

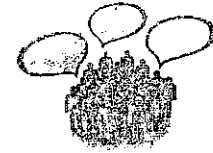
СПІВПРАЦЯ З НОРВЕГІЄЮ

ГЛИНЯНІ ТАБЛИЧКИ ЯК ВИЗИТКА ГОРОДА



ВОЛОНТЕРИ ПРОСЯТ ПОМОЦЬ ЗООПАРКУ

ДНЕПРОПЕТРОВЦІ ДОВЕРЯЮТ АРМІИ І ЖУРНАЛІСТАМ



Віснi

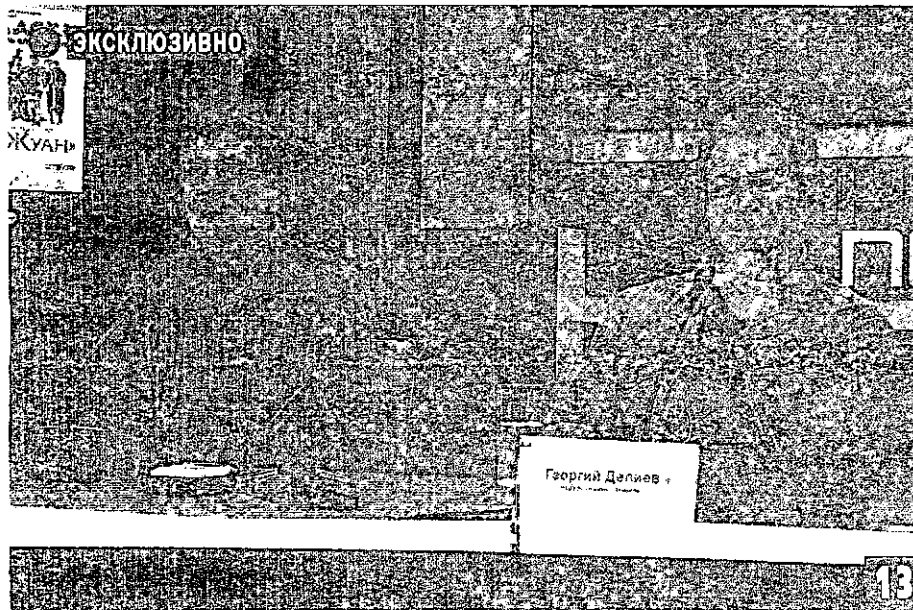
придніпров'я

обласна суспільно-політична газета №18 (1613)

Число 105 березня 2015 року

«РОМАШКА» - НАЙКРАЩИЙ САДОЧОК В УКРАЇНІ

За результатами Всеукраїнського конкурсу нікопольський дитячий садок «Ромашка» посів перше рейтингове місце в номінації «100 найкращих ДНЗ України». Секрет такої успішності в дотриманні простого правила: садочок повинен бути комфортним для дитини.



«Наш одесский Дон Жуан» - ОПТИМИСТ И ЮМОРИСТ

Юмор необхідний людству як повітря. В цьому переконані народні артисти України, володарі багатьох премій і титулів Борис Барський і Георгій Делієв. В переддень весняного і мюнхенського свята 8 Марта створили колектив «Маски» і легендарного телесеріалу «Маски-шоу» поблизьки в Дніпропетровську со спектаклем «Дон Жуан». А в ексклюзивному інтерв'ю «Віснi» відкрито розповіли про поведінку свого творчествi, усе Барського і життя особисто.

ІРЛАНДСЬКИЙ САНТЕХНІК ВИРИВ ТУНІЛЬ, ЩОБ ТІКАТИ ВІД ДРУЖИНИ

ІРЛАНДСЬКИЙ САНТЕХНІК ВИРИВ ТУНІЛЬ, ЩОБ ТІКАТИ ВІД ДРУЖИНИ

ІРЛАНДСЬКИЙ САНТЕХНІК ВИРИВ ТУНІЛЬ, ЩОБ ТІКАТИ ВІД ДРУЖИНИ

Ірландець не цурався навіть відбірного молотка. Завершивши справу, чоловік щовечора близько 11-ї години впродовж 15 років навкарачки позвав до шинку і лише зранку таким же чином повертався додому. Як не дивно, дружина винахідливого містера Керра нічого не підозрювала. На запитання, чому від нього постійно тхне алкоголем, «копач» відповідав, що такий у нього природний запах.

