

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 06.11.2014 № 1279)

**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ**  
удосконалення та розвиток



№ 7, 2010 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 354:656.078

С.А.Матійко,

к.держ.упр., Мелітопольський інститут державного та муніципального управління КПУ

## СКЛАДОВІ ЕЛЕМЕНТИ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗВ'ЯЗКІВ У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ

*Анотація.* У статті розкрито складові елементи механізму державного регулювання зв'язків у транспортній системі.

*Annotation.* In the article the component elements of mechanism of the state adjusting of communications are exposed in the transporting system.

*Ключові слова:* Державне регулювання, механізм саморегулювання, ринок, самоорганізована система, транспортна послуга, функція.

### Вступ

У сфері державного управління транспортною системою діють внутрішньосистемні та зовнішньосистемні відносини. Спираючись на ці положення, визначено такі початкові постулати для ринку транспортних послуг: як і будь-який інший ринок він є економічною системою, має механізм саморегулювання; досконалою моделлю ранніх етапів розвитку ринку і його рушійною силою є конкуренція; формою існування – рівновага.

Очевидним є те, що такий ринок необхідно розглядати не просто як систему, а як складну систему, що постійно розвивається, схильна до впливу оточення. Ринок транспортних послуг, який має механізм саморегулювання, повинен регулюватися і виконавцем цієї функції є держава; регулювання ринку транспортних послуг має здійснюватися при вирішенні проблеми рівноваги, стійкості і саморегуляції ринку на підставі досліджень його економічної динаміки

### Аналіз останніх наукових досліджень.

Досконалою формою економіки транспорту слід вважати ринок. Досягнення стану рівноваги ринку транспортних послуг має випадковий характер. Траєкторія розвитку ринку транспортних послуг відображає його коливання порівняно з точкою рівноваги. Ринок транспортних послуг слід розглядати як велику відкриту самоорганізовану систему, що має траєкторію розвитку, основним параметром якої є час. Характеристика розвитку можлива з позицій статичної і динамічної, суть яких зводиться до визначення ринку транспортних послуг як нерівноважної саморегульованої системи.

Чимало теоретичних узагальнень і практичних рекомендацій з питань удосконалення державного регулювання зв'язків у транспортній системі подано в наукових працях вітчизняних науковців: Нагірної Я. Я., Разбейко Н.В., Погребиського М.Л., Антонюка У. В., Карпинського Б., Руновської З.В., Ковеля Н.О., Сича С.М., Смирнова І.Г., Блудової Т. В., Олефір В.К., Апорія В.В.

### Постановка завдання

Метою статті є розкрити складові елементи механізму державного регулювання зв'язків у транспортній системі.

### Результати

Визначено, що економічне значення теорії загальної рівноваги і конкуренції важливе для методології державного регулювання ринку транспортних послуг і полягає в тому, що ринок, у своїй динаміці постійно відхиляючись від стану рівноваги, є в принципі стабільною, стійкою системою і утримується в цьому стані через механізм ціноутворення, конкуренції та механізм самоорганізації [3, с. 9].

Напрями досліджень відомого в Україні вченого Развадовського В.Й. є зміст категорії "безпека" у державному управлінні транспортною системою України [4, с. 13], особливості адміністративно-правового регулювання державно-управлінських відносин у транспортній сфері, поняття та зміст державного управління і державного регулювання, їх співвідношення із адміністративно-правовим регулюванням сфери діяльності транспорту [4, с. 8], державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання).

Мукмінова Т.А. займається питаннями визначення оптимального співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступенем їх самостійності [2, с. 53].

Важливе значення для обґрунтування пропозицій щодо здійснення органами влади регуляторної діяльності та вирішення пов'язаних з нею проблем мають наукові праці Ткаченко А.М, напрямками яких є: державне регулювання транспортним забезпеченням розвитку сільських територій [5, с. 19] та у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, логістика в державному регулюванні транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, регуляторний підхід в Україні до інтеграції з європейською транспортною системою, засади реалізації транзитного потенціалу України в процесі глобалізації і утвердження України як транзитної держави, державне регулювання діяльності в галузі транспорту [6, с. 124], державне регулювання в умовах глобальної логістики.

Вдосконалення системи транспортного обслуговування економічних зв'язків, формування транспортної політики держави як основної з передумов

обслуговування зовнішньоторговельних відносин [1, с. 54] досліджує у своїх працях Кришко О.Г.

Метою державного регулювання ринку транспортних послуг на етапі функціонування та розвитку має стати створення цивілізованого ринку транспортних послуг, основними критеріями якого мають бути: висока якість послуг, співпраця, висока інформативність, висока результативність ринку [3, с. 12].

