УДК 656:629.33/.36

Дорощук В. О., ст. викладач (Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне)

ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З МІСТА РІВНЕ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

На сьогодні транспортні послуги є дуже важливою частиною механізму передачі продукції та перевезення пасажирів і робочої сили, яка дозволяє здійснювати товарообіг між континентами та переміщення людських ресурсів для подальшого розвитку країн світу.

Сегодня транспортные услуги является очень важной частью механизма передачи продукции и перевозки пассажиров и рабочей силы, которая позволяет осуществлять товарооборот между континентами и перемещение людских ресурсов для дальнейшего развития стран мира.

For today transport services are very important part of mechanism of transmission of products and carrying passengers and labor force which allows to carry out commodity turnover between continents and moving of human capitals for subsequent development of the world countries.

Важливе місце в економічній політиці держави відведено невідкладному опрацюванню та реалізації "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні", "Комплексної програми утвердження України як транзитної держави", розширення співробітництва з міжнародними транспортними організаціями, забезпечення приєднання України до міжнародних конвенцій та угод у галузі міжнародних перевезень.

Таким чином, удосконалення організації міжнародних пасажирських та вантажних перевезень на мережі міжнародних транспортних коридорів та їх правове забезпечення є актуальним і потребує наукових методів вирішення.

Слід враховувати, що міжнародні перевезення часто здійснюються змішаними та комбінованими видами транспорту, що ускладнює розгляд претензій та спорів.

Про важливість організації пасажирських перевезень у міжнародному сполученні зазначається у наукових працях П. Яновського, П. Левковець, О. Ігнатенко, Л. Волинець, О. Мірошника, Г. П'ятаченка, В. Віниченка, К. Діденко, В. Дорошенко. Світові економічні тенденції спонукають нашу країну до постійного розширення міжнародних економічних зв'язків та зовнішньоекономічної господарської діяльності. Тому зрозумілою і досить логічною є розстановка пріоритетів щодо інтеграційних процесів транспортного

комплексу України до світової транспортної системи і зміцнення позицій міжнародних перевезень пасажирів.

У зв'язку із цим особливу актуальність набуває вивчення умов організації перевезень пасажирів у міжнародному сполученні, виявлення основних проблем розвитку автомобільного транспорту. Причому необхідно сконцентрувати увагу на поліпшенні якості обслуговування пасажирів транспортними послугами, оскільки основним завданням роботи пасажирського транспорту є повне, своєчасне і якісне задоволення потреб населення в перевезеннях.

Основною метою даної статті являються дослідження організації пасажирських перевезень з міста Рівне у міжнародному сполученні. Разом з тим на основі даних досліджень запропонувати шляхи вирішення проблем міжнародних перевезень пасажирів.

Міжнародні перевезення пасажирів мають здійснюватись з дотриманням режимів праці та відпочинку водіїв згідно з Європейською угодою в частині роботи екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (укладена в Женеві 1 липня 1970 року).

Для здійснення перевезень на міжнародному маршруті повинне забезпечуватись:

- кількість водіїв у відповідності до ЄУТР;
- належність перевізнику безпосередньо одного і більше автобусів, які використовуються для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень, а також для нерегулярних чи маятникових перевезень;
- наявність одного резервного автобуса для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень;
- наявність у перевізника: для відкриття маршруту міжнародних регулярних перевезень досвіду внутрішніх перевезень пасажирів два і більше років, або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів – один рік і більше, а для відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень – досвіду міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів один рік і більше;
- використання транспортних засобів відповідного класу.

Формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень має відповідати вимогам щодо:

- задоволення попиту населення в міжнародних перевезеннях;
- визначення початкових і кінцевих пунктів в обласних центрах та великих промислових містах України;
- паритетного виконання перевезень українськими та іноземними перевізниками;
- організації відправлень автобусів з автостанцій за годинами доби та днями тижня, виходячи з розподілу попиту на перевезення та умов перетину

державного кордону;

- врахування інтересів перевізників, що працюють на маршрутах.

Міжнародні нерегулярні перевезення за одним і тим самим маршрутом з періодичністю частіше ніж один раз на тиждень належать до міжнародних регулярних перевезень.

У разі виконання маятникових перевезень:

- початковим чи кінцевим пунктом вважають відповідно місце, де поїздка розпочинається, і місце, де вона закінчується, включаючи у кожному разі місцевість радіусом 50 км;

- посадка або висадка пасажирів впродовж рейсу заборонена;

- перший зворотний рейс і останній прямий рейс автобуса мають здійснюватись без пасажирів, якщо інше не передбачене міжнародними угодами.