НОВИНИ

ДОХОДИ ТА ВИДАТКИ

ЗМІНИ ДО БЮДЖЕТУ

Верховна Рада внесла правки до Державного бюджету на 2015 рік. Дохідна частина зростає на 22,2 млрд грн, видатки - на 35 млрд грн. Також депутати збільшили дефіцит бюджету на 12,6 млрд грн. - до 76,3 млрд грн. Нагадаємо, що Україна 11 березня очікує позитивного рішення ради директорів МВФ про схвалення чотирирічної програми розширеного фінансування обсягом 17,5 млрд дол. За словами Прем'єра Арсенія Яценюка, наша держава виконала для цього всі попередні умови.

ПІДВИЩЕННЯ ТА СКОРОЧЕННЯ

НОВЕ ДЛЯ ПЕНСІОНЕРІВ

Парламент проголосував за внесення змін до пенсійного законодавства. Згідно з ними в Україні відбудеться поетапне підвищення на 5 років пільгового пенсійного віку для жінок та збільшення страхового стажу для осіб, які мають право на пільгову пенсію; поетапне підвищення на 5 років страхового стажу, необхідного для призначення пенсії за вислугу років; для обчислення пенсії враховуватимуть середню зарплатну плату за 2012-2014 роки; пенсії працюючим пенсіонерам тимчасово (до 1 січня 2016 року) виплачуватимуть у розмірі 85%, але не скорочуватимуть для осіб, пенсія яких менша, ніж 1423 грн.

СЕЗОН ТРИВАЛІШИЙ

ТАРИФИ ВИЩІ

Націоналісія, що здійснює регулювання у сфері енергетики і комунальних послуг, підвищила з 1 квітня для населення мінімальний тариф на газ для опалення в 3,3 разу - до 3600 грн. за 1 тис. м³. Така ціна діятиме на обсяг до 200 м³ на місяць і лише в опалювальний сезон. Понад 200 м³ на місяць, а також спожитий не в опалювальний сезон газ оплачуватимемо за ціною 7188 грн. за 1 тис. м³. Такий же рівень тарифів установлений для приготування їжі та підігріву води. За відсутності лічильників куб блакитного палива також коштуватиме 7,2 грн. У середньому ціна на газ для населення підвищилася на 285%, що відповідає положенням меморандуму між Кабміном та МВФ. Крім того, НКРЕКУ прийняла рішення про збільшення з 1 квітня середньозваженого тарифу на тепло для населення на 71,8% - до 537,2 грн./1 Гкал (без ПДВ). А уряд продовжив опалювальний період для населення, яке використовує природний газ для опалення приміщень, установивши його в рамках 1 жовтня - 30 квітня.

Юрій Андрухович: «Ідея книжки виникла в аеропорту»

НАСТУПНИЙ НОМЕР ГАЗЕТИ «ВІСНІ ПРИДНІПРОВ'Я» ВИЙДЕ 12 березня 2015 року

ПУБЛІЧНА ІНФОРМАЦІЯ

ОПРИЛЮДНЕННЯ

проекту регуляторного акта - розпорядження голови Дніпропетровської облдержадміністрації «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)» та аналізу його регуляторного впливу

Зазначений проект регуляторного акта та аналіз його регуляторного впливу оприлюднено відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їхніх об'єднань.

Пропозиції та зауваження до проекту регуляторного акта та аналізу його регуляторного впливу приймаються розробником проекту - управлінням інфраструктури Дніпропетровської облдержадміністрації протягом одного місяця з дня оприлюднення проекту:

поштою на адресу:
49004, м. Дніпропетровськ, пр. Кірова, 2, каб. № 223;
факсом: (056) 742-87-73;
електронною поштою:
trans@adm.dp.ua.

