

## **ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ВИМОГ В ГАЛУЗІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНИ**

**П. А. Овчар, кандидат наук з державного управління  
Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
e-mail:p.ovchar22@ukr.net**

**Анотація.** Серед основних завдань щодо приведення законодавчих та нормативних змін, які регулюють діяльність автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, є розробка нового Закону України «Про Автомобільний транспорт».

Достовірність результатів досліджень обумовлена застосуванням основних законів та дотриманням нормативно-правових основ, достатньою апробацією в публікаціях і в доповідях на міжнародних науково-технічних конференціях. Стаття присвячена вирішенню однієї із нагальних проблем щодо імплементації європейських вимог та приведення діяльності суб'єктів господарювання до ринкових умов роботи в галузі автомобільного транспорту.

В роботі на основі теоретичних досліджень удосконалено механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів, вимог до сертифікації та технічного контролю транспортних засобів, вимог до управлінського персоналу суб'єктів господарювання у галузі автомобільних перевезень, основних положень щодо прийняття регламенту (ЄЕС) з метою забезпечення гармонізації системи міжнародних та внутрішніх пасажирських та вантажних перевезень.

В статті розглядаються результати дослідження операційних стратегій реформування автомобільної галузі України, які включають такі складові, як формування системи управління транспортними процесами в галузі пасажирських перевезень, управління якістю перевезення, зменшення транспортних витрат. В статті головною метою є організація максимально ефективної діяльності транспортних підприємств та їх взаємодії із органами влади та громадськістю. Вирішення питань, які гостро стоять перед перевізниками в процесі здійснення їх основного виду діяльності – наданні послуг є одним із пріоритетних напрямків роботи структурних підрозділів Мінінфраструктури та Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень зокрема.

**Ключові слова:** *імплементація, пасажирські перевезення, стратегії, Євроінтеграційна угода, транспорт, гармонізація системи, автомобільний транспорт*

**Постановка проблеми.** Рівень розвитку транспортної системи держави свідчить про її цивілізованість та розвиток економіки в цілому, проте сучасний стан ринку пасажирських перевезень України один з найбільш проблемних та заангажованих. Неefективність діючої стратегії розвитку призвела до повномасштабної кризи, повної некерованості та зубожіння галузі.

Недосконале правове регулювання даної сфери та як наслідок надмірне втручання держави у життя галузі породжують ряд негативних соціальних наслідків як для перевізника, так і для споживача транспортних послуг.

Сьогодні існує проблема неузгодженості і протиріччя ринкових умов роботи з методами та принципами державного регулювання галузі автомобільного транспорту, що створило гальмівний фактор подальшого утворення конкурентного середовища і як наслідок привело до відсутності інвестиційної привабливості та неможливості подальшого розвитку ринкових відносин в даній сфері. З причини відсутності комерційної зацікавленості, бізнес регулярних автобусних перевезень в Україні на сьогоднішній день майже не розвивається.

Вся країна більше 20 років назад взяла курс на ринкову економіку, а сектор автомобільних пасажирських перевезень продовжує регулюватися механізмами і принципами централізованої планової економіки радянського періоду, які увійшли в протиріччя з ринковими принципами та умовами роботи.

Користуючись старими нормами, держава продовжує управляти капіталом інвестора і проводити конкурси на капіталізований приватний бізнес регулярних міжміських автобусних перевезень. Жодна країна Європи такого не робить, тому що це є безпосередньо гальмівним фактором і потужною перепорою для розвитку.

**Аналіз останніх досліджень.** Дослідженнями транспортного обслуговування підприємств займаються такі вчені, як Є. А. Бузовський, В. Г. Василенко, М. Г. Вергун, В. А. Гоберман, Л. Ф. Кормаков, В. І. Котелянець, та інші [1].

Підкреслюючи вагомість сформованих теоретико-методологічних та практичних розробок зазначених вчених, слід зазначити, що у вітчизняній економічній науці питанням транспортного обслуговування пасажирів, на наш погляд, приділяється ще недостатньо уваги. Зокрема, потребує додаткового

вивчення вплив рівня транспортного обслуговування на конкурентоспроможність послуг, формування операційної стратегії транспортного обслуговування, забезпечення високої якості транспортних процесів.

