



УДК 351.81

Овчар Петро Андрійович,

кандидат наук з державного управління, старший викладач кафедри транспортних технологій та засобів у АПК, Національний університет біоресурсів і природокористування України, Україна, 03041, м. Київ, вул. Героїв Оборони, 15, тел.: (050) 457 00 22, e-mail: p.ovchar@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6721-3367

Овчар Петр Андреевич,

кандидат наук по государственному управлению, старший преподаватель кафедры транспортных технологий и средств в АПК, Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины, Украина, 03041, г. Киев, ул. Героев Оборонь, 15, тел.: (050) 457 00 22, e-mail: p.ovchar@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6721-3367

Ovchar Petro Andriyovych,

PhD in Public Administration, senior lecturer of the Department of transport technologies and means in Agroindustrial complex, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Ukraine, 03041, Kyiv, Heroyiv Oborony Str., 15, tel.: (050) 457 00 22, e-mail: p.ovchar@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6721-3367

ПЕРЕДУМОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Анотація. Визначено передумови державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Україні та надано пропозиції з удосконалення цього процесу.

Ключові слова: державне регулювання, транспортні послуги, ринок транспортних послуг, транспортна інфраструктура.

ПРЕДПОСЫЛКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Аннотация. Определены предпосылки государственного регулирования рынка автотранспортных услуг в Украине и предоставлены предложения по усовершенствованию данного процесса.

Ключевые слова: государственное регулирование, транспортные услуги, рынок транспортных услуг, транспортная инфраструктура.

BACKGROUND STATE REGULATION OF TRANSPORT SERVICES

Abstract. The article deals with the definition of the prerequisites of state regulation of the market of motor transportation services in Ukraine and provide suggestions for improvement of this process.

Keywords: state regulation, transport services, transport market, transport infrastructure.

Постановка проблеми. Необхідність державного втручання у процес формування і функціонування автотранспортних ринків відбувається в таких випадках: в організації ринків; у зниженні соціальних витрат автотранспортної діяльності та підтримці конкурентності ринків автотранспортних перевезень, а також інвестуванні у розвиток інфраструктури. Ринок транспортних послуг необхідно розглядати як економічну систему, що складається з таких елементів: виробники транспортних послуг, споживачі послуг, посередники, вбудований державний механізм управління. Усі перераховані елементи системи взаємозалежні і взаємопов'язані, а сама система постійно перебуває у русі. Це живий організм, де існує регульований самою системою баланс організації та самоорганізації. Ринок транспортних послуг виявляє основні властивості систем: наявність прямого і зворотного зв'язку, стабільності, емерджентності, ієрархічності та ін. і вимагає глибокого аналізу, що дає змогу детально представити його сутність, особливості, властивості та поведінку в різних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми державного ре-

гулювання ринку автотранспортних послуг висвітлено у працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Вагомий внесок у дослідження особливостей впливу держави на транспортну систему зробили такі вчені: Л. А. Бичікова [6], В. С. Віниченко [2], С. М. Вдовенко [5], Ю. С. Вдовенко [5], Н. І. Кара [1], Г. В. Корецька [1], Д. І. Ковалев [5], М. В. Ляхов [2], А. В. Матвєєва [7], А. В. Міщенко [4], А. В. Павлюк [9], М. Л. Погребницький [8] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються шляхи вирішення організаційних проблем формування та розвитку системи державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Україні.

Метою статті є визначення передумов державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Україні та надання пропозицій з удосконалення даного процесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок транспортних послуг регіону виконує кілька функцій: основна внутрішня функція — забезпечення потреб регіональної економіки в перевезеннях вантажів і пасажирів, а також загальносистемна функція — ринок транспортних

послуг регіону є засобом здійснення економічних торговельних зв'язків міжнародних і міжрегіональних в масштабах території держави.