РОЗПОРЯДЖЕННЯ ГОЛОВИ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

М. ДНІПРОПЕТРОВСЬК №

Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)

Керуючись законами України «Про місцеві державні адміністрації», «Про автомобільний транспорт», постановою Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання ціл (тарифів)» (із змінами), наказами Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 травня 2006 року № 503 «Про затвердження Типових форм квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу на маршрутах загального користування», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 вересня 2006 року за № 1065/12939; від 17 листопада 2009 року № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27 листопада

2009 року за № 1146/17162 (із змінами); з метою забезпечення розвитку автомобільного транспорту, стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталого економічного умов роботи пасажирського автомобільного транспорту:

1. Встановити тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), (далі - тарифи):

0,53 грн./цкм - вартість перевезення пасажирів на один кілометр;
10 % від вартості проїзду пасажирів на ав-

тобусному маршруті - вартість перевезення багажу.

Тарифи не включають податок на додану вартість, витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.

2. Суб'єктам господарювання усіх форм власності забезпечити виконання перевезення пасажирів і багажу автобусами на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), в межах встановлених тарифів.

3. Це розпорядження набирає чинності з дня його оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.

4. Визнати таким, що втратило чинність, розпорядження голови облдержадміністрації

від 13 травня 2014 року № Р-263/0/3-14 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)», зареєстрованого в Головному управлінні юстиції у Дніпропетровській області 16 травня 2014 року за № 17/1838.

5. Координацію роботи щодо виконання цього розпорядження покласти на управління інфраструктури облдержадміністрації, контроль - на заступника голови облдержадміністрації згідно з розподілом функціональних повноважень.

Голова облдержадміністрації
І.В.КОЛОМОЙСЬКИЙ

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ ГОЛОВИ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛДЕРЖАДМІНІСТРАЦІЇ

«Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)»

1. Визначення та оцінка проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання.

Постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів місцевих рад щодо регулювання ціл (тарифів)» (із змінами та доповненнями) надані повноваження облдержадміністрації по регулюванню (встановленню) тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні.

На сьогодні регулювання тарифів на перевезення пасажирів і багажу автомобільним транспортом в області здійснюється відповідно до розпорядження голови облдержадміністрації від 13 травня 2014 року № Р-263/0/3-14 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)», зареєстрованого в Головному управлінні юстиції у Дніпропетровській області 16 травня 2014 року за № 17/1838, згідно з яким затверджено тариф на перевезення одного пасажирів з розрахунку 0,53 грн./цкм, при цьому вартість перевезення дозвольного багажу встановлено за кожне місце, незалежно від відстані перевезення, в розмірі 10% від плати за проїзд пасажирів. Дані тарифи не включають податок на додану вартість, витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних

маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 (надалі - Методика).

Відповідно до пункту 1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

Так, до облдержадміністрації від автомобільних перевізників надійшли листи з розрахунками тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах фізичного користування, за результатами аналізу яких було встановлено, що в період з 2014 року - моменту останнього підняття тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), (надалі - тарифи), ціни на паливо збільшились у середньому на 42,7% (і продовжують зростати), мастильні матеріали - на 68,7%, витрати на автошини - на 53,5%, витрати на ремонт і технічне обслуговування - на 20,7%, на інші комплектуючі, що впливають на забезпечення безпеки перевезень (підпункт 31.4 пункту 31 Правил дорожнього руху) - на 47,6%, тощо. Загальна собівартість надання послуг пасажирського автомобільного транспорту збільшилась у середньому на 60,6%.

Пропозиції автомобільних перевізників щодо встановлення якоті рівня тарифів в регуляторному акті рівня тарифів не враховувались та були повернені на допрацювання у зв'язку із можливими негативни-

ми соціально-економічними наслідками через їхню економічну необґрунтованість.

