

РЕФОРМУВАННЯ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ – ШЛЯХ ДО РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

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

Анотація. В умовах ринку автостанції, які є важливою складовою у наданні супутніх послуг пасажиром, пов'язують з перевізником, у переважній більшості нерентабельні і поступово зникають з ринку транспортних послуг. Сьогодні містам з кількістю жителів менше 20 тис. досить важко похвалитися успішним функціонуванням автостанцій, а пересічним громадянам прикро, що до переліку цих міст входять також і районні центри. Перевізники в свою чергу почуваються не краще, враховуючи, що вони є головними надавачами транспортних послуг і несуть повну відповідальність за безпеку перевезень. Уже сьогодні їх витрати в гонитві за пасажиром разом із ПММ складають не менше 80% за кожну зароблену гривню. Разом з тим, основа відносин цих суб'єктів господарювання закладена в чинному законодавстві, яке спрямоване на стимулювання їх економічного розвитку. Зокрема, згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт» - «автостанція – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів». Виходячи з наведеного, слід звернути увагу на те, що на території торгівельно – розважального комплексу під вивіскою «автостанція» вступає в силу норма ст.36 Закону України «Про автомобільний транспорт» «За надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїзні квитки, стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка», згідно якої з пасажира, у разі придбання квитка, автоматично стягується автостанційний збір за користування інфраструктурою.

В статті описуються основні вимоги щодо реформування відносин між автостанціями та пасажирськими автопідприємствами. В ринкових умовах ефективна діяльність транспортних підприємств суттєво залежить від реформування транспортної галузі. Дотримання відповідних законодавчих і нормативних норм та правил створить можливості честної конкуренції на ринку пасажирських перевезень і ефективне забезпечення безпеки та якості послуг.

© П. А. Овчар, 2017

Ключові слова: *пасажирський транспорт, автостанції, ефективна діяльність, автобус, законодавче забезпечення*

Постановка проблеми. Забезпечення ефективної діяльності транспортних підприємств суттєво залежатиме від реформування транспортної галузі в цілому. Протягом 15 років точиться полеміка серед пасажирських перевізників, щодо договірних відносин з автостанціями. З кожним роком ця проблема все більше загострюється.

Ефективна діяльність автостанцій, які є важливою складовою у наданні супутніх послуг пасажирам, пов'язується з перевізниками, у переважній більшості нерентабельна і поступово зникає з ринку транспортних послуг. Сьогодні містам з кількістю жителів менше 20 тис. досить важко презентувати успішність функціонування автостанцій, а пересічним громадянам прикро, що до переліку цих міст входять також і районні центри [1, 2, 4].

Перевізники в свою чергу почуваються не краще, враховуючи, що вони є головними надавачами транспортних послуг і несуть повну відповідальність за безпеку перевезень. Уже сьогодні їх витрати в гонитві за пасажирами разом із ПММ складають не менше 80% у кожній заробленій гривні. При цьому перевізники та автостанції, як рівноправні суб'єкти господарювання що забезпечують технологічний процес надання послуг не можуть знайти компроміс між власними інтересами та користю і благом для пасажира.

Але чому перевізники намагаються будь-якими способами оминати автостанцію і посадити пасажира в транспортний засіб за її межами, а автостанції в свою чергу додають багато зусиль, щоб змусити перевізників передавати автостанції функції продажу квитків і здійснювати посадку пасажирів на платформах автостанції.

Метою досліджень є аналіз та перспективи ефективної діяльності транспортних підприємств при реформуванні галузі.

Результати досліджень. Існує багато причин такої поведінки перевізників, але як правило, всі вони є наслідком невідповідності вимог автостанції до перевізника та пасажирів в ринкових умовах роботи.

Разом з тим, основа відносин суб'єктів господарювання закладена в чинному законодавстві, яке спрямоване на стимулювання економічного розвитку [2, 3, 4]. Зокрема, згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт» – «автостанція – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів». Іншими словами це об'єкт управління в

сфері послуг, який нічим сьогодні не відрізняється від торгівельно – розважальних комплексів зі своїми зручними безкоштовними і просторими автостоянками, прекрасно визначеними дорожніми знаками та розміткою. У тому, що рівень обслуговування громадян високий переконувати не потрібно [3, 5]. В торгівельно – розважальному комплексі представлено все – магазини, кафе, салони, різні кіоски з надання побутових послуг (ремонт, пошиття, фото та ін.), а також офіси та представництва туристичних фірм, які пропонують послуги туризму та здійснюють продаж квитків на всі види транспорту в тому числі і на автобус. При цьому слід наголосити, що вимоги до торгівельно – розважальних комплексів та автостанцій відносно безпеки (санітарної, пожежної, транспортної та ін.) ставляться однакові. При цьому громадяни користуючись інфраструктурою торгівельного комплексу сплачують тільки вартість товарів і послуг без додаткового торгового збору за користування інфраструктурою комплексу. Ця істина всім зрозуміла, що в ринкових умовах ці витрати беруть на себе суб'єкти господарювання які пропонують товари або послуги.