Формування ринку транспортних послуг є не тільки потужним джерелом інвестицій і чинником інтеграційного розвитку економіки України, а й інструментом державної економічної політики. Ринок як система має добровільний характер взаємин і угод його учасників. Наявність же в системі ринку вбудованого, координованого державою механізму управління у вигляді підсистеми органів законодавчої і виконавчої влади, а також підсистеми наглядових органів, визначає у держави законне право примусу учасників ринку до певного типу економічної поведінки та є елементом організаційного механізму управління ринком [1, с. 215].

Держава, зацікавлена у використанні резервів економічної системи ринку, нині спирається тільки на інструменти організації, визначаючи через механізми управління транспортну політику держави, виконує функції коригування місць локалізації ресурсів, перерозподілу процесів і формування пропорцій в економіці, стабілізації для підтримки макрорівноваги системи, яка лише побічно впливає на рівновагу мікроекономічних систем (підприємств і організацій учасників ринку).

Державна політика у сфері автомобільного транспорту є частиною всієї загальної транспортної політики країни. Виходячи із загальної транспортної стратегії, вона доповнюється положеннями, що визначають особливості автотранспорту,

його місце в єдиній транспортній системі країни [2, с. 194].

Метою Транспортної стратегії України на період до 2020 року [3] є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

Стратегія ґрунтується на дотриманні таких основних принципів, які полягають у [Там само]:

- забезпеченні доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян;
- узгодженні планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;
- реалізації жорсткої антимонопольної політики;
- лібералізації ціноутворення на ринку транспортних послуг;
- функціонуванні транспортних підприємств на засадах самокупності;
- концентрації фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту;
- компенсації з державного та місцевих бюджетів витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян;
- забезпеченні екологічної безпеки, обов'язковому дотриманні екологічних стандартів і нормативів під

час провадження діяльності у галузі транспорту;

- стимулюванні розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту.

Необхідність створення чіткої національної державної політики на автотранспорті визначається вже тим, що на автотранспортному ринку гранично самостійно функціонують підприємства різних форм власності та приватні власники автотранспорту. Іншої основи для конструктивної та чіткої взаємодії всіх державних, господарських і громадських органів із забезпечення ефективного використання і розвитку автотранспорту просто не існує.

Перед автотранспортниками повинна бути поставлена чітка мета: зробити автомобільний транспорт найбільш масовим, мобільним і гнучким видом транспорту, здатним об'єднати всю транспортну систему країни, підвищуючи її надійність та ефективність функціонування в умовах ринку.

Основним завданням такої транспортної системи країни має бути насамперед гарантоване забезпечення потреб громадян, вантажовласників і суспільства загалом у перевезеннях пасажирів і вантажів найбільш ефективним і безпечним способом.

Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі найважливіші завдання:

- здійснення на автотранспорті економічних, організаційних і технологічних перетворень в рамках проведених реформ і створення на цій основі конкурентного вільного ринку, що забезпечує сприятливі умови підприємництва [4, с. 215];

- розроблення сучасної законодавчої та нормативно-правової бази, що забезпечує діяльність автотранспорту в межах максимально вільного і конкурентного ринку, де надійно захищені інтереси споживачів транспортних послуг і безпека транспортного процесу;

- формування і розвиток на автотранспорті гнучкої тарифної та фінансово-кредитної політики, що враховує інтереси громадян і економіки країни, вмiло поєднує підтримку соціально значущих видів послуг і ринкові стимули ефективності;

- створення системи регулювання автотранспорту, що поєднує велику самостійність суб'єктів ринку в рамках нормативно-законодавчої системи та регулювання з боку держави [5, с. 31];

- забезпечення безпеки автотранспортної діяльності і зниження її негативного впливу на навколишнє середовище до рівня міжнародних норм;

- технічне переоснащення і модернізація автотранспортного парку країни з доведенням його до рівня, встановленого міжнародними стандартами;

- розроблення та проведення заходів щодо соціального захисту, поліпшення умов праці працівників автотранспорту, особливо зайнятих на соціально значущих перевезеннях [6, с. 34];

- організація системи цільової державної підтримки окремих найважливіших видів автотранспортної діяльності;

- забезпечення розвитку кадрового потенціалу галузі та створення на автотранспорті сприятливого со-

ціально-професійного середовища, за рахунок вдосконалення системи професійної підготовки, перепідготовки та переорієнтації відповідно до економічної кон'юнктури, а також формування нової системи трудових відносин на автомобільному транспорті.