Загалом було встановлено, що діючі тарифи (0,53 грн./цкм) сьогодні не забезпечують рентабельну роботу автомобільних перевізників та покриття собівартості перевезень, що, в свою чергу, може спричинити зупинку роботи автобусів на переважній більшості маршрутів, погіршити технічний стан транспортних засобів, а особливо тих вузлів і агрегатів, що безпосередньо впливають на забезпечення безпеки перевезень та заборони їх експлуатації згідно із законодавством (підпункт 31.4 пункту 31 Правил дорожнього руху), і, як наслідок, вплинути на безпеку дорожнього руху.

Враховуючи викладене, виникла необхідність реалізації повноважень облдержадміністрації по встановленню тарифів, що спричинило б збільшенням складників собівартості перевезень та відповідними зрештою цінами автомобільних перевізників та Дніпропетровської обласної організації профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства.

Ця регуляторного акта поширюватиметься як на автоперевізників, так і на користувачів автомобільних послуг - пасажирів.

2. Визначення цілей державного регулювання.
Державне регулювання тарифів запроваджується з метою сприяння розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту, недопущення необґрунтованого підвищення тарифів, покращення рівня обслуговування пасажирів, фінансового стану автопідприємств, збереження контролю за тарифною політикою на ринку пасажирських автоперевезень.

3. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення зазначених цілей, аргументація щодо переваг обраного способу.

Як альтернатива до запровадженого регулювання можна розглянути ситуацію, коли деякий час тарифи залишатимуться без зміни. У даному випадку це призведе до багратості автопідприємств, погіршення технічного стану рухомого складу, погіршення надання послуг автомобільним транспортом, втрати кваліфікованих працівників унаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, що, в свою чергу, створює під загрозою задоволення потреб населення та відвідувачів регіону з автоперевезеннями. Дана альтернатива є неприйнятною.

Інша альтернатива до запропонованого регулювання - вирішення питання шляхом передбачення в бюджеті додатки на покриття збитків від неможового відшкодування економічно обґрунтованих витрат у тарифах без їхньої зміни. Однак такий шлях вирішення проблеми є економічно невідповідним, зв'язаний з неможливістю бюджетних коштів, можливі затримки надходжень, що спричинять виникнення бюджетних зобов'язань перед автоперевізником, і, як наслідок, призведе до погіршення якості послуг та фінансового стану автоперевізників. Дана альтернатива є також неприйнятною та механізм її реалізації не визначений чинним законодавством.

Одним з альтернативних заходів для автоперевізників могло б бути зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запчастини, на оренду земельних ділянок, які використовуються під розміщення матеріально-технічної бази, поява можливості закупівлі автобусів на пільгових умовах, тощо, але зважені питання не можуть бути вирішені на рівні облдержадміністрації.

Тому вирішення проблеми можливо лише у разі перегляду тарифів на перевезення пасажирів і багажу шляхом приведення їх до економічно обґрунтованого рівня, який би забезпечив стале надання послуг пасажирсь-

Табл.2

№ з/д	Показник	Прогнозне значення
1	Кількість відмов автомобільних перевізників від виконання умов договору про організацію перевезення пасажирів через нерентабельність здійснення перевезень	Відсутність таких відмов
2	Оновлення рухомого складу автомобільних перевізників	до 10 % на рік від загальної кількості транспортних засобів, задіяних на внутрішньообласних автобусних маршрутах
3	Факти необгрунтованого та невикористаного підвищення вартості проїзду для пасажирів	Відсутність таких фактів
4	Факти банкрутства автомобільних перевізників	Відсутність таких фактів
5	Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не пов'язаний з дією цього регуляторного акта, бо він не регулює господарські відносини з метою досягнення прибутку або надходжень до бюджетів та цільових фондів
6	Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	Близько 30 суб'єктів господарювання - автоперевізників, задіяних на внутрішньообласних автобусних маршрутах
7	Розмір коштів, що витратяться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Визначатимуться витратами, пов'язаними з затвердженням пасажирських перевезень, оновленням рухомого складу тощо
8	Розмір часу, що витратиться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Час, необхідний на затвердження автоперевізниками таблиці вартості проїзду, яка входить до паспорту маршруту розмір часу, який витратиться, залежний виключно від автоперевізників
9	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	100 % суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб - автоперевізників, задіяних на внутрішньообласних автобусних маршрутах. Розпорядження планується оприлюднити в обласній суспільно-політичній газеті «Вісті Придніпров'я» та розмістити на офіційному веб-сайті Дніпропетровської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет www.adm.dp.ua Також копія розпорядження надаватиметься на вимогу у разі надходження відповідних звернень