**Метою досліджень** є підвищення ефективності пасажирських перевезень шляхом впровадження Європейських вимог в галузі пасажирських перевезень.

**Результати досліджень.** Аналізуючи офіційну статистику кількості відправлень (перевезень) пасажирів автомобільним транспортом (автобуси) у порівнянні з іншими видами транспорту, їх кількість становить близько 44 %, міський електротранспорт – 49% [1].

Серед основних завдань стосовно приведення у відповідність законодавчих та нормативних актів до вимог регламентів ЄС, які регулюють діяльність внутрішніх та міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів є розробка нової редакції Закону України "Про автомобільний транспорт", та внесення фундаментальних змін до діючого закону.

Дотримання нормативних та правових положень Регламенту ЄС, які забезпечують ринкові умови роботи, забезпечать конкурентоспроможність послуг перевезень, створять розподіл дозволів максимально прозорим та таким, що унеможливив будь-які прояви корупційних ознак в організації ефективних процесів при перевезенні вантажів та пасажирів.

За даними сайту Міністерства інфраструктури у міжміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 148 млн. пасажирів із 225 млн., тролейбусами 6 млн. У приміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 621 млн. пасажирів із 990 млн.

У міському сполученні перевезено 5407 млн. пасажирів з них: автомобільним транспортом (автобуси) 2575 млн.; тролейбусами 1300 млн.; трамваями 757 млн.; метрополітеном 775 млн.

Пасажирообіг автомобільним транспортом (автобуси) становить: 49 млрд.пас.км, що становить 38 % від всіх видів транспорту, тролейбусами – 7,6 млрд.пас.км, що становить 6 %, трамваями – 4.1 млрд.пас.км, що становить 3 %.

На даний час в автомобільній транспортній системі України налічується більше 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн. легкових автомобілів; 250 тис. автобусів; 1,3 млн. вантажних автомобілів; понад 840 тис. од. мототранспорту.

У цілому, на ринку комерційних перевезень в цей час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують більш 154 тис. транспортних

засобів. На сьогодні в Україні нараховується близько 240 підприємств, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. Маршрутна мережа єднає Україну з 23 іноземними країнами та становить понад 400 регулярних автобусних маршрутів. На обслуговуванні цих маршрутів задіяно понад 1,5 тисячі автобусів.

Парк автобусів українських перевізників, у зв'язку з відсутністю в Україні виробництва автобусів для міжнародних перевезень та високими ставками ввізного мита (20% від митної вартості + 20% ПДВ), на 80% складається з транспортних засобів віком понад 10 років, що викликає негативні наслідки в питаннях комфортності перевезень та питаннях екології і підтримки їх належного технічного стану.

Станом на 04.12.2016 в Україні (у т.ч. і в АР Крим і Севастополі) за інформацією Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті налічується 739 атестованих автостанцій. З них 39 першого класу, 30 другого класу, 388 третього класу, 195 четвертого класу та 87 п'ятого класу [1].

Міський електричний транспорт функціонує у: 51 місті України (53 підприємства) у яких працюють понад 33 тис. осіб та експлуатується: 2646 трамвайних вагонів, 3736 тролейбусів, 1927 км трамвайних ліній (177 маршрутів); 4412 км тролейбусних ліній (405 маршрутів) [1].

Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) користується понад 2 млрд. пасажирів (з них 67% – громадяни пільгових категорій).

За підсумками поточного року загальні доходи підприємств зменшились на 8,7 відсотків та склали 1282 млн. гривень. Зменшенню доходів сприяє скорочення обсягів субвенції з державного бюджету на компенсацію пільгового проїзду громадян окремих категорій на 6,7 відсотки, скорочення обсягів фінансування з місцевих бюджетів на 12,7 відсотків та зменшення збору виручки від реалізації проїзних документів на 7 відсотків.

Видатки підприємств зменшуються порівняно з аналогічним періодом минулого року на 7,7 відсотків та склали 1667 млн. гривень. Невідшкодовані витрати підприємств за пасажироперевезення за 9 місяців склали 23 відсотка.

Головним розпорядником коштів цієї субвенції являється Міністерство фінансів України. При Міністерстві праці та соціальної політики створена і функціонує інформаційна база даних (реєстр) пільговиків [1].

Таким чином, формування та розподіл компенсаційних надходжень за пільгові пасажироперевезення виходить за межі компетенції Мінінфраструктури [1].

За розрахунками підприємств потреба в компенсації підприємствам цієї галузі складає близько 1800 млн. гривень. Фактичний обсяг компенсації державою втрат підприємств від пільгових пасажироперевезень становить близько 46–50 відсотків від їх собівартості.

Насамперед через старіння і скорочення парку рухомого складу та погіршення його технічного стану відбувається зменшення обсягів пасажироперевезень і транспортної роботи, погіршення якості та безпеки транспортних послуг.

Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС здійснюється на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції.

Основними стратегічними документами для досягнення цих цілей є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами – членами, з іншої сторони та Порядок денний асоціації Україна – ЄС [1, 2].

Угода про асоціацію визначає якісно новий формат відносин між Україною та ЄС і слугує стратегічним орієнтиром системних соціально-економічних реформ в Україні, яка є частиною Угоди, визначає правову базу для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, а також регуляторного наближення, спрямованого на поступове входження економіки України до спільного ринку ЄС. Утворена ефективна платформа для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння у покращенні транспортних сполучень між ЄС та його найближчими сусідами. Транспортні мережі та послуги відіграють ключову роль у поліпшенні якості життя громадян країни та у зростанні можливостей розвитку промисловості. Тому, транспорт є однією з ключових сфер співпраці між ЄС та Україною, й відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС [1].

Метою реформування та внесення змін до законодавчої бази є підвищення ефективності, безпечності та соціальних стандартів діяльності автомобільного транспорту з використанням провідних практик держав-членів ЄС [1, 2, 3, 4].

Завдання проекту: створення умов для зменшення корупції в автомобільному секторі економіки шляхом впровадження ефективних європейських норм діяльності, простих, прозорих та однакових умов допуску до ринку перевезень, та системи

електронного обліку і контролю; забезпечення чесних умов конкуренції на ринку автоперевезень, що сприятиме видаленню нелегальних перевезень; забезпечення підвищення рівня безпеки та якості послуг АТ (порушення режимів праці та відпочинку водіїв, перевищення швидкості, надмірного завантаження транспортних засобів, відповідність їх технічного стану); творення умов для ефективного розвитку транспортної мережі, підприємств АТ, оновлення транспортних засобів; підвищення соціальних стандартів послуг пасажирського автотранспорту. Проектом передбачено внесення змін до 5-ти Законів і Кодексу: Закони України: Про автомобільний транспорт, Про дорожній рух, Про ліцензування певних видів господарської діяльності, Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів, Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності

Задля забезпечення зменшення навантаження на ринок та поступового впровадження європейських норм та стандартів передбачено перехідні режими впровадження норм законодавства відповідно до Угоди про асоціацію: за часом 1–5 років, за категоріями транспортних засобів, за видами перевезень.

За п'ять років має бути скасовано, розроблено або внесено зміни у понад 40 нормативно правових актів.

Проектом пропонується імплементувати норми 14-ти актів законодавства ЄС.

9 актів – згідно з Угодою про асоціацію та 5 – системно з ними пов'язаних, що врегульовують такі питання:

- Допуск до ринку перевезень. Регламенти 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009.
- Організація громадських перевезень, соціальний захист. Регламент 1370/2009.
- Робочий час та час відпочинку водіїв, застосування тахографів. Регламенти 561/2006 та 3821/85, Директиви 2002/15/ЄС та 2006/22/ЄС.
- Підтримання рівня професійної компетентності водіїв. Директива 2003/59/ЄС.
- Застосування обмежувачів швидкості. Директива 92/6/ЄЕС.
- Безпечність конструкції та технічного стану транспортних засобів. Директива 2009/40/ЄС (замінена Директивою 2014/45/ЄС), Директива 2000/30/ЄС, Регламент 461/2010, Директива 2007/46/ЄС.
- Прогноз результатів.

