

## ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ВИМОГ У ГАЛУЗІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

© Овчар П. А., 2017

Розглянуто результати дослідження операційних стратегій реформування автомобільної галузі України, які містять такі складові, як формування системи управління транспортними процесами в галузі пасажирських перевезень, управління якістю перевезення, зменшення транспортних витрат. Визначено класифікацію змінних транспортного обслуговування, відмінність яких від існуючих підходів полягає у економічних, управлінських, техніко-технологічних, інтелектуально-кадрових, інформаційних, земельних груп чинників. Зокрема потребує додаткового вивчення впливу рівня транспортного обслуговування на конкурентоспроможність послуг, формування операційної стратегії транспортного обслуговування, забезпечення високої якості транспортних процесів.

**Ключові слова:** імплементація, пасажирські перевезення, стратегії, Євроінтеграційна угода, транспорт.

P. Ovchar

## THE IMPLEMENTATION OF THE GOVERNMENT EUROPEAN REQUIREMENTS IN THE FIELD OF PASSENGER TRANSPORT IN UKRAINE

In the article the results of a study of operational strategies of reforming the Ukrainian automotive industry, including components such as the formation of the transport process control systems in the field of passenger transport, transport quality control, reduction of transport costs. Determined the classification variables of transport services, which differ from the current approach is to allocate groups such factors as the economic, administrative, technical and technological, intellectual and human resources, information, land. In particular, it requires further study the impact of the level of transport services in the competitive services, the formation of operating transport services strategy to ensure a high quality of transport processes.

**Keywords:** implementation, passenger carriage, the strategy of the European integration agreement, transport.

**Формулювання проблеми.** Рівень поступу транспортної системи держави свідчить про її цивілізованість та розвиток економіки загалом, проте сучасний стан ринку пасажирських перевезень України один з найбільш проблемних та заангажованих. Неефективність чинної стратегії розвитку призвела до повномасштабної кризи, повної некерованості та занепаду галузі. Недосконале правове регулювання цієї сфери та, як наслідок, надмірне втручання держави у життя галузі породжують низку 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 чинник подальшого утворення конкурентного середовища і у результаті привело до відсутності інвестиційної привабливості та неможливості подальшого розвитку ринкових відносин. З причини відсутності комерційної зацікавленості бізнес регулярних автобусних перевезень в Україні сьогодні майже не розвивається. Вся країна понад 20 років тому взяла курс на ринкову економіку, а сектор автомобільних пасажирських перевезень продовжує регулюватися механізмами і принципами централізованої планової економіки радянського періоду, які суперечать ринковим принципам та умовам 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 безпосередньо гальмує розвиток.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** 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, вважаємо, що у вітчизняній економічній науці питанням транспортного обслуговування пасажирів приділяють ще недостатньо уваги. Зокрема потребує додаткового вивчення вплив рівня транспортного обслуговування на конкурентоспроможність послуг, формування операційної стратегії цього обслуговування, забезпечення високої якості транспортних процесів.

**Формулювання мети.** Метою роботи є аналіз та вибір напрямку підвищення ефективності пасажирських перевезень впровадженням європейських вимог у галузі пасажирських перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Офіційна статистика кількості відправлень (перевезень) пасажирів автомобільним транспортом (автобуси) порівняно з іншими видами транспорту наводить дані, що їх кількість становить близько 44 % [7], міський електротранспорт – 49% [1, 10]. Серед основних завдань стосовно приведення у відповідність законодавчих і нормативних актів до вимог регламентів ЄС, які регулюють діяльність внутрішніх та міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, є розроблення нової редакції Закону України “Про автомобільний транспорт” та внесення фундаментальних змін до чинного закону. Дотримання нормативних та правових положень Регламенту ЄС, які забезпечують ринкові умови роботи, конкурентоспроможність послуг перевезень створять розподіл дозволів максимально прозорим та таким, що унеможливив би будь-які прояви корупційних ознак в організації ефективних перевезень вантажів та пасажирів.

За даними сайту Міністерства інфраструктури [7], у міжміському сполученні автобусами перевезено 148 млн. пасажирів із усіх 225 млн., тролейбусами – 6 млн. У приміському сполученні автобусами перевезено 621 млн. пасажирів із 990 млн. У міському сполученні перевезено 5407 млн. пасажирів з них: автобусами 2575 млн.; тролейбусами 1300 млн.; трамваями 757 млн.; метрополітеном 775 млн. Пасажирообіг автомобільним та електротранспортом становить: 49 млрд.пас.км, автобуси займають 38 % від всіх видів транспорту, тролейбусами – 7,6 млрд.пас.км. (відповідно – 6 %), трамваями – 4.1 млрд.пас.км (відповідно – 3 %).