Табл.1

Сфера впливу	Вигоди	Витрати
Держава	Встановлення економічно-обгрунтованих тарифів на перевезення пасажирів і багажу; забезпечення пасажирських перевезень на внутрішньообласних маршрутах; підвищення безпеки дорожнього руху; виконання вимог законодавства	Витрати не передбачаються
Суб'єкти господарювання	Безбиткова та рентабельна робота автоперевізників; створення економічних умов для розвитку пасажирських перевезень на внутрішньообласних автобусних маршрутах	Витрати, пов'язані з виконанням пасажирських перевезень, забезпеченням належного технічного стану, оновлення рухомого складу тощо
Населення	Повноцінне та якісне надання автотранспортних послуг; підвищення безпеки автоперевезень внаслідок придбання нового рухомого складу; захист від необгрунтованого та невикористаного підвищення вартості проїзду	Витрати визначатимуться платою за проїзд

своєчасно забезпечувати оновлення рухомого складу перевізників;
- підтримувати належний рівень безпеки руху та пасажирів;
- забезпечити належний технічний стан рухомого складу;
- забезпечити захист населення від необгрунтованого та невикористаного підвищення вартості проїзду.
Цей регуляторний акт також впливає на кількість звернень від пасажирів до органів місцевої влади, автоперевізників з пропозиціями зменшення вартості проїзду.
7. Опис прогнозованих вигод та витрат від регулювання, яке запроваджується.
У результаті прийняття запропонованого регуляторного акта очікуються наступні витрати та вигоди для всіх учасників регуляторного процесу, отримання яких передбачається протягом всього терміну дії цього регуляторного акта (див. Табл.1):
8. Обгрунтування терміну дії регуляторного акта.
Цей регуляторний акт вибирає чинності з дня його оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.
Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежується у часі, оскільки його прийняття зумовлене вимогами законодавства України.

9. Показники результативності регуляторного акта.
Прогнози значення показників результативності регуляторного акта передбачаються після набрання його чинності протягом всього терміну його дії (див. Табл.2).
10. Відстеження результативності регуляторного акта.
Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитися шляхом моніторингу статистичних даних отриманих обласною адміністрацією при виконанні вимог цього акта.
Базове відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснено через шість місяців після набрання його чинності.
Повторне відстеження планується провести через рік після набрання чинності регуляторного акта.
Періодичне відстеження планується проводити один раз на три роки, починаючи від дня закінчення заходів щодо повторного відстеження результативності.
За результатами проведення відстежень буде можливо порівняти показники результативності дії регуляторного акта. У разі виявлення незрегульованих та проблемних питань, вони будуть усунені шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акта.
Начальник управління інфраструктури Дніпропетровської обласної адміністрації
В. В. ЮШКО

го автомобільного транспорту та належну реалізацію вимог статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», згідно з яким тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів.
Отже запровадження запропонованого регуляторного акта є обгрунтованим способом досягнення визначених цілей та таким, що забезпечить виконання обласною адміністрацією покладених на неї зобов'язань та повноважень.

4. Опис механізму та заходів, які пропонуються для розв'язання проблеми.

Вказану вище проблему планується розв'язати за допомогою реалізації наступного механізму, який передбачає виконання заходів щодо:

1. Запровадження цього регуляторного акта, згідно з яким буде встановлено вартість перевезення пасажирів на один кілометр - 0,53 грн./пкм, а вартість перевезення багажу - 10 % від вартості проїзду пасажирів на автобусному маршруті.