Прийняття акта дасть змогу: органам електротранспорту, адміністративним комісіям при виконавчих комітетах сільських, селищних, міських рад та виконавчим комітетам сільських,

селищних, міських рад (та їх уповноваженим особам) розглядати справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з безквитковим проїздом пасажирів у транспорті; підвищити відповідальність пасажирів за сплату вартості проїзду в міському пасажирському транспорті (зменшити кількість пасажирів, які ухиляються від сплати за проїзд); зменшити фінансові втрати міського пасажирського транспорту.

Запропоновані зміни покликані підсилити положення чинного Кодексу України про адміністративні правопорушення та вдосконалити механізм розгляду справ про адміністративні правопорушення, а також сприяти зменшенню кількості адміністративних правопорушень, пов'язаних з ухилянням від сплати за проїзд в автомобільному та міському електричному транспорті.

### **Висновки**

Реформування та внесення змін до законодавчої бази призведе до підвищення ефективності, безпеки та соціальних стандартів діяльності автомобільного транспорту з використанням провідних практик держав-членів ЄС.

Доведено, що в результаті отриманих змін: створяться умови для зменшення корупції в автомобільному секторі економіки шляхом впровадження ефективних європейських норм діяльності, простих, прозорих та однакових умов допуску до ринку перевезень, та системи електронного обліку і контролю; з'являться чесні умови конкуренції на ринку автоперевезень, що сприятиме видаленню нелегальних перевезень; значно підвищиться рівень безпеки та якості послуг АТ (порушення режимів праці та відпочинку водіїв, перевищення швидкості, надмірного завантаження транспортних засобів, відповідність їх технічного стану); створяться умови для ефективного розвитку транспортної мережі, підприємств АТ, оновлення транспортних засобів; підвищаться соціальні стандарти послуг пасажирського автотранспорту.

### **Список літератури**

1. *Овчар П. А., Савченко Л. А.* Особливості імплементації державою європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту: монографія. Київ. Аспект-Поліграф. 2016. 571 с.
2. *Овчар П. А.* Конкурсне забезпечення пасажирських перевезень в умовах України. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Київ. 2016.
3. *Овчар П. А.* Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Збірник матеріалів науково-практичної конференції "Іноваційні технології збалансованого природокористування в АПК". Ніжин, 24-25 березня 2016.
4. *Миротин Л. Б., Ташбаев И. Е.* Системний аналіз в логістиці: підручник. 2002.

## References

1. *Ovchar, P. A., Savchenko L. A. (2016). Features of implementation of government requirements of the European legislation in field of motor transport: monograph. Kiev. Aspekt-Poligraf. 571.*
2. *Ovchar, P. A. (2016). Competitive maintenance of passenger traffic in the conditions of Ukraine. Scientific Bulletin of National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine. Kiev. 16.*
3. *Ovchar, P. A. (2016). Efficiency of passenger transportation. The collection of materials of scientific-practical conference. Innovative technologies sustainable natural resource management in agriculture. NIN, 24-25 March 2016. 12.*
4. *Mirotin, L. B., Tashbaev, S. E. (2002). System analysis in logistics: textbook. 20.*

## ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ ГОСУДАРСТВОМ ЕВРОПЕЙСКИХ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

**П. А. Овчар**

**Аннотация.** Среди основных задач по приведению законодательных и нормативных изменений, регулирующих деятельность автомобильных перевозок пассажиров и грузов, является разработка нового Закона Украины «Об автомобильном транспорте».

Достоверность результатов исследований обусловлена применением основных законов и соблюдения нормативно-правовых основ, достаточной апробацией в публикациях и в докладах на международных научно-технических конференциях. Статья посвящена решению одной из актуальных проблем по имплементации европейских требований и приведения деятельности субъектов хозяйствования к рыночным условиям работы в области автомобильного транспорта.

