

## ПРОБЛЕМИ КОНКУРЕНТНОГО РОЗВИТКУ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ринок міжнародних автомобільних пасажирських перевезень є ринком, що динамічно розвивається, а відповідно цей ринок є важливим для економіки держави, адже він забезпечує додаткові зайнятості громадян, надходження до бюджету та розвиток суміжних галузей.

Однак, як і в цілому економіка України, цей ринок має цілу низку проблем, що сповільнює, а інколи, і унеможлиблює, розвиток ринку. До таких проблем належать:

1. Законодавча колізія в сфері укладання договорів на міжнародні перевезення, а саме відповідно до Цивільного кодексу України між підприємствами перевізником та замовником можна укласти одну угоду на одне та більше перевезень, а згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» угоду потрібно укладати на кожне перевезення.
2. Відповідно до міжнародних угод кількість дозволів для перевізників для кожної країни є різною. Інколи виникає проблема недостачі таких дозволів для «популярних країн». Окрім того, такий дозвіл можуть отримати тільки члени АсМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників).
3. На початку 2013 року була ліквідована служба міжнародних автомобільних перевезень, що здійснювала контроль перевезень на кордонах, а до цього часу її функції чітко не передані жодному іншому органу.
4. Контроль та регулювання на ринку одночасно здійснюють два органи: Укртрансінспекція та департамент автомобільного транспорту при Міністерстві інфраструктури.
5. Технічний стан автомобільного парку перевізників перебуває у незадовільному стані: близько 80% автобусів не відповідають міжнародним вимогам по викидам вуглеводню. Окрім того варто відзначити, що Україна приєдналась до міжнародної угоди Interbus, відповідно до якої на міжнародних маршрутах використовуватимуть автобуси, випущені не раніше 1993 року. Багато перевізників просто фінансово не спроможні оновлювати парк, зважаючи на високі податки при імпорті автобусів. Ще однією проблемою, що впливає з укладеної угоди є відсутність відповідної оновленої інструкції щодо оформлення супроводжуючих документів на перевезення, а діюча інструкція 2007 року не відповідає укладеній угоді.
6. Конфлікт між перевізниками та польськими митними органами з приводу порушення пасажирами автобусів паспортно-візових вимог.
7. Необхідність перевізників утримувати великий штат водіїв через обмежений термін дії візи.
8. Відсутність достатньої кількості сервісних центрів обслуговування автотранспорту.
9. На відміну від країн Західної Європи, де вартість перевезення коливається в межах 1,5-2,5 євро за 1 км, вартість перевезення для українських перевізників становить 0,8-1,0 євро за 1 км.

Вищезазначені проблеми ілюструють в цілому недолугий стан державного управління, що породжує виключно адміністративні перешкоди, а з іншого боку низький рівень розвитку економіки в цілому, адже перевезення прямо залежать від стану економіки. Виходячи з цього сподіватись на кардинально якісні зміни, що можуть бути спричинені державною політикою, в цій галузі не доводиться. Єдина надія на самих перевізників, які у важких умовах будуть здатні вирішувати більшість проблем самотужки.