

– стадия жизненного цикла предприятия. На ранних стадиях своего жизненного цикла предприятия вынуждены больше средств инвестировать в свое развитие, ограничивая размеры выплаты доходов собственникам. Это связано с высоким уровнем инвестиционных потребностей таких предприятий, их относительно меньшим потенциалом доступа к кредитным ресурсам, более высокой стоимостью привлекаемого капитала и т. п. В то же время предприятия в стадии зрелости ведут не столь активную деятельность в сфере реального инвестирования, имеют возможность привлекать необходимые им кредитные ресурсы на более выгодных условиях, а следовательно, могут обеспечить более высокие размеры выплат доходов владельцам и персоналу;

– уровень рисков осуществляемых операций и видов деятельности. Если предприятие ведет агрессивную, высокорисковую политику в отдельных сферах своей деятельности или осуществляет большой объем отдельных хозяйственных операций с высоким уровнем риска, оно вынуждено больше средств направлять из прибыли на формирование резервного и других страховых фондов. Без обеспечения такого минимального внутреннего страхования высокорисковой хозяйственной деятельности возрастает неотвратимая угроза банкротства предприятия;

– уровень коэффициента финансового рычага (левереджа). Если предприятие имеет возможность повысить эффект финансового рычага за счет роста его коэффициента, не снижая при этом уровень своей финансовой устойчивости, доля потребляемой части прибыли в процессе распределения может быть повышена;

– уровень концентрации управления. Если в процессе оптимизации структуры капитала возникает необходи-

мость существенного увеличения доли собственной его части, а собственников волнует угроза потери финансового контроля над управлением предприятием при привлечении капитала из внешних источников, то в процессе распределения прибыли уровень ее капитализации должен существенно повышаться. Только при условии существенного возрастания объема внутреннего финансирования, развития предприятия контролируемый объем капитала, обеспечивающий реальное управление предприятием, останется в руках прежних собственников;

– численность персонала и действующие программы его участия в прибыли. Чем выше численность персонала, тем больше объем контрактных обязательств предприятия по участию персонала в прибыли, тем соответственно выше должна быть доля потребляемой части прибыли. Этот фактор формирует внутренние пропорции распределения потребляемой части прибыли между собственниками и персоналом предприятия;

– уровень текущей платежеспособности предприятия. В условиях низкого уровня текущей платежеспособности, высокого объема неотложных финансовых обязательств предприятие не имеет возможности направлять большие размеры распределяемой прибыли на потребление.

Выводы. Учет рассмотренных выше факторов позволяет существенно снизить диапазон параметров возможных пропорций распределения прибыли по отдельным направлениям. Принципы распределения прибыли и факторы, его обуславливающие, позволяют сформировать на предприятии конкретный тип политики распределения прибыли, в наибольшей степени удовлетворяющий и учитывающий ее цели.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Керанчук Т. Л. Концепція вартісно-орієнтованого управління підприємством та можливості її адаптації в Україні // Фінанси України. 2011. № 7. С. 104–114.
2. Бланк И. А. Управление прибылью. К.: Изд-во «Ника-Центр», 2007. 768 с. / Blank I.A. Profit management. K.: Publishing house 'Nika-Center', 2007. 768 p.
3. Худа В. В. Управління прибутком торговельних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук. К.: Вид-во «Лібра», 2007. 22 с.
4. Блонська В. І., Адамович П. П. Вдосконалення системи управління розподілом та використанням прибутку підприємства // Науковий вісник НЛТУ України: зб. наук.-техн. праць. Львів: РВВ НЛТУ України. 2010. Вип. 20.7. С. 92–104.

УДК 346.7:656

ББК 67.304.5

Khromov Oleksandr Igorovitch,
post-graduate student of the Institute of economics
and law of Ukraine academy of sciences,
legal consultant of «Donspetsprom» LLC,
Ukraine, Donetsk,
e-mail: urist1234@gmail.com

Хромов Олександр Ігорович,
аспірант Інституту економіко-правових досліджень
НАН України,
юрисконсульт ТОВ «Донспецпром»,
Україна, г. Донецьк,
e-mail: urist1234@gmail.com

СУБ'ЄКТИ РЕГУЛЯРНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

СУБЪЕКТЫ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

SUBJECTS OF SCHEDULED PASSENGER BUS SERVICES IN UKRAINE

Стаття присвячена розгляду правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання, які беруть участь у здійсненні регулярних пасажирських перевезень автобус-

ним транспортом в Україні. У статті визначені основні учасники зазначеної сфери, а саме: перевізник, автостанція, робочий орган і проаналізовано їх правовий статус.