Основою функціонування і розвитку транспортних систем є конкуренція незалежних недержавних транспортних організацій. Поряд із заходами державного регулювання, на розвиток конкуренції, розвитку ринкових стосунків на транспорті і підвищенню його привабливості як сфери підприємництва і інвестицій сприяють структурні перетворення на окремих видах транспорту.

Основними напрямками розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг є:

- вдосконалення антимонопольного регулювання;
- поетапне скорочення сфери цінового регулювання і розширення ринку вільних цін;
- створення умов, що забезпечують недискримінаційний доступ транспортних операторів до транспортної інфраструктури споживачів транспортних послуг до

транспортної інфраструктури;

- усунення невикористаних адміністративних і економічних бар'єрів для конкуренції транспортних операторів;
- комерціалізація послуг транспортної інфраструктури із залученням приватних операторів;
- вдосконалення системи допуску до транспортної діяльності на основі механізмів ліцензування і підтвердження відповідності транспортних засобів і послуг

встановленим вимогам. Поступовий перехід до «м'якших» форм державного регулювання;

- підтримка малого і середнього бізнесу на транспорті;
- поступова заміна кількісних квот, що діють, якісними;
- сприяння розвитку транспортної логістики, а також сучасних інформаційних технологій у сфері транспорту.

Основними напрямками антимонопольного регулювання є:

- методики реального контролю ринкової концентрації і оцінки фактичного рівня конкуренції;
- розмежування ринку транспортних послуг і використання транспортних засобів для некомерційних потреб;
- скорочення монопольних сфер діяльності з поступовим заміщенням прямого регулювання (у тому числі, за допомогою встановлення тарифів) на ринкові

методи регулювання (у тому числі, методами антимонопольного регулювання і контролю);

– формування процедур, що дозволяють формувати вимоги і умови доступу до надання послуг із залученням організацій операторів, користувачів і їх об'єднань.

Відносини у транспортній сфері є відносинами пасивного типу. Їх ознаками названі:

- зв'язок між суб'єктами відносин, що виникає на основі норм адміністративного права;
- реалізація через суб'єктивні права та обов'язки суб'єктів відносин;
- індивідуалізований характер [4, с. 14].

Елементами відносин у транспортній сфері виділені: суб'єктивні права та обов'язки; суб'єкти права; об'єкти відносин.

Класифікація суб'єктів відносин здійснена за ознакою компетенції:

- щодо здійснення управління (органи виконавчої влади (їх посадові особи);
- органи місцевого самоврядування (їх посадові особи);
- щодо надання послуг (суб'єкти господарювання),
- щодо споживання послуг (громадяни, іноземні громадяни, особи без громадянства, біженці) [4, с. 11].

Об'єктом відносин у транспортній сфері може бути визначена поведінка суб'єктів відносин, яка здійснюється для задоволення потреб у перевезеннях.

Основним інструментом, стимулюючим консолідацію транспортного бізнесу, є посилення якісних вимог до операторів. Консолідація може здійснюватися на корпоративній основі, шляхом створення альянсів, пулів, використання інших механізмів, які допускає чинне законодавство.

Сегментами ринку транспортних послуг, де консолідація виправдана, є цивільна авіація, міський транспорт, міжнародні автомобільні перевезення вантажів, перевезення для цілей міжнародного і внутрішнього українського туризму.

Тарифно-цінове регулювання обмежено сферами природних монополій. При цьому забезпечується баланс інтересів суб'єктів регулювання і споживачів їх послуг.

При регулюванні тарифів вирішуються наступні основні:

- моніторинг і рівня тарифів в цілях обмеження їх інфляційного впливу;
- обмеження граничних рівнів тарифів в цілях забезпечення доступності послуг для більшості потенційних споживачів і для недопущення короткочасної реалізації транспортних послуг нижче за собівартість з метою отримання конкурентних переваг (демпінгу) або довгострокового заниження цін, що свідомо унеможливають якісного обслуговування і забезпечення вимог безпеки транспортного процесу;

- забезпечення цінової прозорості ринку (за рахунок розширення практики принципу "оголошеного тарифу");
- забезпечення на користь користувачів транспортних послуг розумної стабільності тарифів.

В ході державного регулювання при заміні пільг окремим категоріям громадян по проїзду на різних видах транспорту в натуральній формі на грошові компенсації необхідно ефективні правові механізми, що забезпечують збереження і можливе підвищення раніше досягнутого рівня соціального захисту громадян з специфіки їх правового, майнового, інших обставин, а також інтересів організацій і підприємств транспортного комплексу.