В работе на основе теоретических исследований усовершенствован механизм формирования тарифов на услуги по перевозке пассажиров, требований к сертификации и технического контроля транспортных средств, требований к управленческому персоналу субъектов хозяйствования в области автомобильных перевозок, основных положений о принятии регламента (ЕЭС) с целью обеспечения гармонизации системы международных и внутренних пассажирских и грузовых перевозок.

В статье рассматриваются результаты исследования операционных стратегий реформирования автомобильной отрасли Украины, включая такие составляющие, как формирование системы управления транспортными процессами в области пассажирских перевозок, управления качеством перевозки, уменьшение транспортных расходов. В статье главной целью является организация максимально эффективной

деятельности транспортных предприятий и их взаимодействия с органами власти и общественностью. Решение вопросов, которые остро стоят перед перевозчиками в процессе осуществления их основного вида деятельности - предоставлении услуг является одним из приоритетных направлений работы структурных подразделений Мининфраструктуры и Департамента стратегического развития дорожного рынка и автомобильных перевозок в частности.

**Ключевые слова:** имплементация, пассажирские перевозки, стратегии, Евроинтеграционное соглашение, транспорт, гармонизация системы, автомобильный транспорт

## **IMPLEMENTATION BY THE STATE EUROPEAN REQUIREMENTS FOR PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINE**

***P. A. Ovchar***

**Annotation.** *Among the main tasks for bringing legislative and regulatory changes regulating the activities of road transport of passengers and cargo is the development of a new Law of Ukraine "On motor transport".*

*The reliability of the research results is due to the application of basic laws and compliance with legal and regulatory frameworks, sufficient approbation in publications and reports at international scientific and technical conferences. The article is devoted to the solution of one of the pressing problems on the implementation of European requirements and bringing the activity of business entities to market conditions in the field of road transport.*

*In work on the basis of theoretical studies, the mechanism for the formation of tariffs for passenger transportation services, requirements for certification and technical control of vehicles, requirements for management personnel of economic entities in the field of road transport, the main provisions on the adoption of regulations (EEC) to improve the harmonization of the system of international and domestic passenger and freight traffic.*

*The article examines the results of the study of operational strategies for reforming the automotive industry in Ukraine, including such components as the formation of a system for managing transport processes in the field of passenger transportation, the quality management of transportation, and the reduction of transportation costs. The main goal of the article is to organize the most effective activity of transport enterprises and their interaction with authorities and the public. The solution of issues that are acute for carriers in the process of*

*carrying out their core business - the provision of services is one of the priority directions of the work of the structural subdivisions of the Ministry of Infrastructure and the Department of strategic development of the road market and road transport in particular.*

**Key words:** *implementation, passenger transportation, strategy, Eurointegration agreement, transport, system harmonization, road transport*

УДК 656.13.072.073

## **ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ У РОЗРАХУНКУ ТАРИФІВ НА ПОСЛУГИ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Л. А. Савченко, кандидат технічних наук  
Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
e-mail: Lilya\_savchenko@ukr.net**

**Анотація.** *В статті розглядаються інноваційні підходи розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту.*

*Існуюча методика розрахунку тарифів є загальноприйнятною і використовується під час встановлення тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського транспорту.*

*На сьогоднішній день методика визначення тарифів на послуги з перевезення обґрунтована не належним чином. На території територіальної громади міст та населених пунктів тарифи для населення на пасажирські перевезення регулюються виконавчими органами. Існуюча методика встановлює економічно обґрунтований тариф з прибутком 10%. Виникає потреба у регульованому тарифі. Його відсутність створює умови для перевізника працювати у збиток. Усунення такого негативного явища потребує чіткого визначення порядку та способу корегування методики визначення тарифів на автомобільному транспорті загального користування.*

*Пропонується введення нових понять та принципу їх ефективної діяльності таких видів тарифів, як: економічно обґрунтований та регульований тариф на послуги пасажирського транспорту.*

© Л. А. Савченко, 2017