Визначено ознаки та особливості притаманні кожному з них, а також встановлені недоліки їх легальних визначень. Розглянуто характерні риси діяльності робочого органу, а також сформульовано головні причини неефективності його роботи. Також виявлені основні причини недосконалості конкурсної процедури з його відбору.

Статья посвящена рассмотрению правового регулирования деятельности субъектов хозяйствования, которые принимают участие в осуществлении регулярных пассажирских перевозок автобусным транспортом в Украине. Определены основные участники указанной сферы, а именно: перевозчик, автостанция, рабочий орган; проанализирован их правовой статус. Определены признаки и особенности, присущие каждому из них, а также выявлены недостатки их легальных определений. Рассмотрены характерные черты деятельности рабочего органа; сформулированы главные причины неэффективности его работы. Также выявлены основные причины несовершенства конкурсной процедуры по его отбору.

The article deals with the legal regulation of the activity of the economic entities that participate in performance of the scheduled passenger bus transport in Ukraine. The article identifies the key players of this sphere, namely: carrier, bus station, the working body and analyzed their legal status. The attributes and characteristics associated with each of them, as well as the shortcomings of their legal definitions have been identified. The characteristic features of the working body activity have been analyzed; the main reasons of ineffectiveness of its work have been formulated. Additionally, the main reasons for the imperfection of the bidding procedure for its selection have been determined.

Ключові слова: пасажирські автобусні перевезення, суб'єкти, особливості правового регулювання, поняття суб'єктів, автостанція, перевізник, робочий орган.

Ключевые слова: пассажирские автобусные перевозки, субъекты, особенности правового регулирования, понятие субъектов, автостанция, перевозчик, рабочий орган.

Keywords: bus passenger transport, actors, peculiarities of the legal regulation, concept of subjects, bus station, carrier, working body.

Здійснення господарської діяльності з регулярного перевезення пасажирів автобусним транспортом характеризується широким колом суб'єктів, які залучені до участі у ній. Незважаючи на це практика їх діяльності свідчить про недосконалість та суперечливість правового регулювання цього напрямку. Розгляд питання правового статусу суб'єктів транспортного права є досить поширеним серед науковців. В той же час регулярні пасажирські перевезення характеризуються рядом особливостей притаманних саме цьому виду господарської діяльності, що свідчить про необхідність окремого розгляду суб'єктів цієї діяльності.

Законодавством не передбачено визначення суб'єктів регулярних пасажирських перевезень. В широкому розумінні їх можна визначити, як учасників правовідносин з регулярних пасажирських перевезень, які наділені взаємним комплексом прав та обов'язків у цій сфері [1, с. 222].

Відштовхуючись від цього, можна визначити, що до кола суб'єктів регулярних пасажирських автобусних перевезень безпосередньо входять органи державної влади та місцевого самоврядування, фізичні особи (пасажирів) та суб'єкти господарювання.

Відзначимо, що суб'єктам господарювання належить особливе місце серед учасників регулярних пасажирських

автобусних перевезень, оскільки вони безпосередньо за допомогою транспортних засобів (джерело підвищеної небезпеки) здійснюють надання послуг з регулярного перевезення пасажирів, що зумовлює виключну кількість обов'язків у порівнянні з правами в процесі такої діяльності.

Основним суб'єктом в зазначеній сфері слід визнати автомобільного перевізника, тому що основне завдання правовідносин із регулярних пасажирських перевезень – переміщення фізичних осіб автобусним транспортом на маршрутах загального користування – здійснює саме він за допомогою транспортних засобів, що відповідають вимогам маршруту.

Статтею 1 ЗУ «Про автомобільний транспорт» надано визначення автомобільного перевізника. Автомобільний перевізник – це фізичні та юридичні особи, які здійснюють перевезення пасажирів та (або) вантажів транспортними засобами на комерційній основі чи за власний кошт [2].

Вказане визначення є універсальним та має застосовуватись як до регулярних, спеціальних пасажирських перевезень, так і до міжнародних і вантажних. На користь цієї думки слугує те, що преамбулою ЗУ «Про автомобільний транспорт» узагальнююче зазначено, що цей закон визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту.

Однак, таке визначення автомобільного перевізника має суттєві недоліки, оскільки його можна застосовувати як до суб'єктів господарювання, які здійснюють професійну діяльність на ринку перевезень (безпосередньо надають послуги з перевезення), так і до тих суб'єктів господарювання, які систематично застосовують транспортні засоби у своїй господарській діяльності, але при цьому перевезення не є їх основним видом діяльності. Враховуючи це, було б доречно зазначити у визначенні автомобільного перевізника, яке наведене в ЗУ «Про автомобільний транспорт», про те, що це фізичні та юридичні особи, які надають послуги з перевезення та супутні послуги, не заборонені законодавством.

Звернемо увагу на визначення перевізника, що надається у Федеральному законі РФ «Статут автомобільного транспорту і міського наземного електричного транспорту». Відповідно до цього закону перевізником є юридична особа, індивідуальний підприємець, що прийняли на себе за договором перевезення пасажирів, договором перевезення вантажу обов'язок перевезти пасажирів і доставити багаж, а також перевезти ввірений вантажовідправником вантаж до пункту призначення і видати багаж, вантаж уповноваженим на їх одержання особі [3].

Наведене в Федеральному законі РФ «Статут автомобільного транспорту і міського наземного електричного транспорту» визначення перевізника вказує на договір як підставу виконання послуг з перевезення. Це було б доречно підкреслити у визначенні автомобільного перевізника в ЗУ «Про автомобільний транспорт», оскільки укладення договору на перевезення можна вважати основою для виникнення правовідносин між перевізником та замовником послуг. Крім того, таке уточнення безумовно буде відмежовувати автомобільних перевізників від суб'єктів господарювання, які хоча й здійснюють перевезення пасажирів або вантажу у своїй діяльності, однак не надають таких послуг іншим підприємствам.

Однією з визначальних ознак регулярних пасажирських перевезень є їх оплатність. Крім цього, порядок надання послуг пасажиром передбачає продаж квитків в обмін на грошові кошти. Зауважимо, що вантажні та регулярні спе-

ціальні пасажирські перевезення здійснюються за загальним правилом на основі відплатних договорів. Законодавством не заборонено здійснення таких договорів на безоплатній основі, однак в такому разі це найчастіше суперечило б меті створення підприємств-перевізників – отримання прибутку. А останнє на сьогодні є важливим фактором діяльності, як для підприємств приватного сектору, так і державних та комунальних. Зокрема, на сьогодні більшість підприємств комунального сектору змінюють свою організаційну форму на комунальні комерційні підприємства, оскільки таким чином досягається підвищення самостійності таких підприємств, розширення прав керівників, з'являється свобода дій у рамках прямих господарських зв'язків. Прикладом цього слугує ККП «ДонЕлектроАвтоТранс» (м. Донецьк), яке успішно працює на ринку регулярних пасажирських автобусних перевезень м. Донецька.

Приведені обставини свідчать про необхідність виключення з визначення автомобільного перевізника у ЗУ «Про автомобільний транспорт» положень щодо здійснення перевезень на комерційній основі або за власний кошт.

Звертає на себе увагу також той аспект, що існує визначення автомобільного перевізника не встановлює залежності між статусом перевізника як суб'єкта господарювання та можливістю надання послуг з перевезення. В той же час, статтею 29 ЗУ «Про автомобільний транспорт» встановлюється, що основою діяльності автомобільного перевізника є наявність статусу суб'єкта господарювання. В тій чи іншій мірі таку вимогу до перевізників встановлює і визначення автомобільного перевізника в Федеральному законі РФ «Статут автомобільного транспорту і міського наземного електричного транспорту», згідно з яким перевізником є юридична особа або індивідуальний підприємець.

Поряд із перевізником – основним суб'єктом господарювання, який здійснює регулярні пасажирські перевезення, необхідно відмітити підприємства-автостанції, що забезпечують надання додаткових послуг, без яких важко уявити ефективну діяльність таких перевезень у цілому. Регулярні пасажирські перевезення потребують відповідної розгалуженої інфраструктури для здійснення зручної посадки та висадки пасажирів, придбання ними квитків та очікування, відстою автобусів, відпочинку водіїв та іншого.

ЗУ «Про автомобільний транспорт» розглядає автостанції як споруду або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів.

В той же час статтею 39 цього закону встановлюється, що автостанції надають пасажирам послуги, пов'язані з їх проїздом автобусними маршрутами загального користування, а автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, – послуги, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху.

Таким чином, з одного боку автостанції визначаються виключно як будівлі та споруди, але в той же час, зі змісту інших норм можна зробити висновок, що вони можуть надавати специфічні послуги, зумовлені призначенням таких комплексів, що вже відображає їх статус як суб'єктів надання послуг.

Слід вказати, що формулювання щодо статусу автостанції як суб'єкта надання послуг містить Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій» від 27.09.2010 р. № 700, який визначає процедуру атестації автостанцій, вимоги до них, механізм визначення розміру автостанційно-

го збору та вартості послуг, що надаються автомобільним перевізникам [4]. Вказаний документ встановлює як суто технічні вимоги до споруд та будівель, в яких розміщуються автостанції, так і порядок визначення розміру плати за послуги, що надають такі суб'єкти.

Наведене вказує на те, що автостанції є суб'єктами надання послуг, які мають вартісне визначення. Положеннями статті 3 Господарського Кодексу України встановлено, що діяльність у сфері суспільного виробництва, спрямована на надання послуг вартісного характеру, є господарською діяльністю. За таких обставин вбачається за необхідне додати до визначення автостанції положення про їх статус як суб'єктів господарювання.

Законодавством не надається визначення суб'єкта надання послуг. ЗУ «Про адміністративні послуги» встановлено визначення суб'єкта надання адміністративної послуги, як органа виконавчої влади, іншого державного органу, органу влади Автономної Республіки Крим, органу місцевого самоврядування, їх посадові особи, уповноважені відповідно до закону надавати адміністративні послуги [5]. Враховуючи зміст цього поняття, тотожність явищ з урахуванням особливостей, притаманних господарському та адміністративному праву, можна за аналогією сформулювати поняття суб'єкта надання послуг як суб'єкта господарювання, який уповноважений відповідно до закону надавати послуги.

Сформульоване поняття вказує на необхідність обов'язкового визнання державою суб'єкта господарювання, здатного надавати автостанційні послуги шляхом визначення його відповідності встановленим вимогам – атестації.

Обов'язковість наявності свідоцтва про атестацію, як умова функціонування автостанції в якості суб'єкта надання автостанційних послуг встановлюється згідно Наказу «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій» [4].

Наведені вище положення щодо діяльності автостанцій вказують на те, що одним з основних напрямків діяльності автостанцій є надання пасажирам послуг, пов'язаних з їх проїздом автобусними маршрутами загального користування.

До таких послуг входять: продаж квитків; користування приміщеннями для очікування поїздки, облаштованими місцями для сидіння; можливість користування громадськими вбиральнями; інформування щодо розкладу руху автобусів та вартості поїздки.

Як встановлено статтею 36 ЗУ «Про автомобільний транспорт» за надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїзні квитки, автостанції стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка.

Серед інших учасників регулярних пасажирських перевезень, суб'єктів господарювання, звертають на себе увагу підприємства (організації) «робочі органи», які забезпечують проведення конкурсів з визначення перевізників на маршрутах загального користування.

Згідно Постанови КМ України № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» робочим органом визнається підприємство (організація), що має фахівців у галузі автомобільного транспорту, матеріальні ресурси та технології, а також досвід роботи не менш як три роки з питань організації пасажирських перевезень, яке у разі потреби залучається організатором на конкурсних умовах за договором для організації проведення конкурсу [6].

Діяльність такого підприємства направлена на підвищення ефективності роботи організатора регулярних пасажирських автобусних перевезень, який зокрема, може не мати необхідних фахівців у галузі автомобільного транспорту, або внаслідок браку часу не буде вчасно обробляти конкурсні пропозиції перевізників.

Важливо відмітити, що залучення суб'єкта господарювання до участі у діяльності із проведення конкурсу на визначення перевізника на маршруті загального користування, є важливим етапом у делегуванні повноважень державних та органів місцевого самоврядування підприємствам (організаціям). Цей факт є особливо важливим з огляду на те, що фактично рішення конкурсного комітету напряму залежить від результатів обробки даних пропозицій перевізників, яку здійснює робочий орган. В той же час, слід зосередити увагу на тому, що таке положення не впливає на можливість зловживань з боку робочого органу, оскільки обрання перевізника здійснюється на основі бальної системи, яка затверджена постановою № 1081 КМ України. Таким чином, будь-який перевізник, який бере участь в конкурсі, чи організатор можуть перевірити відповідність виставлених балів їх конкурсній пропозиції. Крім цього варто зазначити, що процедура оскарження, як в порядку подання скаргу до організатора, так і в судовому порядку, залишається та забезпечує дотримання процедур, визначених постановою № 1081 КМ України. При цьому все ж таки слід зауважити, що в разі оскарження рішення конкурсного комітету щодо визначення переможця конкурсу на здійснення перевезень на маршруті загального користування перевізникам необхідно звертатися з позовами до організаторів у порядку адміністративного судочинства, оскільки затверджує результати конкурсу саме він.

Порівнюючи визначення автомобільного перевізника, автостанції та робочого органу, наведені у нормативно-правових актах, можна зробити висновок, що поняття останнього, визначене постановою № 1081 КМ України, досить чітко відображає статус та головні риси цього суб'єкта, а також вимоги до нього.

В той же час, певні аспекти потребують додаткового аналізу нормативно-правових актів для встановлення їх значення.

Зокрема, в понятті робочого органу вказано, що це підприємство (організація), яка має досвід роботи не менш як три роки з питань організації пасажирських перевезень.

Вимога щодо наявності досвіду роботи з питань організації пасажирських перевезень наводиться, але не надається роз'яснення, яким чином його можна набути. Для того, щоб визначити ці питання, необхідно системно проаналізувати положення Наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Порядку і умов організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» від 21.01.1998 р. № 21. У пункті 1.1 цього порядку визначено основні принципи, методи і технології організації перевезень пасажирів. Пунктом 1.3 Наказу № 21 встановлюється, що цими Порядком і умовами передбачаються вимоги до: організації маршрутів, організації автобусних і маршрутних таксомоторних перевезень, укладення договорів про організацію перевезень, організації обслуговування населення та пасажирів на автостанціях, організації диспетчерського управління та контролю за перевезеннями. Таким чином, можна зробити висновок, що вказані напрямки діяльності безпосередньо відносяться до питань організації пасажирських автобусних перевезень. Однак, не всі з них можуть вільно здійснюватись суб'єктами господарювання та мають певні обмеження [7].

Зокрема, організація маршрутів передбачає: вивчення пасажиропотоків на існуючій транспортній мережі (попит населення на перевезення); обстеження доріг та дорожніх об'єктів; відкриття, закриття, зміну маршрутів; побудову розкладів руху; оформлення паспортів маршрутів.

Вивчення пасажиропотоків на існуючій транспортній мережі (попит населення на перевезення) здійснюється виключно ДержавтотрансНДІпроектотом та Транспортною академією України. Отже, здійснення цього напрямку організації пасажирських автобусних перевезень на загальних засадах неможливо, а відтак навряд чи може бути здійснено суб'єктами господарювання, які збираються здійснювати повноваження робочого органу для отримання досвіду в сфері організації регулярних пасажирських автобусних перевезень.

Як видно з пункту 2.4.10 Наказу № 21 Мінтрансу України, обстеження доріг та дорожніх об'єктів здійснюється комісією за участю власників дорожніх об'єктів або їхніх уповноважених осіб, яка створюється перевізником за погодженням з відповідною державною адміністрацією, органом місцевого самоврядування або Мінтрансу. Таким чином, здійснення цього виду організації пасажирських автобусних перевезень також не є доступним для суб'єктів господарювання, які бажають здійснювати діяльність робочого органу.

Відкриття, закриття та зміна маршрутів хоча й здійснюється за активної участі перевізника (він навіть може бути ініціатором відкриття – п. 14.1 постанови № 176 КМ України «Про Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»), але здійснюється виключно органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування в залежності від територіального розташування початкових та кінцевих точок маршруту.

Питання складання розкладу руху встановлюються пунктом 2.6 Наказу № 21 Мінтрансу України. Пунктом 2.6.3 визначені види розкладів, які можуть складати перевізники, що прямо вказує на суб'єкта, який має право здійснювати складання розкладів руху – перевізників. Також, у пункті 2.6.4 вказано, що розклади руху на міських і приміських маршрутах затверджуються, а на внутрішньообласних – погоджуються відповідними місцевими державними адміністраціями або органами місцевого самоврядування в межах їх повноважень. Розклад руху на міжобласних маршрутах затверджується, а на міжнародних – узгоджується з Державним департаментом автомобільного транспорту. Тож можна зробити висновок про неможливість участі у діяльності із складання розкладів руху суб'єктів господарювання для отримання досвіду в сфері пасажирських перевезень. Однак, на практиці часто виявляється, що у складі робітників перевізника рідко присутні фахівці, які можуть кваліфіковано скласти необхідні йому розклади руху, або утримання такого фахівця у штаті обходиться занадто дорого та не є фінансово виправданим. В цьому випадку перевізники нерідко використовують послуги сторонніх організацій, які мають робітників, фах яких дозволяє їм здійснювати складання різноманітних розкладів руху, які в майбутньому від імені перевізника затверджуються та проходять інші необхідні погоджувальні процедури. Надання таких послуг здійснюється на підставі письмових договорів, а відтак при необхідності підтвердити свій досвід з організації пасажирських перевезень не буде браку доказів.

Наступним видом організації пасажирських перевезень є оформлення паспортів маршрутів. При відкритті нових маршрутів питанням оформлення паспортів маршрутів

руту має опікуватись організатор (орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування в залежності від територіального розташування початкових та кінцевих точок маршруту). Такий порядок встановлено пунктом 3.2 Наказу Мінтрансз'язку України від 07.05.2010 р. № 278 «Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту». Пунктом 2.7.1 № 21 Мінтрансу України встановлюється, що саме цей нормативно-правовий акт є основним при оформленні паспортів маршрутів. Слід зауважити, що в разі первісного відкриття маршруту організатором навряд чи буде задіяна стороння організація для оформлення паспорта маршруту, оскільки при цьому будуть затрачуватись кошти державного або місцевих бюджетів, що одразу ж робить такий порядок дій маловірогідним. У той же час, не виключена можливість надання таких послуг на безоплатній основі все з тією ж метою отримання досвіду для майбутнього здійснення функцій робочого органу, яке в майбутньому окупить такі витрати. Однак, такий підхід буде вимагати від майбутнього робочого органу складних фінансових розрахунків, які будуть ґрунтуватись на припущеннях про отримання майбутнього прибутку від такої діяльності, що є досить ризикованим та може поставити під загрозу діяльність всього підприємства (організації). Тому більш вигідним в усіх напрямках є оформлення паспортів маршрутів на вже відкритих регулярних маршрутах перевізниками, які отримали право у встановленому законом порядку здійснювати на них перевезення пасажирів. Слід звернути увагу, що Наказ Мінтрансз'язку України № 278 не містить будь-яких заборон щодо виконання оформлення паспортів маршруту на замовлення перевізника сторонньою організацією, оскільки в подальшому перевізник сам погоджуватиме цей документ від свого імені з організатором та іншими органами, зокрема, з Державтоінспекцією.

Проаналізовані положення Наказу Мінтрансу України № 21 вказують на те, що основними напрямками діяльності, за допомогою яких підприємство (організація), що збирається виконувати функції робочого органу, може отримати досвід у питаннях організації регулярних пасажирських перевезень є побудова розкладів руху, оформлення паспортів маршрутів. При цьому важливе значення має оформлення договірних відносин з замовником таких послуг, оскільки письмові договори (та що ще важливіше акти виконаних робіт) в такому разі будуть слугувати підтвердженням отримання досвіду, що знадобиться для участі в конкурсі на робочий орган.

Як бачимо, для отримання досвіду, необхідного робочому органу для виконання своїх майбутніх обов'язків, підприємству (організації) треба досить сильно постаратись, однак навіть при цьому не виключено, що такого претендента не буде знято з участі у конкурсі. Положення пункту 18 Постанови КМ України № 1081 встановлюють заборону допуску до участі в конкурсі на робочий орган, підприємства (організації), які, зокрема, провадять діяльність на ринку транспортних послуг, пов'язану з наданням послуг із перевезень, представляють інтереси окремих автомобільних перевізників. При цьому жодним чином не розкривається, що саме є діяльністю на ринку транспортних послуг, яка пов'язана з наданням послуг з перевезень та яким саме чином здійснюється представлення інтересів окремих автомобільних перевізників. Більше того, такі положення входять у пряме протиріччя із пунктом 2 Постанови № 1081 КМ України, яким визначено поняття робочого органу та встановлено, що він повинен

мати досвід у сфері організації пасажирських перевезень. Такий висновок випливає з того, що за відсутності глумачення, що є діяльністю на ринку транспортних послуг, яка пов'язана з наданням послуг з перевезень – організація пасажирських перевезень напряму підпадає під цю категорію. Більше того, при підготовці матеріалів розкладів руху та паспортів маршруту, здійснюється забезпечення інтересів перевізників, що знов таки може бути визнано як представлення їх інтересів.

Такий стан за загальним рахунком унеможливає діяльність інституту робочого органу взагалі та робить положення про нього нежиттєздатними. Враховуючи викладені особливості, необхідно внести до пункту 18 Постанови КМ України № 1081 зміни, якими розтлумачити, що саме входить до діяльності на ринку транспортних послуг, яка пов'язана з наданням послуг з перевезень. Оскільки цей вид може включати дуже багато напрямків діяльності та неможливо встановити, які конкретно з них малися на увазі нормотворцем, вбачається за необхідне виключити з переліку видів діяльності, якою заборонено займатись робочому органу, діяльність на ринку транспортних послуг, що пов'язана з наданням послуг з перевезень.

Серед недоліків правового регулювання діяльності робочого органу з обрання перевізників слід також відмітити недосконалу конкурсну процедуру його обрання. Як уже було зазначено, від діяльності робочого органу напряму залежить ефективність обрання перевізників. Таким чином, конкурсний відбір підприємств (організацій) робочих органів має бути таким самим досконалим, як і обрання перевізників, тобто повинна забезпечуватись відсутність зловживань та конкурентоздатне середовище. Але за відсутності бальної системи оцінки пропозицій підприємств (організацій), які бажають здійснювати функції робочого органу, такого результату досягнути неможливо, оскільки учасники конкурсного комітету будуть спиратись при обранні переможця на власні вподобання, а не на виражені в цифрах якісні показники можливостей учасників. Тому конкурсну процедуру визначення робочого органу слід проводити на основі бальної таблиці зокрема за такими показниками: кількість та рівень спеціальності фахівців у галузі автомобільного транспорту; рівень матеріальних ресурсів та технологій; досвід роботи з питань організації пасажирських перевезень (що перевищує три роки).

Наведене дослідження демонструє, що суб'єкти господарювання беруть активну участь у здійсненні регулярних пасажирських перевезень та є їх важливими суб'єктами. В той же час, правове регулювання їх діяльності потребує уваги та вдосконалення, що в загальних рисах можна відобразити наступним чином.