Основними напрямками вдосконалення тарифного регулювання на окремих сегментах ринку транспортних послуг є:

– на залізничному транспорті вдосконалення тарифної політики, адаптованої до умов ринкової економіки, відповідно до прийнятих Урядом України Програмою реформування залізничного транспорту.

На пасажирських залізничних перевезеннях здійснюється поступове скорочення внутрішнього перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. У міру розвитку конкуренції і зниження витрат на пасажирські перевезення проводитиметься подальше регулювання тарифів на ці перевезення. Поступовий перехід до вільних тарифів здійснюватиметься у міру зростання добробуту населення. Насамперед, вільні тарифи повинні встановлюватися на найбільш дорогі категорії послуг.

Для основних вантажопотоків експортних вантажів, що доставляються в змішаному, необхідна розробка методів комплексного регулювання тарифів різних видів транспорту. Скорочення сфери регулювання тарифів на вантажні перевезення буде можливе у міру розвитку конкуренції на окремих видах перевезень.

На залізничному транспорті проводиться регулювання тарифів на національному рівні по методиках, що враховують необхідність скорочення транспортної складової в собівартості продукції.

У сфері послуг морських портів регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій на підвищення привабливості українських портів для вантажовласників, підтримку українських перевізників при адекватному фінансуванні заходів щодо забезпечення безпеки судноплавства в портах.

В цілях розвитку ринкової конкуренції в потенційно конкурентних секторах природних монополій доцільно проводити виведення окремих компаній морських портів, що працюють в одному морському басейні і реально конкурують між собою по перевалюванню однакових вантажів, з реєстру суб'єктів природних монополій на транспорті.

Регулювання тарифів на послуги суб'єктів природних монополій в морських портах має взаємопов'язати з регулюванням тарифів на залізничні перевезення з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції, зміцнення економічного простору України, підвищення привабливості послуг українських портів і перевізників.

У сфері послуг річкових портів регулювання зборів, тарифів і плат враховується необхідність забезпечення стійкого фінансово-економічного положення і розвитку річкових портів, а також доступність їх послуг для перевізників.

Розвиток конкуренції на ринку послуг річкових портів, а також між різними видами транспорту повинно привести до істотного скорочення природно-монопольних секторів в даній сфері послуг і скороченню державного регулювання на даному сегменті ринку. Умовою виведення річкових портів переліку локальних природних монополій є функції портового оператора і перевізника.

У сфері внутрішніх водних шляхів як міра на забезпечення стійкого функціонування і створення умов для розвитку їх інфраструктури доцільне введення плати за користування такою інфраструктурою.

У сфері послуг аеропортів державне регулювання ставок зборів аеропортів і тарифів за наземне обслуговування повітряних судів на підтримку українських авіаперевізників при адекватному фінансуванні заходів щодо забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки, а також на підвищення інвестиційної привабливості аеропортів.

В цілях підвищення ефективності державного регулювання суб'єктів природних монополій у сфері послуг аеропортів і забезпечення добросовісної конкуренції на ринку авіаційних перевезень має бути завершений процес авіапідприємств (по видах діяльності) на авіакомпанії і аеропорти.

Послуги системи організації повітряного руху як різновид природної монополії. В результаті консолідації цивільної частки передбачається створення єдиного суб'єкта, що в державній власності, одержуючого збори за аеронавігаційне обслуговування і здійснюючого за рахунок цих зборів фінансування поточних витрат і функції державного замовника при модернізації цивільної частки єдиної системи.

Тарифи для вітчизняних і іноземних авіакомпаній протягом певного періоду є різними з врахуванням фактичного рівня прибутковості їх діяльності на відповідних маршрутах.

У сфері послуг міського пасажирського транспорту на базовій мережі регулярних маршрутів відбувається державне тарифне регулювання. Однак, у міру дозволу проблеми забезпечення державних соціальних мандатів, призначення цієї системи мінятиметься. Зникне необхідність використання регульованого тарифу як забезпечення перехресного субсидування поїздок пасажирів, що мають пільги, що створить передумови до зниження тарифів. Тарифне регулювання направлено на вирішення двох основних завдань:

- підвищення цінової доступності послуг для менш забезпечених верств населення;
- забезпечення цінової привабливості послуг для середнього класу;

Ціноутворення на додатковій маршрутній мережі ґрунтуватиметься на ринкових принципах. У перспективі цей сегмент ринку характеризуватиметься наданням транспортних послуг підвищеної якості.

