулювання чіткого розмежування видів перевезень з визначеними критеріями доступу та умовами виконання кожного виду, створюються умови саморегуляції у формуванні єдиної маршрутної мережі регулярних перевезень, як самої комерційно-привабливої. Для сталого розвитку таких умов, потрібна мобільність вказаної мережі сполучень яка буде надавати можливість перевізнику оперативно реагувати на потреби споживачів послуг без погодження регулятором. Така можливість буде при умові скасування державного реєстру міжміської маршрутної мережі і переведення її в статус інформації для споживачів послуг. При дотриманні регулятором зазначених умов, ліквідуються протиріччя між двома суб'єктами господарювання і підвищений комерційний інтерес у перевізників отримають автостанції, економічний стан яких прямо залежить від кількості заїздів автобусів.

Ключові слова: *пасажирські перевезення, транспортний процес, економіка, автомобільний транспорт, маршрут*

Постановка проблеми. Економічна спроможність перевізника – це фундамент, який побудований на підприємницькому інтересі і його міцність забезпечує фінансову стабільність діяльності перевізника і розвиток галузі в цілому.

На сьогоднішній день, інтерес до розвитку сфери надання послуг пасажирського транспорту, на регулярних автобусних маршрутах приватними перевізниками можна вважати найнижчим

за всю історію становлення нашої держави. Головна проблема в цьому є неузгодженість та наявність протиріч національного законодавства ринковим умовам функціонування галузі автомобільного транспорту, що гальмує подальше зміцнення конкурентного середовища і як наслідок привела до відсутності інвестиційної привабливості та неможливості подальшого розвитку ринкових відносин в цій сфері.

Галузь пасажирського автомобільного транспорту страждає «процвітанням» механізмів запровадження подвійних стандартів та принципів адміністративної централізованої економіки радянського періоду. Потрібні докорінні зміни, але це не означає абсолютної всієї законодавчої бази, необхідно змінити тільки механізми державного регулювання у означеній сфері, які створять умови для стимулювання підприємницької зацікавленості.

Мета досліджень. Розглядаючи основні діючі механізми державного регулювання за напрямками тарифної та соціальної політики, впевнено можна стверджувати, що підприємницька зацікавленість там повністю відсутня і механізми потребують невідкладних змін, на чому неодноразово акцентувалась увага в матеріалах журналу "Укравтотранс"

Результати досліджень. Зупинимось та спробуємо здійснити поглиблений аналіз механізмів допуску перевізника до ринку регулярних приміських та міжміських перевезень через систему конкурсного відбору та всебічно розглянемо її вплив на діяльність суб'єкта господарювання. Це питання стало найбільшою перешкодою на шляху досягнення рівних умов діяльності для всіх перевізників та подальшого розвитку міжміських перевезень, а також темою глибокої дискусії з метою визначення шляхів удосконалення принципів, методів та заходів державного регулювання за цим напрямом.

У Європейських країнах на конкурс виставляються конкретні об'єкти, такі як майно, земельні ділянки, капіталізовані території (об'єднані території територіальних громад) або бізнес-проекти. Конкурси на перевезення проводяться тільки на території міст та мегаполісів (агломерацій), які включають територію як великого міста, так і прилеглих міст супутників. В Україні яскравим прикладом мегаполісу можна вважати м.Київ, з прилеглими до нього містами в радіусі до 50 км. Умови конкурсу в такому разі мають чітко визначати виключне право діяльності на цьому об'єкті (території), яке отримує переможець конкурсу. Йому ж надається можливість визначати оптимальні схеми руху, інтервали, графіки руху, клас і категорію транспорту, все для забезпечення максимального балансу між зручністю пасажирів і ефективністю перевезень.

В діючому законі "Про автомобільний транспорт" держава, як організатор перевезень такого права на міжміському автобусному маршруті не забезпечує.