Існуюче визначення автомобільного перевізника, яке міститься в ЗУ «Про автомобільний транспорт» потребує удосконалення. Слід констатувати, що воно є універсальним і застосовується як до перевізників, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення пасажирів, так і до перевізників, що здійснюють вантажні перевезення, регулярні, спеціальні та інші. Не вбачається необхідності у розмежуванні визначень перевізників за напрямками їх діяльності. Однак, з урахуванням викладених недоліків та засад діяльності автомобільного перевізника поняття автомобільного перевізника слід викласти так: автомобільний перевізник – це суб'єкт господарювання, який здійснює перевезення пасажирів, їх багажу та (або) вантажів транспортними засобами на договірній основі. Наведеним визначенням слід замінити існуюче в ЗУ «Про автомобільний транспорт».

Положення щодо діяльності автостанцій, вказують на ту обставину, що вони беруть активну участь у здійсненні регулярних пасажирських автобусних перевезень. Це дає змогу говорити про них як про суб'єктів таких відносин. Враховуючи таке положення та наведені особливості їх статусу та діяльності, їх визначення слід викласти наступним чином. Автостанція – це суб'єкт господарювання, що пройшов атестацію та може надавати у встановленому порядку автостанційні послуги.

Визначення робочого органу є досконалим та не потребує суттєвого втручання, в той же час окремі положення роблять участь цього суб'єкта у здійсненні регулярних пасажирських перевезень сумнівним. Організатору ліпше відмовитись з будь-яких підстав від його послуг, аніж вирішувати проблеми з визначенням категорії діяльності, яка може бути захищена на користь досвіду такого підприємства (організації).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / REFERENCES

1. Транспортне право: підручник / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівська та ін. К.: «Ін Юре», 2008. 894 с.
2. Про автомобільний транспорт: Закон України № 2344-III від 05 квітня 2001 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/print1364287416455418> (дата звернення: 07.06.2013).
3. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон Российской Федерации № 259-ФЗ от 8 ноября 2007 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2007/11/17/ustav-doc.html> (дата обращения: 07.06.2013). / Charter of the automobile transportation and the city ground electric transportation: Federal law of the Russian Federation No.259-FZ dated November 8, 2007 [Electronic resource] <http://www.rg.ru/2007/11/17/ustav-doc.html> (date of viewing: 07.06.2013).
4. Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 700 від 27 вересня 2010 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1068-10/print1364287416455418> (дата звернення: 07.06.2013)
5. Про адміністративні послуги: Закон України від 6 вересня 2012 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5203-17> (дата звернення: 07.06.2013).
6. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Постанова КМ України № 1081 від 17 квітня 2013 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF/print1364287416455418> (дата звернення: 07.06.2013).
7. Про затвердження Порядку і умов організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом: Наказ Міністерства транспорту України № 21 від 21 січня 1998 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0257-98/print1366875359378300> (дата звернення: 07.06.2013).
8. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанови КМ України № 176 від 18 лютого 1997 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF/print1364287415191686> (дата звернення: 07.06.2013).
9. Про ціни і ціноутворення: Закону України від 3 серпня 2012 р. [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/507-12/print1364287415191686> (дата звернення: 07.06.2013).
10. Конституції України [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254-%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80/print1364287415191686> (дата звернення: 07.06.2013).

*Приглашаем на сайт научного журнала
«Бизнес. Образование. Право»
Вестник Волгоградского института бизнеса»
<http://vestnik.volbi.ru>*



Здесь вы можете получить следующую полезную информацию:

- паспорта научных специальностей, разработанные экспертными советами Высшей аттестационной комиссии Министерства в связи с утверждением приказом Минобрнауки России от 25 февраля 2009 г. № 59;
- перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук;
- график предоставления авторских материалов в научный рецензируемый журнал «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- условия публикации статей;
- требования к публикации статей;
- положение о рецензировании;
- адреса ведущих библиотек России и стран СНГ, а также электронных библиотек, с которыми сотрудничает научный рецензируемый журнал «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;

- условия подписки на научный рецензируемый журнал «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- архив номеров научного рецензируемого журнала «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- свежий номер научного рецензируемого журнала «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- информацию о конференциях, проводимых научным рецензируемым журналом «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- условия размещения рекламы в научном рецензируемом журнале «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- дополнительную информацию об авторах, опубликовавших свои статьи в научном журнале «Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса»;
- в информационном блоке размещена полезная информация для аспирантов, докторантов и ученых.