Держава поетапно скорочує свою участь як суб'єкта підприємницької діяльності на конкурентних ринках перевізних транспортних послуг. Державна участь в акціонерних транспорту буде, в основному, здійснюватися відносно компаній, які визначають стійкість цілих сегментів національного ринку транспортних послуг.

Державна підтримка суб'єктів ринку транспортних послуг або користувачів допускається у випадках, коли за рахунок ринкових механізмів не може бути забезпечений достатній рівень пропозиції або соціально рівень тарифів.

Державна підтримка здійснюється на основі контрактів з операторами або цільових адресних дотацій, що надаються користувачам. Державна підтримка обслуговування пільгових категорій пасажирів здійснюється, як правило, шляхом персональних адресних грошових компенсацій.

## **Висновки**

Таким чином, актуалізація системного узагальнення вимог до державного регулювання транспортної системи, припускаючи розробку напрямів вдосконалення державного регулювання транспортної системи, заснованих на принципах системної саморегуляції і зворотного зв'язку.

При розробці даних напрямів необхідно враховувати наступні теоретичні аспекти:

1. Транспортній системі властиві як загальносистемні, так і особливих властивості, що впливають на її саморегуляцію і регуляцію зовнішніми суб'єктами.
2. Компоненти і елементи транспортної системи мають один з одним складну систему прямих і зворотних, безпосередніх і опосередкованих, функціональних і причинних зв'язків, які, на наш погляд, описують взаємозв'язки між елементами і компонентами транспортної системи.
3. Самою універсальною формою зв'язку економічних суб'єктів як носіїв попиту і пропозиції і їх центральною зв'язуючою ланкою виступає механізм ринкової саморегуляції. До елементів галузевої системної самоорганізації слід віднести структуру транспортної системи, її організованість; форми зв'язків між суб'єктами транспортної системи, їх форми власності і розмір; зовнішнє середовище.
4. Середовище транспортної системи жорстко задано і детерміновано, що підкреслює велику залежність компонентів транспортної системи і системи як сукупності від впливів зовнішнього середовища.
5. Зміна відносин власності є необхідною (але далеко не достатнім) умовою розвитку транспортної системи і її компонентів. З другого боку, інституціоналізація відносин власності сприяє закріпленню, підвищенню стійкості існуючих інститутів, зв'язків і відносин між ними, перешкоджаючи якісній зміні (розвитку) транспортної системи і її компонентів.
6. Державні структури діалектично сполучають в собі властивості компоненту транспортної системи і властивості зовнішньої сили, частини зовнішнього

середовища системи.

7. Управління системами припускає порівняння вихідних сигналів і результатів з наявними стандартами. Воно повинне мати свій в розпорядженні можливість регулювання і підстроювання системи - приведення її до розрахункового режиму так, щоб забезпечити стабільність і рух системи до поставленої мети.

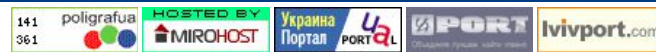
8. Ефективність процесу регулювання залежить від того, яким чином розподілені робітники функції і функції управління між різними елементами системи, причому, у разі розподілу власне функцій управління, діяльність цих підрозділів потребує координації для забезпечення ефективного управління.

Для того, щоб отримані висновки придбали практичне значення необхідно проаналізувати структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної системи.

#### Література

1. Кришко О.Г. Формування транспортної політики держави як основної з передумов обслуговування зовнішньоторговельних відносин / О.Г. Кришко // Вісник Академії митної служби України. Дніпропетровськ: АМСУ, 2004. - №3. - С. 50-55.
2. Мукмінова Т.А. Визначення оптимального співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступенем їх самостійності / Т.А. Мукмінова // Екон.-мат. моделювання соц.-екон. систем: Зб. наук. пр. – 2003. – Вип. 6. – С. 48-69.
3. Погребиський М.Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / М.Л. Погребиський; Гуманіт. ун-т "Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр." – Запоріжжя, 2007. – 20 с.
4. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): Автореф. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В.Й. Развадовський; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 38 с. – укр.
5. Ткаченко А.М. Державне регулювання транспортним забезпеченням розвитку сільських територій / А.М. Ткаченко, О.В. Крісенко, О.С. Ігнатенко та ін. – К.: Вид-во УАДУ, 2003. – 69 с.
6. Транзитні можливості України у контексті європейської інтеграції / Д.К. Прейгер, І.А. Мальярчук, Т.І. Гринкевич, А.М. Новікова // Стратегічна панорама. – 20 03. – № 2. – С.121 – 131.

*Стаття надійшла до редакції 17.06.2010 р.*



ТОВ "ДКС Центр"