Тарифи не включатимуть податок на додану вартість, витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.

2. Установлення тарифної вартості шляхом множення покิโลметрового тарифу на відстань від початку маршруту до середньої тарифної зони, що передбачено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.05.2006 № 503 «Про затвердження Типових форм квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу на маршрутах загальної користування».

3. Затвердження автомобільним перевізником таблиці вартості проїзду відповідно до існуючих тарифних зупинок, яка повинна бути включена до паспорту маршруту згідно з вимогами наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278 «Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту».

4. Здійснення обласною адміністрацією постійного контролю за надолученням застосування автомобільними перевізниками вартості проїзду вимог за встановлені цим регуляторним актом тарифи.

Реалізація даного механізму та заходів вирішить проблему, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, та забезпечить високий ступінь ефективності досягнення цілей визначених при розробці регуляторного акта.

5. Обгрунтування можливості досягнення цілей у разі прийняття регуляторного акта.

Встановлення тарифів на перевезення пасажирів та багажу забезпечить сталу, рентабельну роботу автоперевізників, надасть можливість органам місцевої влади забезпечити задоволення потреб населення в автоперевезеннях, сприятиме вирішенню завдань по підви-

щенню можливостей усіх суб'єктів підприємницької діяльності в забезпеченні потреб споживачів у послугах, залученню інвестицій в його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи.

В разі прийняття регуляторного акта обласною державною адміністрацією будуть реалізовані повноваження надані їй відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)».

Найбільш впливовими зовнішніми чинниками, що впливатимуть на дію регуляторного акта, будуть:

- подорожчання паливно-мастильних матеріалів;
- збільшення цін на інші складові собівартості пасажирських перевезень;
- зміна чинного законодавства у сфері пасажирських автоперевезень;
- зміна умов перевезень для автоперевізників, що надають послуги з перевезення пасажирів;
- перерозподіл існуючого пасажиропотоку.

Зазначені чинники мають значний вплив на результативність запропонованого регуляторного акта. Тому буде запроваджено постійний моніторинг щодо їх оцінки, за результатами якого до запропонованого регуляторного акта будуть внесені відповідні зміни для усунення негативного впливу зазначених зовнішніх чинників.

Виконання вимог даного регуляторного акта не потребує додаткових витрат з бюджетів будь-яких рівнів, а також не потребує додаткових витрат на здійснення контролю за виконанням вимог даного регуляторного акта.

Можливі витрати суб'єктів господарювання в подальшому компенсуються за рахунок прибутку від здійснення їхньої підприємницької діяльності з надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Витрати пасажирів визначатимуться платою за проїзд.

Дія даного регуляторного акту не призведе до негативних наслідків, що потребуватимуть компенсації можливої шкоди.

6. Визначення очікуваних результатів прийняття регуляторного акта.

Застосування тарифів, які встановлюються цим регуляторним актом, дозволить:
- забезпечити повноцінне та якісне надання автотранспортних послуг населенню із забезпеченням належної кількості рейсів та маршрутів;

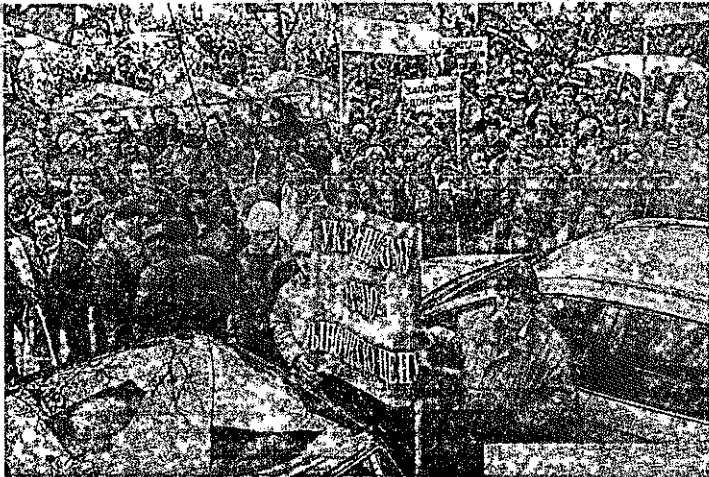
- відшкодувати витрати суб'єктам господарювання, пов'язані з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом;
- створити економічні умови для розвитку пасажирських перевезень на внутрішньообласних автобусних маршрутах Дніпропетровської області;
- підвищити заробітну плату перевізників, водіїв та обслуговуючого персоналу;
- сприяти розвитку ринкової інфраструктури пасажирського автотранспорту;