Виходячи з наведеного, слід звернути увагу на те, що на території торгівельно – розважального комплексу під вивіскою «автостанція» вступає в силу норма ст.36 Закону України «Про автомобільний транспорт» «За надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїздні квитки, стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка», згідно якої з пасажирів, у разі придбання квитка, автоматично стягується автостанційний збір за користування інфраструктурою [1, 2, 3].

Фактично вказана норма спричиняє розподіл громадян, які завітали до автостанції, на дві категорії. Одна категорія громадян не придбаваючи квитків користуються безкоштовно всією інфраструктурою автостанцій без обмежень, а інша категорія громадян – пасажирів – може так чи ні скористатись інфраструктурою, але придбавши квиток на поїздку в автобусі, без власного на те бажання оплачує ці витрати за інших. Це тільки один із чинників, що очолює перелік непривабливості послуги автостанцій для пасажирів, унормований Законом.

Поняття збору (торгового, залізничного, аеропортового та ін.) у підсвідомості громадян залишається як мізерною фіксованою величиною, доданою до ціни товару чи послуги. Головною ознакою будь-якого додаткового збору є постійна величина незалежна від ціни товару чи послуги. Проста економічна аксіома не потребує доведення, так це заведено на залізничному та авіаційному транспорті. Водночас, на автомобільному транспорті поняття автостанційного збору суттєво змінено за своєю сутністю нормою

ст.36 Закону України «Про автомобільний транспорт» яка визначає «автостанційний збір, що входить до вартості квитка» і сплачується пасажиром, надає право автостанції (нонсенс в умовах ринку) як агенту з продажу послуг отримувати доходи шляхом нарахування збору у відсотках на ціну послуги іншого суб'єкта господарювання (перевізника). Як приклад: У представленому рахунку за доставлений евакуатором автомобіль на СТО зазначена сума послуги доставки не від затрат (відстань, маси авто) а нараховується 20% на вартість автомобіля. Як результат – нерозуміння з'явиться у кожного замовника такої послуги [4, 5].

Такий спосіб оплати автостанційного збору спотворює рівні умови роботи та право вибору.

Враховуючи те, що втостанція справляє автостанційний збір унормований Законом також із перевізника який уже закладений у собівартості перевезень, пасажир як кінцевий споживач послуги оплачує його двічі. В результаті послуга перевезення для пасажирів збільшується до 30% від фактичної вартості проїзду.

Це є другим негативним фактором, який входить до переліку чинників непривабливості такого виду транспортних послуг для пасажирів.

Розглядаючи сферу застосування норми ст.36 закону України «Про автомобільний транспорт» до суб'єктів господарювання, якими є автостанція і перевізник, яка регулює тільки вид регулярних перевезень, неможливо виправдати наявність створених умов у розвитку господарських відносин між ними та забезпечити конкурентоспроможність ринку автостанційних послуг з наступних причин.

В ринкових умовах для споживача послуг не існує поняття вартість проїзду та вартість квитка в тому числі, наявність та порядок розподілу між ними автостанційного збору. Для пасажирів важлива вартість послуги і можливість її альтернативного вибору. Жорстка конкуренція між перевізниками на всіх видах перевезень (регулярних без АС; регулярно-спеціальних; нерегулярних; легковими автомобілями на замовлення; таксі) створили мізерну різницю в ціні послуги на перевезення і надали споживачам широкі можливості для вибору. Згадана норма Закону, яка надає право автостанції обслуговувати тільки регулярного перевізника, автоматично збільшує конкурентну ціну послуги перевезення до 30% яка втрачає ринкову привабливість для споживача послуги і стає не конкурентноздатною для перевізника. Яскравим прикладом ринкової економічної доцільності у конкурентному середовищі є використання легкових автомобілів пасажиромісткістю 7 пасажирів (зокрема, Mercedes «Vito»), у протигагу мікроавтобусам. На сьогодні

перевізники надають послуги з перевезення груп пасажирів на відстань більше 200 км за ціною квитка суттєво нижчою у порівнянні з придбаним на автостанції.