Зазначені завдання стоять не тільки перед державою та її органами, а й перед усіма працівниками автотранспорту.

На думку А. Матвєєвої, основними принципами формування та функціонування ринку транспортних послуг повинні бути: цілепокладання, координація, розподіл функцій, прав і відповідальності [7, с. 194].

Слабка матеріально-технічна база і нестача інвестицій на її вдосконалення, модернізацію, неузгодженість правових та законодавчих дій, норм учасників ринку, вплив транспорту на навколишнє середовище, недостатнє забезпечення безпеки автотранспортної діяльності зумовлюють ослаблення позицій продавців транспортних послуг та слабкий розвиток ринку.

Зміцненню позицій учасників ринку транспортних послуг повинна сприяти єдина державна транспортна політика і сформована на її основі регіональна транспортна політика, яка заохочує і координує діяльність суб'єктів ринку.

Ринок транспортних послуг функціонує і розвивається як система, що постійно змінює потенціал і форму під впливом багатьох факторів для підтримки рівноваги. Рівновага як загальне поняття притаманне різним об'єктам і ситуаціям. Рівновага ринку транспортних послуг — стан, який

характеризується рівністю попиту і пропозиції усіх ресурсів.

Вибір методів діагностики і оцінки стану ринку транспортних послуг залежить від можливостей отримання і форми подання інформації про ринок. Набір методів, що використовуються для одержання кожного виду інформації, специфічний та індивідуальний. Повне уявлення про ринок можна отримати тільки при всебічному та глибокому дослідженні ринку, що не завжди можливо через обмеженість ресурсів і часу. У практичній діяльності як держава, так і підприємство прагнуть вивчати не тільки конкретні ринки, а також їхні сегменти.

Вивчення ринку транспортних послуг повинно ґрунтуватися на таких показниках: кількість продавців і споживачів послуг; кількість посередників; обсяг попиту і пропозицій; загальноекономічні та регіональні макропоказники потенціалу ринку; межі ринку; економічні бар'єри проникнення і виходу ринку.

Кількість продавців транспортних послуг є базовим параметром для визначення пропозиції на ринку транспортних послуг, оцінки потенціалу привабливості ринку. Для держави велика кількість продавців послуг є показником стійкості ринку транспортних послуг, оскільки кожен із них окремо має незначний вплив на ринкову кон'юнктуру загалом.

Кількість споживачів (клієнтів) та її динаміка дає можливість судити про трансформацію форми ринку, фази його розвитку.

Кількість посередників регулює ускладнення структури ринку. Посередники відіграють не тільки по-

зитивну роль у розвитку ринку, а й негативну, яка виявляється в не-ефективному перерозподілі капіталу в потенціалі ринку. Держава, формуючи і підтримуючи функціонування ринку транспортних послуг, повинна вирішувати проблему визначення та регулювання пропорцій між зазначеними параметрами.

Межі та масштабність ринку — це два якісних параметри. Визначення меж ринку засновано на виділенні його транспортного простору, який має низку обмежень: територіальні, психологічні, споживчі, ресурсні та економічні. Територіальні межі ринку прив'язані до географії регіону ринку. Психологічні межі визначаються співвідношенням доходів і витрат, купівельної спроможності. Споживчі межі відсікають незатребувану пропозицію послуг за якістю, кількістю. Економічні межі формуються організаційними і самоорганізаційними факторами, що позначаються на динаміці цін, доходів, обсягах попиту та пропозиції [8].