● В УМОВАХ КРИЗИСА

Шахтери вимагають зберегти вугільну галузь

ЯРОСЛАВА ХЛЕБНИКОВА

На прошлої неділі в Києві пройшов III съезд шахтерів України. Більше 300 делегатів із всіх регіонів країни збиралися в столиці в зв'язі з углублюючимся кризисом вугільної галузі та енергетики. В роботі съезду також прийняли участь лідери шахтерських профсоюзів, глава Міненерго Володимир Демчишин, депутати Верховної Ради та керівники енергетическої компанії ДТЕК.



КАПКАН ДЛЯ ГОРНЯКОВ

Учасників съезду, як і з заходу, так і з сходу країни, об'єднує одне: вони вимагають зберегти галузь і дати можливість працювати в справедливих ринкових умовах. Сьогодні Міністерство енергетики та вугільної промисловості відмовляється встановлювати

А наслідки кризи в енергетиці, уже, дуже очевидні. Добыча родового вугля в I кварталі 2015 року порівняно з відповідним періодом минулого року скоротилася більш ніж вдвічі. Шахти опинилися в своєобладному капкані: гривна обвалилася, коштів на ремонт

необхідних законів для наведення порядку в отриманні. Також горняки вимагають переглянути політику властей щодо імпорту вугля по високої ціні; припинити ігнорування інтересів українських шахтерів; погасити борги по зарплаті державним шахтарям;

МИНИСТЕРСТВО ОТКАЗЫВАЕТСЯ ПЛАТИТЬ СПРАВЕДЛИВУЮ ЦЕНУ ЗА УГОЛЬ

несколько тысяч шахтеров из разных концов Украины пришло к стелу и в центре Киева.

цену на отечественный уголь в размере 1500 грн. за тонну, объясняя это тем, что так называемая «рыночная» цена составляет 1100-1250 грн. При этом за импортный уголь Украина, не задумываясь, платит порядка 2000 грн. В итоге отечественным шахтам не хватает денег на развитие и нормальную работу, а на госпаках, которых лишены дотаций даже на зарплату.

вительные работы нет, цена на уголь не дает возможности платить даже зарплату. При этом добычу угля сокращать нельзя, чтобы не сорвать подготовку к предстоящему отопительному сезону.

водства государства принятие на съезде решения,

СЕРГЕЙ ЮНАК, глава Днепровской территориальной организации ПРУП:

«Сегодня проблемы в угольной отрасли перестали быть вопросом отдельного региона, отдельного профсоюза или отдельного предприятия. Это стало проблемой национальной масштаба, потому что под угрозой — угольная отрасль страны, которая столетиями была основой для развития промышленности. Во всех развитых странах принято защищать отечественного производителя. В нашем государстве интересы угольщиков ущемляют в пользу импорта. Если проблемы отрасли не будут решены сегодня, то скоро и шахтеры Павлограда, одного из самых стабильных предприятий Украины, могут лишиться возможности продавать свой уголь, а значит и получать зарплату.»

По словам лидера Независимого профсоюза горняков Михаила Волины, сегодня профильное министерство не горит желанием слышать шахтеров, вынуждая их решать проблемы.

