

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 330.332

Дмитриченко М.І., здобувач відділу макроекономіки
та державного управління

Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій

МЕТОДИ ДЕРЖАВНОГО ВПЛИВУ НА АВТОТРАНСПОРТУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ

Стаття присвячена дослідженню методів державного впливу на автотранспорту галузь. Наведено відмінності різних методів регулювання галузі. Визначено проблеми та напрями розвитку ринку автотранспортних послуг та з'ясовано місце і роль органів місцевого самоврядування в процесах державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту. Аналізуються пріоритетні засади розвитку ринку послуг автомобільного транспорту. Проаналізовані основні проблеми, які стримують забезпечення розвитку ринку послуг автомобільного транспорту. Розглянуто особливості автотранспортного виробництва та визначені потреби державного регулювання ринку автотранспортних послуг, а також надано пропозицій щодо удосконалення цього процесу. Обґрунтовано ризики державного регулювання автотранспортної системи. Проведено SWOT-аналіз розвитку автотранспортної галузі та висвітлено перспективи державно-приватного партнерства у цій сфері. Визначено основні проблеми державного регулювання розвитку автотранспортної галузі України.

Ключові слова: державне регулювання, державне управління, інфраструктура, транспортна система, перевезення, пасажирський автотранспорт, ризики, ринок транспортних послуг, транспорт, транспортні послуги, транспортна інфраструктура.

Dmitrichenko M.I. Methods of the state's impact on the transport industry of Ukraine. The article is devoted to the investigation of methods of state influence on the transport industry. Distinctions of various methods of industry regulation are presented. The problems and directions of development of the market of motor transport services are defined. The place and role of local self-government in the processes of state regulation of the transport services market is clarified. Priority principles of transport services market development are analyzed. The main problems that hamper the development of the market of road transport services are analyzed. The peculiarities of transport production and certain needs of state regulation of the transport services market are considered, as well as proposals for improving this process are provided. The risks of state regulation of the motor transport system are justified. A SWOT analysis of the development of the transport sector was carried out and prospects for public-private partnership in this area were highlighted. The main problems of state regulation of development of the motor transport industry of Ukraine are determined.

Key words: state regulation, public administration, infrastructure, transport system, transportation, passenger motor transport, risks, transport services market, transport, transport services, transport infrastructure.

Вступ. Транспорт є однією з ключових галузей будь-якої держави, а обсяг транспортних послуг багато в чому залежить від стану економіки країни. Однак сам транспорт часто стимулює підвищення рівня активності економіки. Він звільняє можливості, що криються в слаборозвинених регіонах країни чи світу, дозволяє розширити масштаби виробництва, зв'язати виробництво і споживачів.

Розвиток ринкових відносин в Україні призвів до руйнування існуючої колись галузевої системи управління автомобільним транспортом. Незважаючи на те, що цей процес був сам по собі необхідним і природним, початковий ефект був явно негативним – різко зросла кількість дорожньо-транспортних пригод та їх тяжкість, знизилися обсяги перевезень і випуск парку рухомого складу тощо. Значною мірою це було обумовлено тим, що замість існуючої

системи управління автомобільним транспортом не була створена еквівалентна система державного управління і регулювання транспортної діяльності, адаптована до умов ринкового господарювання.

У процесі приватизації та монополізації транспортного виробництва утворилася велика кількість приватних перевізників, які очолили не підготовлені для цих цілей керівники. Разом з тим, досвід розвинених зарубіжних країн показує, що ринкові відносини в економіці ні в якій мірі не виключають, а навпаки передбачають створення розвиненої й ефективної системи багатостороннього державного регулювання транспортної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розробку теорії та методології державного регулювання транспортних систем зробили вітчизняні та зарубіжні дослідники. Вагомий внесок

у розробку теоретичних та методологічних рекомендацій щодо ідентифікації методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту у своїх працях зробили вітчизняні та зарубіжні науковці: А. Павлюк, С. Вдовенко, І. Садловська, О. Шаптала, М. Погребицький, Т. Сирийчик, Д. Ковалев, Н. Кудрицька, Н. Кара, В. Кухарчик та ін..

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, попри численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються питання щодо вирішення проблем державного впливу на процес реформування ринку автотранспортної галузі в Україні в мінливих сьогоденних умовах.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення особливостей автотранспортного виробництва та потреби державного реформування ринку автотранспортної галузі в Україні в мінливих сьогоденних умовах.