Економічні бар'єри проникнення нових перевізників на ринок транспортних послуг і виходу з ринку знаходяться під пильною увагою держави регіональних органів влади та учасників ринку. Це індикатор результативності і стійкості ринку. У кризовий або перехідний період фіксується виникнення таких бар'єрів: адміністративні (заборони держави і місцевих органів влади); кримінальні; особистісні (зв'язки бізнесу і влади); техногенні (нерозвиненість інфраструктури). Для сформованого в Україні ринку транспортних послуг характерна відсутність реального впливу держави на процеси ринкової

кон'юнктури, що пов'язано з неадекватним державним регулюванням [9, с. 79].

Головною особливістю ринку автотранспортних перевезень є існування двох різнорідних секторів: автотранспорту загального користування і власного парку рухомого складу нетранспортних підприємств. Тому регулюючі органи повинні враховувати цей факт, і необхідно, щоб цей поділ було явно закріплено в особливості регулювання кожного сектору.

Крім того, що диференційоване рішення проблеми автотранспорту загального і незагального користування повинно лежати в основі всієї концепції регулювання автотранспортної діяльності, цей феномен має і прикладне значення. Він означає, що будь-який відкритий сектор ринку автотранспортних перевезень є лише верхівкою айсберга, представляючи лише меншу частину подібних перевезень в економіці. Тому, оцінюючи насиченість пропозиції в якомусь секторі ринку автотранспортних перевезень і приймаючи рішення щодо можливості видачі ліцензії на заявлений вид перевезень, завжди необхідно враховувати і цей латентний попит. Цілком ймовірно, що поява додаткової пропозиції на ринку збільшить попит за рахунок відмови від самозабезпечення, причому це може відбутися без зниження рівня тарифів, якщо буде запропоновано більш високу якість обслуговування.

Існують об'єктивні передумови, що виправдовують втручання державних органів у діяльність суб'єктів транспортного ринку — транспортних, експедиційних, сервісних і до-

поміжних підприємств, а в деяких випадках — і клієнтури. Далі розглянемо та схарактеризуємо основні передумови державного регулювання транспорту.

1. Транспорт є найважливішим елементом виробничо-соціальної інфраструктури і знаходиться у “блоці” з іншими інфраструктурними галузями: енергетикою, зв’язком, матеріально-технічним постачанням, які при будь-якому економічному механізмі є об’єктом постійного контролю з боку держави.

2. Необхідно контролювати діяльність транспортних підприємств, що знаходяться в умовах “природної монополії”. Класичним прикладом природної монополії на транспорті є залізничний транспорт. Природним транспортним монополістом є автотранспортне підприємство, розміщене в районі, де немає інших великих власників автотранспорту.

Вітчизняна і зарубіжна практика свідчать про одне: природний монополіст-транспортник в усіх випадках прагне витягти з свого становища максимальну користь, відмовляючись від невігідних для нього перевезень, а також доволно завищуючи тарифи. Тому при організації та ліцензуванні подібних транспортних підприємств держава, наділяючи їх правом на монопольне обслуговування свого сектору ринку, в обов’язковому порядку зберігає за собою функції контролю якості обслуговування клієнтури, рівня тарифів, відсутності відмов в обслуговуванні тощо.

3. Необхідно контролювати та здебільшого обмежувати рівень транспортних тарифів. Контроль ці-

ноутворення на транспорті має виняткове значення для нормального функціонування ринкової економіки. В умовах вільних цін зростання транспортних тарифів викликає адекватне підвищення вартості товарів, що доставляються транспортними підприємствами, а також послуг, які потребують транспортного забезпечення. Тому зростання транспортних тарифів є одним із чинників загального зростання цін та розвитку інфляційних процесів.