РЕЗОЛЮЦИЯ СЪЕЗДА: ПОМОЧЬ ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ

По итогам съезда принята резолюция, в которой профсоюз требует от Президента Петра Порошенко отправить в отставку Владимира Демчишина и создать СНБО. Шахтеры Верховной Рады призывают ускорить принятие не-

ЯРОСЛАВА ХЛЕБНИКОВА,
ФОТО МИКОЛИ ЛИСЕНКА

В області вже в'яте відбувся щорічний фестиваль модельєрів-початківців «Весняна акварель-2015».

Свої роботи представили на ньому дизайнери з Дніпропетровщини, Одещини, Хмельниччини та Харківщини. Юні модельєри винесли на суд журі та публіки 34 унікальні колекції жіночого, чоловічого та дитячого одягу.

До речі, взяти участь у дійстві могли не лише студенти, а й дітячі колективи та студії мод. Журі оцінювало учасників у 4 номінаціях: «Модна історія», «Легенди одного образу»,

● **МОДНИЙ ПОКАЗ**

Юні дизайнери відкрили весну



ВІДБУВСЯ КОНКУРС ЕСКІЗІВ

«Мода великого міста» та «Червона доріжка». Модельєри-початківці продемонструвати глядачам ультратрендові повсякденні вбрання, різні варіації су-

конт та костюмів, витриманих в одній тематикі, та, звичайно, вишукані вечірні туалети.

Також у рамках «Весняної акварелі-2015» відбувся конкурс ескізів «Арт-дизайн», на якому представили майже 30 робіт студентів-модельєрів. За підсумками першого в номінації «Дизайн» перемогла студентка Дніпропетровського коледжу технологій та дизайну Алла Суботіна, а в номінації «Вишуканий бал» та «Шкілля форма» кращими визнали представників Одещини та Хмельниччини.

ОФІЦІЙНО

● ПУБЛІЧНА ІНФОРМАЦІЯ

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

ГОЛОВИ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ 20.04.2015

М. ДНІПРОПЕТРОВСЬК № Р-186/0/3-15

Зареєстровано в Головному територіальному управлінні юстиції у Дніпропетровській області 24 квітня 2015 р. за № 8/1869 Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути).

Керуючись законами України «Про місцеві державні адміністрації», «Про автомобільний транспорт», постановою Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів місцевих рад щодо регулювання цін (тарифів) (із змінами), наказами Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 травня 2006 року № 503 «Про затвердження Типових форм квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу на маршрутах загального користування», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 червня 2006 року за № 1065/12939; від 17 листопада 2009 року № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27 листопада 2009 року за № 1146/17162 (із змінами) та з метою забезпечення розвитку автомобільного транспорту та сталого розвитку впровадження новітніх технологій перевезення, застосування сучасних типів транспортних засобів; залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи пасажирського автомобільного транспорту:

1. Встановити тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, що працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), (цілі тарифи):
 - 0,53 грн/пкм - вартість перевезення пасажирів на один кілометр;
 - 10 % від вартості проїзду пасажирів на автобусному маршруті - вартість перевезення багажу. Тарифи не включають податок (на додану вартість) витрати пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страховий платіж з пасажирів за страхування від нещасних випадків на транспорті.
2. Суб'єктам господарювання усіх форм власності забезпечити виконання перевезення пасажирів і багажу автобусами на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути), (цілі тарифи):
3. Це розпорядження набирає чинності з дня його оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.
4. Визнати таким, що втратило чинність, розпорядження голови облдержадміністрації від 13 травня 2014 року № Р-263/0/3-14 «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території Дніпропетровської області (внутрішньообласні маршрути)», зареєстроване в Головному управлінні юстиції у Дніпропетровській області 16 травня 2014 року за № 17/1838.
5. Координацію роботи щодо виконання цього розпорядження покласти на управління інфраструктури облдержадміністрації, «кімпрос» - на заступника голови облдержадміністрації згідно з розподілом функціональних повноважень.

Голова облдержадміністрації
В.М.РЕЗНИЧЕНКО