Виставляючи на конкурс рейс з певним часом відправлення, організатор перевезень не гарантує відповідного наповнення автобуса і забезпечення норм закону, але при цьому регулює все, що складає основний перелік затрат діяльності: вартість послуг для окремих категорій пасажирів; клас, категорію і пасажиромісткість автобуса; порядок продажу квитків; плати за надання послуг автостанціями та інше. Технології обслуговування та випуску автобусів на лінію, прописані більше ніж 60 років тому. В них зокрема регулюється склад та кількість працівників медичного і технічного контролю, безпеки і охорони праці. У перевізника повністю відсутня можливість впливати на оптимізацію фінансових витрат в процесі організації і надання транспортних послуг населенню, в тому числі з використанням та запровадженням сучасних технологій.

За результатами конкурсу в початковий період, перевізником вкладаються значні кошти у формування ринку послуг (накатування маршруту), створення його привабливості та забезпечення конкурентоспроможності. При цьому сума коштів витрачених перевізником, в залежності від протяжності маршруту, може коливатися від десятків до сотні тисяч гривень. Після завершення напруженого затратного початкового періоду роботи, показники економічної ефективності маршруту «в радість» перевізнику не на довго. Відразу з'являються конкуренти з двох сторін. Перша сторона зрозуміла - перевізники-конкуренти, які бажать прийняти участь у наступному конкурсі. Друга сторона набагато складніша - це сам "організатор перевезень" на приміських та міжміських маршрутах (органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які видають документ, який надає право на здійснення перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування).

Характерно те, що чим більша привабливість «накатаного» маршруту чи рейсу, тим більше бажання "організатора" якомога дорожче «продати» його конкурентам. За результатами "перемовин" все здійснюється в рамках діючого законодавства. Згідно «звернень різних інстанцій» проводиться "підготування", яке закріплюється колегіальним рішенням і виставляється на конкурс новий рейс або маршрут. Місце відправлення нового рейсу може бути дещо іншим, але в результаті може виявитись різниця в режимі руху на п'ять хвилин попереду уже «накатаного» рейсу (чи маршруту). І такий автобус буде рухатись попереду по всій довжині маршруту (порою сотні кілометрів), підбираючи при цьому на зупинках пасажирів які

вийшли на графік попереднього перевізника. Період між часом відправлення автобуса «нового» маршруту до існуючого легальні і добросовісні перевізники називають періодом "життя" останнього.

Таким чином, можна стверджувати, що встановлений механізм допуску для роботи на міжміських маршрутах перевізників через конкурсний відбір виключно недосконалий і шкідливий.

Основним документом для допуску до ринку надання послуг населенню автобусом є ліцензія, яка видається одного зразка для всіх видів автобусних перевезень, а конкурси проводяться тільки для регулярних перевезень, що є порушенням принципу рівних умов діяльності. Результатом такого порушення і недосконалості механізмів державного регулювання став динамічний розвиток інших видів перевезень - регулярно-спеціальних, нерегулярних та для власних потреб які ще називають "нелегальними".

Враховуючи відсутність чітких відмінностей та характерних ознак у видах перевезень, частка перевізників ще у 2005 році прийняли рішення, щодо зміни регулярних послуг перевезень на інший вид перевезень.

Комерційний інтерес при цьому сягнув максимального рівня:

- перевізники отримали можливість захистити себе і не приймати вдруге участь в конкурсі на свій напрацьований власний бізнес;

- відпала відповідальність за відмову надавати безоплатні послуги окремим категоріям пасажирів, без фінансового забезпечення соціальних зобов'язань держави;

- зберегти 25% витрат за користування послугами автостанцій; вийти на прямі відносини з пасажиром та забезпечити дотримання їх вимог без посередників;

- настала можливість самостійно планувати пасажиромісткість автобуса і зручний для пасажирів час поїздки; надавати додаткові послуги пасажирів;

- та інше.

При цьому регуляторний механізм не передбачає вирівнювання (до теперішнього часу) умов роботи між різними видами автобусних перевезень, а тривалий період прописує нормативними актами різні перешкоди для "прогресивних перевізників".

Характерно те, що в умовах недобросовісної конкуренції не всі добropорядні перевізники готові працювати та нести непомірні збитки в очікуванні правильних рішень регуляторного органу. Враховуючи велику кількість норм діючого законодавства які давно не працюють і стали нелегітимними, проблеми офіційних перевізників сягнули великомасштабних розмірів. Сьогодні для

забезпечення своєї конкурентноспроможності частина перевізників, які працюють на основних регулярних, соціальнозначущих видах перевезень, самостійно переходять на комерційно привабливіші умови роботи інших видів перевезень.

Потрібно також зазначити, що до 2001 року конкурси на регулярні перевезення замовниками не проводилися і показники розвитку в секторі міжміських перевезень в період 1998-2001 роки були досить високими. Норма Закону стосовно надання права регулярних перевезень на конкурсних засадах, яка набрала чинності з прийняттям ЗУ "Про автомобільний транспорт" у 2001 році, стала потужним гальмом. Не випадково 2005 рік став початком занепаду регулярних міжміських перевезень і розквіту інших видів перевезень. Це початок другої хвилі конкурсів після закінчення 3-х річного терміну дії договорів за результатами проведення перших конкурсів. Перевізники як суб'єкти господарювання в той період зрозуміли, що презентація свого бізнесу на засіданні конкурсного комітету з повними витратами на капіталізацію бізнесу і напрацюванням користувачів послуг досягнуті за три роки, може мати вигляд дорогого подарунку перев'язаного бантом, який у тебе красиво "приймуть і передадуть конкуренту".

Розглядаючи об'єкт конкурсу у площині законодавства України, теж маємо колізію яка стає на захист інтересів перевізника враховуючи, що зазначений об'єкт конкурсу, яким є автобусний маршрут або рейс, не відноситься до об'єкту державної власності. Дана категорія не передбачена ст. 3 Закону України «Про управління об'єктами державної власності», в якій чітко визначено перелік об'єктів управління державної власності. Згідно цього Закону щодо повноважень і реалізації прав держави як власника таких об'єктів, пов'язаних з володінням, користуванням і розпорядженням ними у межах визначених законодавством України з метою задоволення державних та суспільних потреб визначено тільки майно і корпоративні права, які належать державі і визначені у статутних капіталах господарських організацій. Це є автомобільні дороги, а не автобусний маршрут як шлях. При цьому право користування шляхом в певний проміжок часу є надуманим і не відноситься до переліку об'єктів, які мають ознаки майна. Визначений об'єкт конкурсу не відповідає законодавству, щодо права власності держави на об'єкт управління майном. Тут потрібно зазначити, в цьому випадку міжміська маршрутна мережа теж не є власністю держави, а повинна нести чисто супутній (інформаційний) характер. Додатково потрібно відмітити також, що законодавець не наділив організаторів перевезень на внутрішньообласних і міжобласних автобусних маршрутах правом на розпорядження

коштів, щодо компенсації за перевезення пільгової категорії пасажирів, а передав його районним управлінням соціального захисту. Наразі також відсутній механізм повернення коштів перевізнику за пільгові перевезення в організатора міжобласних перевезень.

Висновки

Таким чином, діюча конкурсна система уже протягом 15 років стала жерновами які перемелюють бізнес міжміських пасажирських перевезень, створила умови для прояву корупції і поступового знищення комерційної зацікавленості та зменшення інвестицій в бізнес перевезень на регулярних міжміських маршрутах.

Найбільш раціональним шляхом наближення правового поля законодавства України до європейських вимог щодо проведення конкурсів є сьогодні тільки у організаторів міських перевезень, де органи місцевого самоврядування є замовниками послуг, розпорядниками коштів, власниками землі та інфраструктури на ввіреній їм території. Об'єктом конкурсу в цьому випадку повинні бути види перевезень на визначеній території міст.

Приведення умов перевезень до європейських вимог роботи на міжміських маршрутах, створення рівних умов і підвищення підприємницького інтересу, враховуючи нинішнє важке положення в галузі можливе в найкоротший період. При цьому мають право на життя різні варіанти. Самим оптимальним в затратах для перевізника є наступний:

- встановити безтерміновий період дії, виданих на конкурсних засадах договорів-дозволів;
- регулярний вид перевезень наділити статусом головного виду перевезень;
- регулярно-спеціальний вид перевезень (школярі, працівники підприємств, екскурсії) для надання послуг в межах населених пунктів та прилеглих територій, що є економічно обгрунтованим за дозволом органів місцевого самоврядування;
- нерегулярний вид перевезень об'єднати з видом перевезень для власних потреб.

Надання послуг здійснювати на підставі попередньої сплати місцевого фіксованого податку, встановлений на клас і категорію автобуса, за кожен оборотний рейс або день поїздки. Обмеження додаткових видів перевезень мають право на дискусії і можуть мати різні форми та характер але незмінним і головним при цьому потрібно залишить економічну доцільність. При забезпечені органом регулювання чіткого розмежування видів перевезень з визначеними критеріями доступу та умовами виконання кожного виду, створяться умови саморегуляції у формуванні єдиної маршрутної мережі регулярних перевезень, як самої комерційно-привабливої.

Для сталого розвитку таких умов, потрібна мобільність вказаної мережі сполучень яка буде надавати можливість перевізнику оперативно реагувати на потреби споживачів послуг без погодження регулятором. Така можливість буде при умові скасування державного реєстру міжміської маршрутної мережі і переведення її в статус інформації для споживачів послуг. При дотриманні регулятором зазначених умов, ліквідуються протиріччя між двома суб'єктами господарювання і підвищений комерційний інтерес у перевізників отримують автостанції, економічний стан яких прямо залежить від кількості заїздів автобусів.

Список літератури

1. Закон України "Про автомобільний транспорт" (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105).
2. Закон України "Про ліцензування видів господарської діяльності" (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 23, ст.158).
3. Закон України "Про управління об'єктами державної власності" (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2006, N 46, ст.456).
4. Регламент (ЕС) № 1073/2009 Европейского парламента и Совета ЕС об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006**. (новая редакция) (Страсбург, 21 октября 2009 года).
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12. 2008 р. № 1081 Витяг, Про затвердження "Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування".
6. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 "Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту".
7. Журнал "Автоконтинент" N10 (132), 2013 р.
8. Журнал "Укравтотранс" N11 (28), 2015 р.

References

1. *Zakon* Ukrayiny (2001). "Pro avtomobil'nyy transport" [About road transport] (Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR), N 22, 105).
2. *Zakon* Ukrayiny (2015). "Pro litsenzuvannya vydiv hospodars'koyi diyal'nosti" [About licensing of kinds of economic activities] (Vidomosti Verkhovnoyi Rady (VVR), № 23, 158).
3. *Zakon* Ukrayiny (2006). "Pro upravlinnya obyektamy derzhavnoyi vlasnosti" [About management of objects of state ownership] (Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR), 2006, N 46, 456).
4. *Rehlament* (ES) (2009). № 1073/2009 Evropeyskoho parlamenta y Soveta ES ob obshchikh pravylakh dlya dostupa k mezhdunarodnomu rynku avtobusnoho transportnoho soobshchenyya y o vnesenyy yzmenenyy v Rehlament (ES) [Of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international market of bus transport and amending Regulation (EU)] 561/2006**. (novaya redaktsyya) (Strasburh, 21 oktyabrya 2009 hoda).
5. *Postanova* Kabinetu Ministriv Ukrayiny (2008). vid 03.12. 2008 r. № 1081 Vytyah, Pro zatverdzhennya "Poryadku provedennya konkursu z perevezennya pasazhyriv na avtobusnomu marshruti zahal'noho korystuvannya" [The order of carrying out competition on transportation of passengers on bus routes of common use].

6. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny* (1997). vid 18.02.1997 r. № 176 "Pro zatverdzhennya Pravyl nadannya posluh pasazhyrs'koho avtomobil'noho transportu" [About approval of Rules of provision of passenger automobile transport].
7. *Zhurnal "Avtokontynent"* (2013). [Avtokontinent], N10 (132), 20.
8. *Zhurnal "Ukravtotrans"* (2015). [Ukravtotrans], N11 (28), 15.

КОНКУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ УКРАИНЫ

П. А. Овчар

Аннотация. В статье предлагается анализ и решение проблемы про несогласованность и наличие противоречий национального законодательства рыночным условиям функционирования отрасли автомобильного транспорта.

Решение этой проблемы обеспечит финансовую стабильность деятельности перевозчика и развитие услуг автобусных перевозок в целом.

Ограничение дополнительных видов перевозок имеют право на дискуссии и могут иметь различные формы и характер но неизменным и главным при этом нужно оставит экономическую целесообразность. При обеспечении органом регулирования четкого разграничения видов перевозок по определенным критериям доступа и условиями выполнения каждого вида, создадутся условия саморегуляции в формировании единой маршрутной сети регулярных перевозок, как самой коммерчески-привлекательной. Для устойчивого развития таких условий, нужна мобильность указанной сети сообщений которая будет предоставлять возможность перевозчику оперативно реагировать на нужды потребителей услуг без согласования с регулятором. Такая возможность будет при условии отмены государственного реестра междугородной маршрутной сети и перевод ее в статус информации для потребителей услуг. При соблюдении регулятором указанных условий, ликвидируются противоречия между двумя субъектами хозяйствования и повышенный коммерческий интерес у перевозчиков получают автостанции, экономическое состояние которых прямо зависит от количества заездов автобусов.

Ключевые слова: *пассажирские перевозки, транспортный процесс, экономика, автомобильный транспорт, маршрут*

COMPETITIVE PROVISION OF PASSENGER TRANSPORT IN CONDITIONS OF UKRAINE

P. A. Ovchar

Abstract. The paper offers an analysis and solution to problem about the inconsistency and contradictions of national legislation, market conditions of functioning of the road transport industry.

The solution to this problem will ensure the financial stability of the carrier and services development of bus transportation in general.

The limit of additional types of transportation have the right to debate and can have different forms and character but always main it should leave economic feasibility. While providing the regulatory authority a clear delineation of the types of traffic on certain eligibility criteria and conditions of execution of each kind, the conditions of self-regulation in the formation of a common route network of regular services, as the most commercially attractive. For the sustainable development of such conditions, the desired mobility of the network a message which will allow the carrier to respond quickly to the needs of consumers of services without the consent of the regulator. This option will be subject to the cancellation policy of the state register long-distance route network and the status information for consumers. Subject to regulator these conditions, and eliminating the contradictions between the two entities and the increased commercial interest carriers will get the bus, the economic status of which directly depends on the number of arrivals of buses.

Key words: passenger transport, transport process, economy, road transport, route

УДК 666.62

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ФІЗИКО-МЕХАНІЧНИХ ВЛАСТИВОСТЕЙ МАТЕРІАЛУ, ЩО ПРЕСУЄТЬСЯ

В. Н. Зубко, кандидат технічних наук

С. П. Соколік, інженер

Сумський національний аграрний університет

В. В. Чуба, кандидат технічних наук

***Національний університет біоресурсів і
природокористування***

e-mail: slovs@list.ru

Анотація. У статті виконано аналіз досліджень фізико-механічних властивостей рослинних матеріалів, як сировини для отримання паливних брикетів. Досліджено вплив даних властивостей на параметри і режими роботи устаткування для формування гранул та брикетів.

Величина продуктивності процесу просування суміші в циліндрі прес-екструдера в великій мірі залежить від сил тертя,

© В. Н. Зубко, С. П. Соколік, В. В. Чуба, 2016