4. Необхідно забезпечити захист транспортних підприємств від недобросовісних конкурентів. Багаторічний світовий досвід показує, що взаємини транспортних підприємств, що конкурують між собою, не можуть бути врегульовані ні на основі їх взаємних угод, ні шляхом судових розглядів, хоча і те й інше має місце у практиці транспортного ринку. Нормальна робота транспортних підприємств в умовах конкуренції вимагає розробки “правил гри” (які види діяльності допустимі для різних підприємств, які тарифи можна застосовувати, як повинні будуватися відносини з клієнтурою та ін.) і наявність органу, який стежив би за дотриманням цих правил. Очевидно, що подібні функції має взяти на себе держава.

5. Необхідно встановлювати і контролювати єдині норми, стандарти і правила щодо охорони навколишнього середовища, безпеки руху, умов праці на транспорті, а також єдині технічні стандарти. Тільки державні органи у змозі фінансувати і організовувати роботу в галузі стандартизації, підвищення безпеки транспорту, зниження шкідливих

впливів транспорту на навколишнє середовище, контролю виконання відповідних вимог тощо.

Висновки. Таким чином, державне регулювання транспортної діяльності є, незалежно від особливостей діючої економічної системи, об'єктивною необхідністю.

Науковці погоджуються у тому, що “невидима рука” ринку повинна доповнюватися видимою рукою держави. Важливо тільки знати, в яких пропорціях повинні поєднуватися державне і ринкове регулювання, які форми і методи державного втручання. Ступінь державного втручання визначається співвідношенням економічних та соціальних вигод або витрат від розширення державного сектору і може змінюватися з плином часу.

Необхідно відзначити, що в країнах з розвинутою ринковою економікою ступінь втручання держави у сферу підприємництва різна як між країнами, так і всередині країн на різних етапах їхнього розвитку. Незалежно від існуючої моделі державного регулювання в умовах переходу від планово-централізованої економіки до ринкової держава повинна взяти на себе вирішення основних завдань: створення ринків, де вони не існують або недостатньо розвинені; координація дій ринкових суб'єктів.

Основною метою будь-яких заходів з державного регулювання транспортної діяльності повинно бути, в кінцевому підсумку, забезпечення достатніх за обсягом і задовільних за якістю транспортного обслуговування всіх груп промислових споживачів транспортних послуг і населення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Кара Н. І.* Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг / Н. І. Кара, Г. В. Корецька, В. Р. Краївська // Наук. вісн. НЛТУ України: зб. наук.-техн. пр. — 2010. — № 6. — С. 214–221.
2. *Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналітична доповідь* / [Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова]; за заг. ред. Я. А. Жаліла. — К. : НІСД, 2012. — 112 с.
3. “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року” [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
4. *Мищенко А. В.* Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А. В. Мищенко // Проблеми законності : респ. міжвідом. наук. зб. — Х., 2016. — Вип. 84. — С. 19–25.
5. *Вдовенко С. М.* Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг / С. М. Вдовенко, Ю. С. Вдовенко // Наук. вісн. ЧДІЕУ. — 2013. — № 3 (19). — С. 30–36.
6. *Бичікова Л. А.* Тенденції розвитку сфери транспортних послуг / Л. А. Бичікова // Вісн. Хмельн. нац. ун-ту. — 2011. — № 6. — С. 33–36.
7. *Матвеева А. В.* Деякі питання правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні / А. В. Матвеева // Вісн. Нац. юрид. академії України ім. Ярослава Мудрого. — 2010. — № 1. — С. 193–203.
8. *Шинкаренко В. Г.* Маркетинговий підхід до визначення ціни на по-

слуги пасажирського автомобільного транспорту / В. Г. Шинкаренко, С. А. Легкий // Економіка транспортно-го комплексу: зб. наук. пр. — Х. : ХНАДУ, 2011. — Вип. 17. — С. 84–91.

9. *Павлюк А. В.* Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А. В. Павлюк // Вісн. НАДУ. — 2015. — № 4. — С. 78–86.