Вважаю необхідним наголосити, що норми статей 32 та 36 закону України «Про автомобільний транспорт» створюють умови для недобросовісної конкуренції та надають перевагу одному суб'єкту господарювання відносно іншого шляхом зобов'язання перевізника відправляти автобуси тільки з автостанції (ст.32), а на території автостанції, з нього стягується автостанційний збір (ст.36). За відсутності належних умов діяльності у взаємодії з автостанцією для перевізника катастрофічно скорочуються можливості для забезпечення необхідної конкурентоспроможності. Адже у такому разі ціна транспортної послуги збільшується до 30%, а якщо ці додаткові витрати бере на себе перевізник, то надання послуг стає збитковим. Крім того, мають місце й інші чинники впливу автостанції в умовах фактичної залежності перевізника:

- упереджене регулювання наповненості салону автобуса перевізника, шляхом перерозподілу продажі квитків на автобуси інших перевізників-конкурентів, які працюють на співпадаючих напрямках;

- контроль та управління фінансовими потоками перевізника;
- можливість користування коштами перевізника;
- безоплатне використання ресурсів перевізника (доставка пасажирів на автостанції, реклама автостанції) через механізм здачі в оренду об'єктів торгівлі та послуг на території автостанції для отримання додаткового прибутку;

- невинуватене утримання перевізником інфраструктури автостанції для громадян, які не користуються транспортними послугами та інше.

Таким чином, за результатом аналізу норми ст.36 закону України «Про автомобільний транспорт» можна з повною впевненістю стверджувати, що її застосування негативно впливає на чинники привабливості транспортних послуг та зацікавленості перевізника у забезпеченні комфортних умов для пасажирів.

Разом з тим, розглядаючи автостанції як важливого учасника процесу перевезень, не можна стверджувати однозначно, що норма ст.36 закону України «Про автомобільний транспорт» створила для них умови ефективного розвитку. Економічно при цьому вони почуваються значно краще від перевізника, це очевидно. Маючи значні можливості, обласні об'єднання автостанцій, керуючись вимогами зазначеної норми і наданими їм на цій основі правами, так і не змогли створити умови ринкової привабливості та доступності у взаємодії автостанцій з пасажиром і перевізником.

Отримавши привілейоване становище утворене нормами статей 32 і 36 закону України «Про автомобільний транспорт» які надали виключне право продажу квитків на території автостанції та стягнення автостанційного збору з усіх пасажирів, в тому числі пільгових категорій, до очікуваного результату розвитку ринку транспортних послуг не привели.

В конкурентному середовищі функції саморегулювання увійшли в протиріччя з розподілом прав суб'єктів господарської діяльності, що не сприяє розвитку ринкових відносин у сфері послуг пасажирського автомобільного транспорту. Як наслідок – обсяг обслуговування пасажирів, згідно з статистичними даними, через автостанційну мережу з кожним роком стрімко падає. Прикладом тому є кількість проданих квитків в середньому на кожне відправлення, яка становить не більше 3–5 пасажирів, при пасажиромісткості автобусів від 17 до 50 місць. Про нове будівництво та капітальні ремонти приміщень автостанцій, які можуть конкурувати з комплексами торгівлі та надання послуг й говорити не приходиться.

Висновки

Враховуючи викладене, норми статей 32 та 36 закону України «Про автомобільний транспорт» для всіх трьох учасників транспортного процесу, (пасажир, перевізника та автостанції) створили нерівні умови вибору та надання послуг, не стали фактором стимулювання розвитку конкурентного середовища і зміцнення ринку пасажирських автомобільних перевезень.

Після проведеного аналізу та узагальнення лишилось відповісти на запитання: що ж робити надалі? Відповідь закладена в канонах формування ринкових відносин. Для виробників товарів, робіт і послуг – конкурентне середовище має характеризуватись рівними умовами та правами, які закріплюються законодавством, а споживачам має надаватись виключне право вибору товарів, робіт і послуг. В таких умовах, на яких сьогодні працює економіка більшості країн, є можливість обійтись без державного регулювання, а на підставі запровадження принципів саморегулювання.

Прикладом цьому є позитивний вітчизняний досвід – внутрішній ринок вантажних перевезень в Україні. Працюючи в рівних умовах, учасники отримали економічний стимул для розбудови логістичних систем, терміналів, складів та комплексів для вантажів, які сьогодні створюють для споживачів транспортних послуг та перевізників максимально ефективні умови роботи.