Постановка завдання: розглянути форми і методи державного регулювання автотранспортною сферою на сучасному етапі, обґрунтувати ризики державного регулювання транспортної системи та визначити основні загальносистемні проблеми державного регулювання розвитку транспортної галузі України.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний транспорт виконує значну частку пасажирських і вантажних перевезень у країні. Так, обсяг автомобільних перевезень вантажів перевищує аналогічний показник залізничного транспорту у 4,5–5 разів, а обсяг перевезень пасажирів – 5 разів. У нашій країні автобусами перевозяться практично стільки ж пасажирів, скільки всіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, метрополітенем, таксомоторним легковим, морським, річковим, авіаційним), разом узятими. Автомобільний транспорт виявляється найбільш надійним, швидким і рентабельним при здійсненні пасажирських перевезень на короткі відстані [1].

За 2016 рік: у міжміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 148 млн. пасажирів із 225 млн., троллейбусами 6 млн.; у приміському сполученні автомобільним транспортом (автобуси) перевезено 621 млн. пасажирів із 990 млн.; у міському сполученні перевезено 5407 млн. пасажирів (з них: автомобільним транспортом (автобуси) 2575 млн., троллейбусами 1300 млн., трамваями 757 млн., метрополітенем 775 млн.). Пасажирообіг автомобільним транспортом (автобуси) становить: 49 млрд.пас.км, що становить 38 % від всіх видів транспорту, троллейбусами – 7,6 млрд. пас.км, що становить 6 %, трамваями – 4.1 млрд.пас. км, що становить 3 % [2].

На даний час автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн. легкових автомобілів, ≈

250 тис. автобусів, ≈ 1,3 млн. вантажних автомобілів, понад 840 тис. од. мототранспорту. У цілому, на ринку комерційних перевезень в цей час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують більш 154 тис. транспортних засобів [2]. На сьогодні в Україні нараховується близько: 240 підприємств, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. Маршрутна мережа єднає Україну з 23 іноземними країнами та становить понад 400 регулярних автобусних маршрутів. На обслуговуванні цих маршрутів задіяно понад 1,5 тисячі автобусів [2].

Міський електричний транспорт функціонує у: 51 місті України (53 підприємства) у яких працюють понад 33 тис. осіб та експлуатується: 2646 трамвайних вагонів, 3736 троллейбусів, 1927 км трамвайних ліній (177 маршрутів); 4412 км троллейбусних ліній (405 маршрутів). Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, троллейбус) користується понад 2 млрд. пасажирів (з них 67% - громадяни пільгових категорій) [2].

Насамперед через старіння і скорочення парку рухомого складу та погіршення його технічного стану відбувається зменшення обсягів пасажироперевезень і транспортної роботи, погіршення якості та безпеки транспортних послуг. До основних складових системи ринку автотранспортних послуг віднесено такі: склад вантажів (товари народного споживання, сировина, будівельні матеріали тощо), система автотранспортних засобів, сукупність споживачів транспортних послуг, маршрутна мережа перевезень (міжнародні, міждержавні, міжрегіональні, у межах регіону, у межах населеного пункту) [3, с. 32].

В основі управління бізнесом за кордоном лежить доктрина "невтручання", вона передбачає, що уряд не повинен втручатися в діяльність приватних осіб, що займаються підприємництвом, а має надавати їм свободу дій. Разом з тим практика показує, що в дійсності ця доктрина меншою мірою застосовна до транспорту, ніж до інших видів діяльності. Зміст функцій державного управління та функцій державного регулювання транспортною системою, певною мірою, буде збігатись – адже категорії "управління" і "регулювання" відносяться одне до одного як загальне і часткове, тому часткове обов'язково матиме риси загального. Відмінність між ними поставатиме у складі суб'єктів управління та регулювання. Щодо останнього (регулювання) – ними визначені уповноважені органи виконавчої влади [4, с. 19].

Ідентифікацію методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту не слід вважати разовою дією, і можна погодитися з автором публікації [5, с. 245] у тому, що ідентифікація методів має розглядатися як «створення оптимальної в будь-якому сенсі моделі об'єкта, що відображає закономірності, властиві реальному об'єкту»

оригіналу, з метою знаходження оптимальних параметрів такого об'єкта».

Класифікацію і характер методів регулювання транспортної діяльності можна уявити схематично (рис. 1).

Нормативно-правові методи можуть бути поділені на ті, що визначають безпеку і регулюють ринок транспортних послуг. У числі нормативно-правових актів, що регулюють безпеку автомобільного транспорту, можна відзначити правила дорожнього руху, статут автомобільного транспорту, правила перевезень небезпечних вантажів, стандарти з екологічної безпеки тощо. До методів регулювання ринку транспортних послуг слід віднести: ліцензування; квоти і дозволу (наприклад, для міжнародних перевезень); обмеження (числа компаній, розмірів парку та ін.).

Серед економічних методів можна виділити комплексні і приватні. Комплексні методи передбачають зміну системи виробничих відносин, і зокрема відносин власності. Це націоналізація транспортних компаній або їх приватизація. Приватні методи економічного регулювання транспортної діяльності здійснюються при незмінній системі виробничих відносин. Це: податки, тарифи, штрафні санкції, оплата додаткових операцій, кредитів, дотацій тощо.

Синтетичні методи регулювання автотранспортної діяльності є синтез нормативно-правових та економічних заходів, які складно розділити і відокремити. Так, наприклад, в Фінляндії при ліцензуванні перевезень туристів автобусами, перед автотранспортними фірмами ставиться зобов'язання відпрацювання певного часу на міських маршрутах.

Щоб визначити цілі та завдання транспортної політики, необхідно врахувати проблеми функціонування цього ринку, а саме:

– економічні – недостатньо швидке оновлення основних фондів усіх видів транспорту; високі темпи зростання цін на паливо і інші матеріально-технічні ресурси; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, стимулюючих виділення інвестицій на розвиток транспорту; високий рівень податкового навантаження суб'єктів ринку транспортних послуг; низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному і внутрішньому ринках транспортних послуг; спад виробництва у вантажоутворюючих галузях економіки;

– організаційно-управлінські – низький рівень міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку ринку транспортних послуг; недостатнє використання вигоди географічного положення і можливостей транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів; нерациональне використання ресурсів і низька ефективність транспортних засобів; низька швидкість руху товару і вантажообігу на ринку транспортних послуг; низький рівень підготовки менеджменту до роботи в умовах жорсткої конкуренції; втрачені функції держави з управління суб'єктами транспорту у сфері формування ринку транспортних послуг;

– технологічні – низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки; повільне вдосконалення транспортних технологій і недостат-



Рис. 1. Методи регулювання транспортної діяльності

ній їх зв'язок із виробничими, торговими, складськими технологіями; суттєве перевищення міжнародних екологічних стандартів негативного впливу транспорту на довкілля; технічний рівень стану транспортної інфраструктури і виробничо-технічної бази транспорту не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг [1].

Транспортна галузь розвивається і вдосконалюється відповідно до транспортної політики держави, яка втілена в комплексній програмі дій за різними програмами діяльності транспортно-дорожнього комплексу, включаючи його технічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституціональні перетворення у сфері різних форм власності, економічних відносин, кадрової та соціальної політики, економічної безпеки держави тощо.

Окреслюючи сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг, автори в роботі [11, с. 219] зазначають, що найбільш актуальними завданнями у сфері державного регулювання транспортної галузі є: визначення основних цілей та завдань національної транспортної політики; розроблення та прийняття концепції розвитку ринку транспортних послуг в Україні; подальший розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України тощо. Тому важливим у цьому аспекті є визначення поняття «транспортна політика», її місця в системі правової політики.

Стратегія забезпечення розвитку транспортного комплексу країни полягає в поєднанні ринкових

механізмів і державної регуляції, оснований на опосередкованому впливі на процеси, де на сьогодні ринкові механізми не діють або діють неефективно. Це стратегія інноваційного шляху розвитку на підставі інституційних перетворень транспортного комплексу, що сформує систему нових форм організації транспортної діяльності, що сприятимуть створенню, впровадженню і поширенню інновацій, забезпечить у короткі терміни досягнення високої конкурентоспроможності [12, с. 55].

Із-за хронічного недофінансування з державного бюджету та неефективної системи управління державним майном, Україна значно відстає за рівнем розвитку та ефективністю інфраструктури у порівнянні з розвиненими країнами.

Одним з найбільш прийнятних способів залучення приватних інвестицій у автотранспортну галузь України та інфраструктуру є державно-приватне партнерство (ДПП).

Співпраця державного та приватного партнера у інфраструктурних проєктах є вигідною для всіх сторін, тобто: збільшення доходів та покращення інвестиційного клімату, скорочення витрат та оптимізація, позитивний ефект для економіки в цілому.

Державно-приватне партнерство має і ряд недоліків: складність та висока вартість реалізації проєктів, ринкові та фінансові ризики, політичні та соціальні ризики.

Висновки. У сучасних умовах створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту є страте-

Таблиця 1

SWOT-аналіз автотранспортної галузі України

Сильні сторони:	Слабкі сторони:
<ul style="list-style-type: none"> – Пріоритетна політика держави щодо відновлення дорожнього фонду та залучення інвестицій у галузь – Розгалужена мережа автомобільних доріг – Розвинута галузь автомобільних перевезень що забезпечує до 40% пасажирських та до 25% вантажних перевезень – Існуючі напрацювання та досвід підготовки концесійних проєктів у сфері автомобільних доріг (Львів-Краковець, Кільцева дорога навколо м. Києва та ін.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Ряд невирішених питань функціонування платних автомобільних доріг – Незадовільний стан переважної більшості дорожнього фонду та висока вартість технічного обслуговування – Порівняно висока вартість автомобільних перевезень – Розповсюджена практика перевищення максимального навантаження при вантажних перевезеннях – Недостатнє дорожнє сполучення з іншими видами транспортної інфраструктури
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – Створення Дорожнього фонду як одного з можливих джерел фінансування ДПП – Забезпеченість автомобільними дорогами з твердим покриттям у декілька разів нижча у порівнянні з Європейськими країнами (у 6,5 разів нижче ніж у Німеччині, у 3,3 рази нижче ніж у Польщі) – Необхідність ремонту 90% існуючих автомобільних доріг – Необхідність будівництва швидкісних доріг та автобанів 	<ul style="list-style-type: none"> – Відсутність гарантій з боку держави щодо мінімального завантаження автошляхів – Складність отримання земельних ділянок під будівництво – Відсутність гарантій довгострокового фінансування з боку держави у зв'язку з короткостроковим бюджетуванням – Неспроможність забезпечити належний ваговий контроль на дорогах – Недостатність супровідної інфраструктури вздовж доріг

Складено за даними [13]

гічним завданням. Зокрема, критично важливим є те, що саме державні методи найдієвіші з погляду можливості управління та забезпечення підтримки розвитку підприємств. Державні інститути можуть впливати на рівень споживача, підприємства, а також на мікро- та макросередовище.

Створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту та визначення оптимальних параметрів цього процесу потребує передусім створення цивілізованого ринку транспортних послуг.

Шляхи зменшення ризиків та підвищення привабливості реалізації проектів державно-приватного партнерства: визначення пріоритетних проектів для

першочергового залучення приватних інвестицій, спрощення процедур оформлення прав користування земельними ділянками для будівництва доріг, розробка механізму фінансування проектів ДПП та гарантування мінімального доходу приватному партнеру з боку держави, вирішення дискусійних питань та затвердження принципів функціонування платних доріг, забезпечення належного вагового контролю на дорогах для уникнення передчасного їх руйнування.

У сьогоднішніх кризових умовах, коли транспортний і товарний ринки України ще не досить збалансовані, система державного регулювання транспортного ринку має включати досить жорсткі адміністративні важелі.

Список літератури:

1. Павлюк А.В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А. Павлюк // Вісник НАДУ.– 2015. – №4. – С. 78-86.
2. Міністерство інфраструктури України. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту – <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
3. Вдовенко С. М. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг / С. М. Вдовенко, Ю. С. Вдовенко // Наук. вісн. ЧДЕУ. – 2013. – № 3 (19). – С. 30–36.
4. Садловська І.П. Основні тенденції та напрями діяльності транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку за 9 місяців 2007 р. / І.П. Садловська // Залізн. трансп. України. – 2007. – N 6. – С. 18-20.
5. Шаптала О. Державне управління сферою рекреаційного обслуговування в Автономній Республіці Крим / О. Шаптала // Вісн. Хмельниц. ін-ту регіон. упр. та права. – 2003. – № 1(5). – С. 250–254.
6. Міністерство інфраструктури України. Задачі міністерства в рамках галузі автотранспорту – <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-atotrasportu.html>
7. Погребницький М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. наук держ. упр. : 25.00.02 / Погребницький М. Л. ; Гуманітар. ун-т «Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.». – Запоріжжя, 2007. – 20 с.
8. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакит. стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу : http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.
9. Ковалев Д. И. Проблемы Единой транспортной системы Украины / Д. И. Ковалев // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. Спец. випуск. – Х. : УкрДАЗТ, 2006. – № 14. – С. 21–22.
10. Кудрицька Н. В. Аналіз основних напрямів розвитку теоретичних та методологічних підходів до регулювання інвестиційної діяльності на транспорті / Н. В. Кудрицька // Залізн. трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 75–78.
11. Кара Н. І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг / Н. І. Кара, Г. В. Корецька, В. Р. Крайвська // Наук. вісн. НЛТУ України : зб. наук.-техн. пр. – 2010. – Вип. 20.6. – С. 214–221.
12. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан / В. Г. Кухарчик // Економічні інновації : зб. наук. пр. – Одеса : ІПРЕД НАН України, 2009. – Вип. 39. – С. 50–57.
13. МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ. SWOT аналіз реалізації проектів ДПП в інфраструктурі в Україні. – <https://mtu.gov.ua/files/SWOT%20%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%.pdf>