Перелік необхідних документів для відкриття маршруту, які пасажирський перевізник подає до Укравтотрансу:

- заява про намір відкриття, до якої додаються:

- проект схеми міжнародного маршруту;

- проект розкладу руху;

- проект графіка роботи та відпочинку;

- проект тарифів на перевезення;

- список автобусів, що будуть використовуватись, у т.ч. резервних;

- підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

- довідка про наявність досвіду у перевізника щодо здійснення внутрішніх перевезень пасажирів впродовж двох і більше років, або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів - одного і більше років;

- копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;

- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом та ліцензійних карток на кожний автобус за списком;

- рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Укравтотранс може запросити іншу інформацію, незаборонену чинним законодавством, яка стосується перевізника чи маршруту, що відкривається.

Проект схеми міжнародного маршруту, розкладу руху, графіка роботи та відпочинку водіїв рекомендується виконувати з використанням програмного забезпечення для засобів обчислювальної техніки, розробленого ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Укравтотранс згідно з п. 65 Правил приймає рішення за заявою перевізника щодо надання права на підготовку документів на відкриття маршруту. Заява перевізника розглядається в термін, який становить не більше двох тижнів.

Через місто рівне у міжнародному сполученні проходить 41 маршрут, з

яких 19 є регулярними, 5 маршрутів відправляється безпосередньо з автовокзалу м. Рівне, 27 маршрутів – з м. Києва, а інші – з таких міст, як Дніпропетровськ, Житомир, Одеса, Донецьк, Луганськ, Трускавець, Львів, Кам'янець-Подільський, Херсон.

Міжнародні перевезення з м. Рівне здійснюються в такі країни, як Чехія, Польща, Франція, Італія, Іспанія, Австрія, Німеччина, Португалія, Латвія, Литва, Естонія, Молдова, Росія, Білорусія.

Спостерігається суттєве коливання пасажиропотоків за напрямками. Найбільш завантажені напрямки та кількість перевезених пасажирів з 01.01.2010 р. по 01.03.2011 р. подано в табл. 1.

Таблиця 1

Маршрут	Кількість проданих квитків по АС м. Рівне (01.01.2010 р. по 01.03.2011 р.)	Кількість маршрутів
Рівне – Прага	534	5
Рівне – Варшава	1047	5
Рівне – Мінськ	487	1

За досліджений період по всіх напрямках, в тому числі і найбільш завантажених, перевезено з м. Рівне у міжнародному сполученні 2835 пасажирів за кількістю проданих квитків, крім того по деяких напрямках перевезено 116 пасажирів за кількістю проданих посадкових талонів. Посадкові талони відрізняються тим, що розрахунок здійснюється в іноземній валюті, тому даний вид квитково-талонної системи ще не практикується на всіх маршрутах.

Одним з важливих питань транспортного обслуговування є ціна, як очікувана компенсація за загальний пакет послуг, що пропонують споживачеві. Визначити ціну на послуги набагато сутужніше, ніж на саме транспортування, тому що багато в чому ціна послуг залежить від сприйняття пасажиром всієї системи обслуговування.

Для виявлення раціонального рівня обслуговування провадять зіставлення витрат, доходів і прибутку, реалізуючи принцип компромісних рішень, при якому досягається найкраще співвідношення між цінами (тарифами) і рівнем обслуговування, між витратами й доходами. Фактично процедура зводиться до зіставлення витрат, пов'язаних зі збільшенням рівня обслуговування, із втратами доходів, які ростуть при зменшенні числа і якості послуг. У результаті зіставлення знаходять деякий оптимум рівня обслуговування

Кожен маршрут у міжнародному сполученні обслуговують два перевізники на паритетній основі, тобто український і іноземний перевізник. Ця інформація необхідна для того, щоб вірно взяти бланк білету при продажі і правильно розписати вартість проїзду в квитку. В бланках білету українського перевізника на зворотній стороні першого корінця в обов'язковому порядку ставиться штамп страхового збору. Крім того, на кожному корінці квитка агент ставить штамп своєї компанії.

Вартість проїзду в бланках квитків на маршруті українського перевізника

розписується наступним чином:

Проїзд ПДВ 0%	+	Страховий збір	=	Загальна вартість.

Для того щоб вірно розписати вартість необхідно використовувати тарифи, представлені перевізником.

Вартість проїзду в бланках квитків на маршрутах іноземного перевізника представляється однією загальною сумою.

При продажі квитка «туди і назад» вартість проїзду вказується не загальною сумою, а представляється дві суми в графі «Всього».

При продажу квитка в одну сторону відриваємо два останніх корінці.

При продажі квитків «туди і назад» відриваємо один останній корінець.

Для зручності роботи розроблено бланк, де можна подивитися, в який день тижня перевізник виїжджає. Дана схема полегшує роботу при виборі необхідного бланку квитків і тарифної сітки. Така схема розроблена окремо по кожному маршруту.

Детальну інформацію, пов’язану з оформленням квитків на перевезення пасажирів у міжнародному сполученні можна уточнити у операторів ТОВ "Українські лінії", чи у старшого касира, який відповідає за роботу операторів.

При безпосередньому продажу і виписці квитків агент телефонує оператору в офіс ТОВ "Українські лінії".

Для реєстрації продажу в системі ECOLINES CRS, ТОКС і отримання місця агент дає оператору необхідні дані в наступному порядку:
1) найменування міста і організації агента; 2) маршрут; 3) вказує дату поїздки (в одну чи обидві сторони, або з відкритою датою); 4) перевізника; 5) серію і номер білету; 6) прізвище, ім’я пасажира; 7) контактний номер телефону пасажира; 8) називає номер документу при наявності у пасажира пільг, обумовлених тарифами ТОВ "Українські лінії" (таблиця 2).

Таблиця 2

Тарифні групи	Вказується в бланку квитка при його виписці
Основна чи базовий тариф	Нічого не вказується
Групи з 6 осіб і більше	Гр.2. №, серія, номер закордонного паспорта
Пенсіонери, інваліди (всі)	Гр.3 № пенсійного посвідчення
Діти до 5 років	Гр.4. № св-ва про народження чи паспорта дитини, серія, номер паспорта батька, з яким буде перетинати кордон
Діти 5 - 12 років	Гр.5. № св-ва про народження чи паспорта дитини, серія, номер паспорта батька, з яким буде перетинати кордон
Особи 13-18 років, студенти до 26 років	Гр.6. № св-ва про народження чи паспорта дитини, чи проїзного документу, студентський квиток

Пасажира потрібно проінформувати, що касир автобуса має право попросити пред’явити документ, на основі якого була отримана пільга, – у випадку відсутності документу касир має право відмовити пасажиру в поїздці, в такому випадку робиться відмітка в квитку про повернення у відповідності з правила-

ми повернення.

Після передачі даних оператору агент з продажу повторно зв'язується з ним через певний час (як правило, це 5-15 хв., в залежності від кількості квитків) для отримання місць, якщо вони є вільними на обрану дату. Після отримання місць агент повинен уточнити наступну інформацію: номер маршруту, номер рейсу, дату і час відправлення, якщо необхідно, іншу інформацію.

При перенесенні дати поїздки агент повинен зателефонувати оператору і повідомити: 1) номер квитка пасажира; 2) дату, на яку необхідно перенести поїздку. При повторному телефонному дзвінку повідомляє місце.

При відмові від поїздки агент в обов'язковому порядку телефонує оператору і дає наступні дані: 1) номер квитка, 2) вартість поїздки і вказує, скільки відсотків втрачає пасажир і яка сума повертається при здачі квитка. В даному випадку телефонувати повторно не потрібно.

Незареєстрований в системі продажу квиток не вноситься в посадочну відомість автоматично. Відсутність даних про пасажира в посадочній відомості дає право провідникові автобуса відмовити пасажиру в поїздці. Про що робиться відповідна відмітка в квитку.

Повернення квитків здійснюється тільки в тому агентстві, де придбали квиток, при наданні пасажиром паспорта, квитка і касового чека. Якщо пасажир хоче повернути квиток, проданий в іншому агентстві, то агент ставить пасажирові на квитку відмітку «відмова від поїздки», штамп, дату і час відмови і пояснює, що кошти повертаються в тому агентстві, в якому придбався квиток.

Висновки дослідження. Таким чином, раціональна організація міжнародних пасажирських перевезень та їх правове забезпечення є актуальним питанням і потребує наукових методів вирішення шляхом оптимізації пасажирських перевезень у міжнародному сполученні. У майбутньому транспорт повинен розвиватися за рахунок інтенсивних чинників, удосконалення структури пасажирообігу, скорочення матеріальних ресурсів, витрат на перевезення, поліпшення всіх основних техніко-економічних показників роботи транспорту, підвищення якості перевезення пасажирів.

1. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінет Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1184. **2.** Яновський П. О. Пасажирські перевезення : навчальний посібник / П. О. Яновський. – Київ : НАУ, 2008. – С. 469. **3.** Волинець Л. М. Логістичне управління процесами перевезень пасажирів у міжнародному сполученні / Л. М. Волинець. **4.** Зінь Е. А. Основи зовнішньоекономічної діяльності : підручник / Е. А. Зінь, Н. С. Дука. – К. : ВД „Кондор", 2008. – 432 с. **5.** Левковець П. Р. Міжнародні перевезення і транспортне право : навчальний посібник / П. Р. Левковець, В. С. Марунич. – 2-ге вид. – 2004. – 280 с. **6.** http://www.mintrans.gov.ua/

Рецензент: д.е.н., професор Левицька С. О. (НУВГП)