

Слободяник, Ю.Б. Договір між державою та перевізником – основа стабільної роботи пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю.Б. Слободяник // Наука і освіта 2004 : матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції. – Дніпропетровськ, 2004. – С. 15-17.

Економічні науки

Економіка

Слободяник Ю.Б.

Українська академія банківської справи, м. Суми

ДОГОВІР МІЖ ДЕРЖАВОЮ ТА ПЕРЕВІЗНИКОМ – ОСНОВА СТАБІЛЬНОЇ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт» пасажирський перевізник, що став переможцем конкурсу, повинен укласти із замовником в особі органів виконавчої влади та місцевого самоврядування договір на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, в якому визначаються права, обов'язки та відповідальність сторін (ст. 47). Цей договір визначає також державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування (ст. 41). При цьому в законі оговорено, що збитки пасажирського перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами повністю компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів (ст. 40) [1].

Отже, основою взаємовідносин між замовником в особі державних органів управління та перевізником є договір. Договірні відносини серйозно впливають на характер стосунків між перевізниками та органами управління. Наявність та ефективність таких договірних відносин визначає ступінь «ринковості» транспортного процесу. Саме договір встановлює «правила гри» для транспортних операторів, які бажають працювати в цій галузі.

Договірні відносини в галузі пасажирського автотранспорту в країнах Західної Європи пройшли достатньо довгий шлях розвитку. Вони залежать від

багатьох чинників, але найбільше – від типу ринку транспортного обслуговування населення, тобто від того, чи носить він регульований, або нерегульований характер. В залежності від цього в практиці використовуються різні види договорів між органами управління та перевізниками:

1. Органи управління виплачують щорічно фіксовану винагороду перевізнику плюс додатково суму, розмір якої коливається в залежності від якості управління та результатів діяльності. При цьому сума фіксованої нагороди в межах строків дії договору може переглядатися в залежності від зміни складових витрат (наприклад, заробітної плати). Отже, за умовами такого договору всі ризики (збільшення витрат, зменшення пасажиропотоку, фінансові втрати) покладаються на органи управління.

2. Органи управління виплачують перевізнику винагороду, розмір якої залежить від розміру експлуатаційних витрат перевізника. При цьому існує система бонусів та штрафів для забезпечення якості послуг.

3. Всі ризики покладені на перевізника – і комерційні, і виробничі. В якості винагороди він отримує прибуток від діяльності. Але, якщо мають місце збитки, то органи управління їх компенсують.

Позитивним в договорах є те, що вони укладаються мінімум на 4, а то і на 6-8 років (наприклад, в Іспанії). Це дозволяє перевізнику бути впевненим, що протягом дії укладеного договору він буде мати ексклюзивне право на цей маршрут і у відповідності з цим має реальну змогу запроваджувати інвестиційні заходи. Договір між перевізником та органами управління в західній практиці складається майже з 30 сторінок з декількома додатками. В ньому детально оговорені всі вимоги, що ставляться до перевізника: докладна схема маршруту з усіма зупинками; інтервал та розклад руху; вартість квитків; кількість, тип та вік автобусів; число сидячих та стоячих місць; структура витрат та доходів; норма прибутку тощо.

Отже, існування таких договорів на перевезення поєднує в собі задоволення інтересів всіх сторін транспортного процесу, а також впевненість перевізників у результатах роботи.

Що стосується України, то відносини на транспортному ринку будуються за принципом регульованого ринкового режиму з ініціативою органів державного управління. Але ми тільки на шляху до побудови такого ринку, а тому варто проаналізувати вже накоплений досвід та адаптувати його для можливості застосування у вітчизняній практиці.

Договірні відносини, які сьогодні є в Україні, не задовольняють ні державу як замовника транспортних послуг, ні перевізників, оскільки не гарантують стабільність умов функціонування, а тому – не відповідають світовим вимогам до забезпечення транспортного обслуговування населення. В них багато недоліків, але головними є наступні.

1. Договори укладаються не більше, ніж на 3 роки. Оскільки рентабельність на самих прибуткових маршрутах незначна, а вартість автотранспорту велика, то за такий короткий час перевізник просто не встигає окупити вкладені в оновлення рухомого складу кошти. Це є одним із факторів, що стримують розвиток інвестицій в оновлення автопарку.

2. Законодавчо закріплені норми щодо повного компенсування збитків пасажирського перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами за рахунок коштів відповідних бюджетів залишаються тільки декларативними, насправді вони не виконуються.

3. Щодо ексклюзивності права перевізника на виграній на конкурсі маршрут, то сьогодні дуже поширена практика, коли під існуючий маршрут підставляють інших перевізників, що призводить до зменшення пасажиропотоку та фінансової нестабільності офіційного переможця конкурсу. Це, на нашу думку, є проявом недобросовісної конкуренції. Для того, щоб уникнути такої практики, необхідно закріпити відповідні норми у договорі з перевізниками, як це робиться в розвинутих країнах.

4. Не розроблений типовий договір між перевізником та органами управління, який би регулював відносини між ними. Тому на практиці застосовуються різні форми договорів.

Таким чином, для забезпечення ефективності ринку транспортного обслуговування населення нагальною виявляється потреба ретельної юридичної

розробки та уніфікації на рівні держави договорів між перевізниками та органами державного управління.

Література:

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001р.