Динаміка розвитку ринкових відносин та вимоги суспільного розвитку уже сьогодні ставлять в порядок денний необхідність зміни тенденцій щодо розбудови ринку пасажирських автомобільних

послуг через «супермаркети транспортних послуг». Тільки шляхом зняття обмежень на всі види перевезень та надання доступу на продаж й рекламу власних послуг на території терміналу будуть створені умови саморегулювання та подальшого розвитку конкурентного середовища на пасажирському автомобільному транспорті України.

Список літератури

1. Овчар П. Конкурсний доступ до бізнесу чи конкурсний бізнес?. Журнал "Укравтотранс". Київ. Листопад-грудень. 2014. № 11-12. С. 20.
2. Овчар П. Тільки глибока реформа врятує автомобільну галузь. Журнал "Укравтотранс". Київ. Листопад. 2015. № 11. С. 28.
3. Овчар П. Регуляторна діяльність у сфері господарювання: креативний аспект. Матеріали щорічної міжнар. наук.-практ. конф. 08 квітня 2016 р. Київ. АМУ. 2016. С. 111—113.
4. Овчар П. Конкурсне забезпечення пасажирських перевезень в умовах України. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія: техніка та енергетика АПК. 2016. Вип. 241. С. 203—212.
5. Овчар П. Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Збірник матеріалів науково-практичної конференції "Іноваційні технології збалансованого природокористування в АПК". 24-25 березня 2016 р. Ніжин. 2016. С. 111—113.
6. Овчар П. А., Савченко Л. А. Особливості імплементації державою європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту: монографія. Київ. Аспект – Поліграф. 2016. 571с.
7. Миротин Л. Б., Ташбаев И. Е. Системний аналіз в логістиці: підручник. Київ. 2002. 260 с.
8. Самойлов Д. С. Міський транспорт. Москва. Стройиздат. 1983. 160 с.
9. Вельможін А. В., Гудков В. А., Миротин Л. Б. Теорія і організація управління автомобільними перевезеннями: Логістичний аспект формування перевізних процесів: монографія. Волгоград. 2001. 320 с.
10. Міністерство інфраструктури України: [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.
11. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень. сполучення [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http HYPERLINK "http://www.transport_ukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro](http://www.transport_ukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro).
12. Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського парламенту та ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.transport_ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc.
13. Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського парламенту та ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.transport_ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc.

References

1. Ovchar P. A. (2014). Competitive access to business or competitive business? Magazine "Ukravtotrans". Kyiv. November-December. N11-12. 20.
2. Ovchar P. A. (2015). Ovcara only deep reform will save the auto industry. Magazine "Ukravtotrans". Kyiv. November. N11. 28.
3. Ovchar P. A. (2016). Regulatory activities in the field of management, creative aspect. Materials Annual Intern. nauk. and practical. Conf. Kyiv, 08 Apr. 2016. AUC. 111-113.
4. Ovchar P. A. (2016). Competitive providing passenger transportation in terms of Ukraine. Scientific Bulletin of National Agriculture University of Ukraine. Kyiv. 16.
5. Ovchar P. A. (2016). Improving the efficiency of passenger transportation. Proceedings of the scientific conference «Innovative technologies in agriculture balanced nature». Nizhyn. 24-25 March 2016.
6. Ovchar P. A., Savchenko L. A. (2016). Features implement state requirements for European legislation on road transport. Monograph. Kiev. 571.
7. Mirotin L. B. (2002). System analysis in logistics. Textbook. 202.
8. Samoilov D. (1983). Public transport. Moscow. Stroiizdat. 190.
9. Velmozhin A. V., Gudkov V. A., Mirotin L. B. (2001). Theory and organization of road transport management, logistics transportation aspect forming processes. Monograph. Volgograd. 200.
10. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. Access mode: <http://mtu.gov.ua>.
11. Regulation (EC) number 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be followed for the pursuit of activities of road transport operator. Shuttle [electronic resource]. Access: <http://www.transportukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro>.
13. Regulation (EC) number 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market of road freight transport. [Electronic resource]. Access: www.transportukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc.
14. Regulation (EC) number 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market bus services, and amending Regulation (EC) № 561/2006. [Electronic resource]. Access: www.transportukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc.

РЕФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ – ПУТЬ К РАЗВИТИЮ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

П. А. Овчар

Аннотация. В условиях рынка автостанции, которые являются важной составляющей в предоставлении сопутствующих услуг пассажирам, связывают с перевозчиком, в подавляющем большинстве нерентабельные и постепенно исчезают с рынка транспортных услуг. Сегодня городам с количеством жителей менее 20 тыс. Достаточно трудно похвастаться успешным функционированием автостанций, а рядовым гражданам обидно, что в перечень этих городов входят

также и районные центры. Перевозчики в свою очередь чувствуют себя не лучше, учитывая, что они являются главными поставщиками транспортных услуг и несут полную ответственность за безопасность перевозок. Уже сегодня их расходы в погоне за пассажирами вместе с ГСМ составляют не менее 80% за каждую заработанную гривню. Вместе с тем, основа отношений этих субъектов хозяйствования заложена в действующем законодательстве, которое направлено на стимулирование их экономического развития. В частности, согласно Закону Украины «Об автомобильном транспорте» – «автостанция – сооружение или комплекс зданий, сооружений, стоянок и подъездов для принятия, отправления, управления движением автобусов и обслуживания пассажиров». Исходя из изложенного, следует обратить внимание на то, что на территории торгово-развлекательного комплекса под вывеской «автостанция» вступает в силу норма ст.36 Закона Украины «Об автомобильном транспорте» «За предоставление обязательных услуг автостанций с лиц, приобретающих проездные билеты, взимают автостанционный сбор, входит в стоимость билета »,., согласно которой с пассажира, в случае приобретения билета, автоматически взимается автостанционный сбор за пользование инфраструктурой.

В статье описываются основные требования по реформированию отношений между автостанциями и пассажирскими автопредприятиями. В рыночных условиях эффективная деятельность транспортных предприятий существенно зависит от реформирования транспортной отрасли. Соблюдение соответствующих законодательных и нормативных норм и правил создаст возможности честной конкуренции на рынке пассажирских перевозок и эффективное обеспечение безопасности и качества услуг.

Ключевые слова: *пассажирский транспорт, автостанции, эффективная деятельность, автобус, законодательное обеспечение*

REFORMING TRANSPORT SECTOR IS PATH TO DEVELOPMENT OF COMPETITIVE ENVIRONMENT IN PASSENGER TRANSPORT

P. A. Ovchar

Abstract. *In the market of bus station, which are an important component in the provision of related services to passengers, associated with the carrier, the vast majority of unprofitable and gradually disappear from the market of transport services. Today, cities with population of less than 20 thousand hard Enough to boast a successful operation of*

the stations, and ordinary citizens it's a shame that the list of these cities are also regional centers. Carriers, in turn, feel better, given that they are the chief suppliers of transport services and are responsible for the safety of traffic. Today their costs in the pursuit of passengers along with fuel is not less than 80% for each earned hryvnia. However, the basis of the relations of these business entities founded in legislation, which is aimed at stimulating their economic development. In particular, according to the Law of Ukraine "On automobile transport" - "a bus station is a building or complex of buildings, structures, Parking lots and entrances for adoption, administration, traffic control, buses and passenger service". Based on the above, it is necessary to pay attention to the fact that on the territory of the shopping complex under the guise of "bus" enters into force provision of article 36 of the Law of Ukraine "On automobile transport" "For the provision of mandatory services of the bus stations with individuals purchasing tickets, charge autostazione collection, included in the price of the ticket", the passenger, in case of purchase of a ticket automatically charged autostazione fee for the use of infrastructure.

The article describes the basic requirements for reforming the relationship between the bus station and passenger transport companies. In market conditions for effective activity of transport enterprises depends essentially on the reform of the transport industry. Compliance with relevant legislative and regulatory rules and regulations will create the possibility of fair competition in the market of passenger traffic and effective security and quality of service.

Key words: *pas transport, avtostantsyy, effective business, bus*

УДК 620.650.22

ВПЛИВ ШОРСТКОСТІ ПОВЕРХОНЬ ІНСТРУМЕНТУ НА ТЕМПЕРАТУРУ В ЗОНІ РІЗАННЯ

О. Є. Семеновський, кандидат технічних наук

А. О. Богатько, студент

e-mail: semenovski@ukr.net

Анотація. *В статі проведений аналіз проблем, що виникають при підвищенні продуктивності процесу обробки матеріалів різанням в сучасному машинобудуванні.*

© О. Є. Семеновський, А. О. Богатько, 2017