Сьогодні в автомобільній транспортній системі України налічується понад 9,2 млн. транспортних засобів, зокрема: 6,9 млн. легкових автомобілів; 250 тис. автобусів; 1,3 млн. вантажних автомобілів; понад 840 тис. од. мототранспорту. Загалом на ринку комерційних перевезень в цей час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують понад 154 тис. транспортних засобів. В Україні нараховується близько 240 підприємств, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. Маршрутна мережа єднає Україну із 23 іноземними країнами та становить понад 400 регулярних автобусних маршрутів. Для обслуговування цих маршрутів задіяно понад 1,5 тисячі автобусів.

Парк автобусів українських перевізників, через відсутність в Україні виробництва автобусів для міжнародних перевезень та високі ставки ввізного мита (20% від митної вартості + 20% ПДВ), на 80% складається з транспортних засобів з термінами служби понад 10 років, що негативно впливає на комфортність перевезень та екологію і вимагає витрат на підтримання їх належного технічного стану. Станом на 04.12.2016 [7] 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 [7], загальні доходи підприємств зменшились на 8,7 % та становили 1282 млн. грн. Зменшенню доходів сприяє ско-

рочення обсягів субвенції з державного бюджету на компенсацію пільгового проїзду громадян окремих категорій на 6,7 %, скорочення обсягів фінансування з місцевих бюджетів на 12,7 % та зменшення виторгу від реалізації проїзних документів на 7 %. Видатки підприємств зменшуються порівняно з аналогічним періодом минулого року на 7,7 % та становлять 1667 млн. грн. Невідшкодовані витрати підприємств за пасажироперевезення за 9 місяців становлять 23 %. Головним розпорядником коштів цієї субвенції є Міністерство фінансів України. При Міністерстві праці та соціальної політики функціонує інформаційна база даних (реєстр) пільговиків [1, 7].

Отже, формування та розподіл компенсаційних надходжень за пільгові пасажироперевезення виходить за межі компетенції Мінінфраструктури [1,7]. За розрахунками підприємств, потреба у компенсації підприємствам цієї галузі становить близько 1800,0 млн. грн. Фактичний обсяг компенсації державою втрат підприємств від пільгових пасажироперевезень становить близько 46 – 50 % від їх собівартості.

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

Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС здійснюються за принципами політичної асоціації та економічної інтеграції. Основними стратегічними документами для досягнення цих цілей є Угода про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії, – з іншого боку та Порядок денний асоціації Україна – ЄС [8–10].

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 нашої держави до спільного ринку ЄС. Утворено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні в межах Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння покращенню 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 сектора України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політики з існуючими в ЄС [1,7].

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 [1–7].

Завдання українського проекту: створення умов для зменшення корупції в автомобільному секторі економіки впровадженням 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 з нього ринку нелегальних перевезень; підвищення рівня безпеки та якості послуг АТ (запобігання порушенню режимів праці та відпочинку водіїв, перевищенню швидкості, надмірному навантаженню транспортних засобів, контролю за технічним станом); створення 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: 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 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 та 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 (заміненена Директивою 2014/45/ЄС), Директива 2000/30/ЄС, Регламент 461/2010, Директива 2007/46/ЄС).

Прийняття актів 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 дасть змогу підвищити ефективність, безпечність та соціальні стандарти діяльності автомобільного транспорту з використанням практик провідних держав-членів ЄС.

Доведено, що в результаті отриманих змін: створяться умови для зменшення корупції в автомобільному секторі економіки внаслідок впровадження ефективних європейських норм діяльності, простих та прозорих однакових умов допуску до ринку перевезень, системи електронного обліку і контролю; з'являться чесні умови конкуренції на ринку автоперевезень, що сприятиме видаленню з ринку нелегальних перевезень; значно підвищиться рівень безпеки та якості послуг АТ; створяться умови для ефективного розвитку транспортної мережі, підприємств АТ, оновлення транспортних засобів; підвищаться соціальні стандарти послуг пасажирського автотранспорту.

1. Овчар П. А., Савченко Л. А. *Особливості імплементації державою європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту: монографія.* – К.: АСПЕКТ – Поліграф, 2016. – 571 с. 2. Овчар П. *Конкурсне забезпечення пасажирських перевезень в умовах України. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України.* – К., 2016. 3. Овчар П. *Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: Збірник матеріалів науково-практичної конференції “Іноваційні технології збалансованого природокористування в АПК”.* – Ніжин, 24–25 березня 2016 р. 4. Самойлов Д. С. *Городской транспорт.* – М.: Стройиздат, 1983. 5. *Теорія і організація управління автомобільними перевезеннями: Логістичний аспект формування перевізних процесів: монографія / А. В. Вельможін, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин.* – Волгоград, 2001. 6. Овчар П. *Реформування автостанцій – шлях до розвитку конкурентного середовища пасажирських перевезень // Журнал “АвтоКонтинент”.* – К., 2013. – № 10 (132). 7. *Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс].* – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/>. 8. *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://www.transport-ukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro>.* 9. *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](http://www.transport-ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc). 10. *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](http://www.transport-ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc).