

УДК 351.81

**Овчар Петро Андрійович**

доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК  
Національного університету біоресурсів  
і природокористування України (м. Київ),  
кандидат наук з державного управління

## **ОСОБЛИВОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА ТА ПОТРЕБА ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Анотація:* У статті розглянуто особливості автотранспортного виробництва та потребу державного регулювання ринку автотранспортних послуг, а також надано пропозиції з удосконалення цього процесу.

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

### **Овчар П.А. Особенности автотранспортного производства и необходимость государственного регулирования рынка автотранспортных услуг**

*Аннотация.* В статье рассмотрены особенности автотранспортного производства и необходимость государственного регулирования рынка автотранспортных услуг, а также даны предложения по усовершенствованию данного процесса.

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

### **Ovchar P.A. Features of motor production and the need for state regulation of the market of motor transportation services**

*Annotation:* In the article the peculiarities of motor production and the need for state regulation of the market of motor transportation services, as well as provided suggestions for improving the process.

*Key words:* state regulation, transport services, transport market, transport infrastructure.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Транспорт можна представити як систему, що складається з двох підсистем – транспорту загального й незагального користування. При цьому обидві частини системи можуть бути представлені підприємствами державної, приватної або змішаної форм власності.

Автомобільний транспорт має як загальні риси, так і фундаментальні відмінності від споріднених інфраструктурних галузей (інших видів

транспорт, енергетики, зв'язку), що вимагає особливих підходів до форм регулювання. Тому, визнаючи потребу державного втручання і контролю за автотранспортної діяльністю, слід виходити з особливостей автомобільного транспорту як галузі національної економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливості автотранспортного виробництва та потребу державного регулювання ринку автотранспортних послуг висвітлено в працях як зарубіжних, так і вітчизняних учених. Вагомий внесок у дослідження впливу держави на транспортну систему зробили такі вчені, як В. Брагінський [1], В. Віниченко [2], С. Вдовенко [3], Н. Кара [4], В. Ковальов [5], А. Матвєєва [6], А. Павлюк [7], І. Садловська [8], О. Собкевич [9], В. Степанов [10], А. Ткаченко [11], В. Шинкаренко [12] та ін.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак, попри численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються шляхи вирішення організаційних проблем формування та розвитку системи державного регулювання ринку автотранспортних послуг в Україні.

**Формулювання цілей статті.** Метою цієї статті є визначення особливостей автотранспортного виробництва та потреби державного регулювання ринку автотранспортних послуг, а також надання пропозицій з удосконалення цього процесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Двома найважливішими характеристиками автомобільного транспорту, з яких випливає вся інша його специфіка, є місце автомобільного транспорту в процесі виробництва товарів і особливості автотранспортного виробництва, що визначають структуру галузі [8, с. 175].

Якщо не розглядати технологічні (внутрішньозаводські) перевезення, транспортування потрібне в трьох випадках: підвезення сировини і матеріалів; переміщення комплектуючих між підприємствами однієї фірми, що територіально роз'єднані; доставляння товарів споживачам.

У перших двох випадках транспортування пов'язано з організацією технологічного процесу виробництва – його неперервністю та ритмічністю. Основними проблемами тут є вибір розташування складів, визначення рівня запасів і розроблення графіка поставок.

Третій випадок пов'язаний зі збутом, тобто з найбільш важливим етапом діяльності кожного підприємства. Тут також важливий оптимальний рівень запасів, схема розташування складів, графік поставок. Проте набагато більше значення мають такі показники якості перевезень, як ритмічність, швидкість, партійність, збереження вантажу і т. ін.

Саме в цьому приховано основну причину схильності виробників до контролю за розподілом своєї продукції, яка виражається в тому, що вони мають власний парк транспортних засобів або орендують його, самостійно плануючи й організовуючи транспортний процес.

У перших двох випадках транспортування – безпосередня частина процесу виробництва, у третьому випадку, коли товар потрапляє до сфери обігу, транспортування набуває особливого значення, незалежно від того, ким воно здійснюється – самим виробником або зовнішнім перевізником. Причому автомобільного транспорту це стосується більшою мірою ніж усіх інших видів транспорту, оскільки саме автотранспортом здійснюється кінцеве доставляння вантажів споживачам. Саме доставляння автотранспортом ставить останню крапку в маркетингових зусиллях виробників зі збуту своєї продукції.

Досі ми говорили про автоперевезення як про складник виробничої та маркетингової стратегії промислових фірм і відзначили, що навіть у цьому разі вони набувають характеру послуги.

Якщо ж ізолювати транспортну функцію та віддати її виконання зовнішньому перевізнику, транспорт перетворюється на суто послугу, й економічна ефективність транспортного процесу втрачає свою абсолютну цінність і перетворюється на величину відносну. Можна доставити вантаж із

мінімальними витратами, але низький рівень збереження вантажу, неритмічність поставок, невідповідна партійність зведуть нанівець таку «ефективність» [2, с. 194].

Інша особливість автомобільного транспорту полягає в тому, що самостійним виробничим об'єктом автомобільного транспорту може бути будь-який окремих автотранспортний засіб, оскільки володіючи одним автомобілем, можна здійснювати всі функції щодо організації, управління та здійснення перевезень.

Вирішальний вплив на структуру галузі має той факт, що автотранспортна діяльність є послугою, тобто здійснюється в момент споживання, не нагромаджується і не зберігається. Отже, підприємства автомобільного транспорту прив'язані до вантажних пунктів, що територіально локалізує діяльність автомобільного транспорту. Попри те, що дальність міжміських і міжнародних перевезень становить тисячі кілометрів, початковий або кінцевий пункт міститься, як правило, в районі базування суб'єкта перевезення.

Таким чином, можливість організації повноцінного транспортного процесу за наявності єдиного автомобіля та територіально локалізований характер діяльності автомобільного транспорту визначають конкурентоспроможність дрібних перевізників.

Малі автотранспортні підприємства, використовуючи переваги малого виробництва, постають як конкурент, що підриває монополні позиції великих автотранспортних підприємств. Можна зазначити, що малі автотранспортні підприємства обслуговують певний сегмент ринку автотранспортних послуг, такі перевізники виконують головним чином перевезення дрібних вантажів, разові перевезення. Клієнтурою «малих» перевізників у переважній більшості випадків є малі підприємства та підприємці, які здійснюють торгово-закупівельну діяльність [1].

На сьогодні приватні перевізники виконують не тільки платні перевезення на міських маршрутах, але і з приміських маршрутів «вивозять» платних пасажирів. У результаті безконтрольної роботи приватного транспорту «страждають» безпека умов перевезень і бюджет муніципалітету, від якого певною мірою залежить вирішення соціальних проблем мешканців міста, які всі є споживачами транспортних послуг [3, с. 31].

В умовах становлення ринкової економіки за тенденції збільшення чисельності автотранспортних засобів, зростання ДТП потрібно формувати ефективну систему інспектування як засіб, що забезпечує виконання законодавчих нормативних актів, норм, правил і стандартів під час організації транспортних процесів і спрямований на виявлення причин та умов відхилень від правового забезпечення автотранспортної діяльності власника транспорту будь-якої форми власності.

Оцінюючи насиченість пропозиції в будь-якому секторі ринку автомобільних перевезень і ухвалюючи рішення про можливість видання ліцензії на заявлений вид перевезень, слід урахувати латентний попит.

Зміна структури органів державної влади не могла не позначитися на регіональному механізмі управління автомобільним транспортом. Автомобільним транспортом займаються один або два фахівці в апараті виконавчої влади. У зв'язку з цим можна зробити висновок, що автомобільний транспорт – одна з найбільш децентралізованих галузей серед транспортних галузей.

У цьому зв'язку особливого значення набуває взаємодія між державними та місцевими органами регулювання автотранспортної діяльності, однак формування державних органів регулювання значно випереджає формування регіональної системи.

Основою концепції регулювання автотранспортного ринку, наприклад, пропонується створення «рівновигідних» умов для транспортних підприємств, що працюють на різних видах перевезень, різних маршрутах, з різними

видами клієнтури і т. ін. Рівновигідність своєю чергою створює майже рівну привабливість різних видів діяльності для підприємців, що й гарантує, зрештою, досягнення основної мети державного регулювання – орієнтовної відповідності попиту і пропозиції на всіх видах транспортної діяльності, для всіх груп вантажовласників і пасажирів [4, с. 215].

Крім того, пропонується обмежити доступ нових автотранспортних підприємств до тих секторів ринку, де пропозиція і так уже перевищує попит.

Державна служба України з безпеки на транспорті, виконуючи функцію регулювання ринку автотранспортних послуг, має за мету регулювання як забезпечення якісного задоволення потреб населення в автотранспортному обслуговуванні під час створення умов рівновигідності для діяльності автотранспортників у різних секторах ринку [6, с. 196].

Потребу державного регулювання транспортного ринку викликано особливостями функціонування й розвитку окремих видів транспорту в інтересах громадської безпеки та забезпечення ефективності національної економіки. Об'єктивною основою означеного регулювання є такі обставини:

– по-перше, це пов'язано з потребою захисту екології країни, оскільки транспорт, особливо автомобільний, є одним із найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Потрібен також державний контроль за експлуатацією транспортних засобів в інтересах громадської безпеки (Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, Державна служба України з безпеки на транспорті) [7, с. 79];

– по-друге, потрібне регулювання природного монополізму окремих видів транспорту з боку держави з метою забезпечення конкуренції та стимулювання господарського розвитку, соціального захисту громадян;

– по-третє, потрібне вироблення загальної транспортної та інвестиційної політики держави для рівномірного й економічно доцільного розвитку окремих видів транспорту в країні [8, с. 32];

– по-четверте, потрібне державне втручання в регулювання транспортного ринку і тарифів для захисту національних інтересів, оскільки витрати суспільства на функціонування й розвиток транспорту дуже великі. Транспорт є однією з найбільш капіталомістких галузей економіки.

Слід також урахувати, що міжнародна взаємодія транспортних підприємств часто вимагає міждержавних угод на урядовому рівні.

Водночас не йдеться про загальну централізацію управління та посилення контролю за транспортним ринком. Потрібним є вироблення розумних меж державного контролю та регулювання на транспорті через економічні і правові норми (кредити, субвенції, інвестиції, податки, ліцензії, сертифікації послуг тощо). У більшості випадків дорога інфраструктура транспорту (залізничні лінії, автодорожні магістралі, порти, аеродроми) мають перебувати в державній власності. У певних кризових умовах держава повністю контролює роботу окремих видів транспорту (наприклад, залізничного), що є основними перевізниками в нашій країні.

Критеріями рівня державного регулювання на транспорті мають стати ефективність та якість транспортного обслуговування споживачів при порівнянні різних форм власності на транспорті, забезпечення стимулювальної ролі транспорту в розвитку економіки і соціального життя суспільства [10, с. 133].

Підставою для формування регіональних ринків транспортних послуг є потреба стимулювання процесу створення ринкових відносин між підприємствами в межах регіонів, що могли б розвиватися в нових ринкових умовах, дотримання вимог законодавства, жорсткої конкуренції, динамічного науково-технічного прогресу, сприяючи підвищенню ефективності функціонування економіки регіону.

Для формування й розвитку ринку транспортних послуг потрібно провести підготовчу роботу:

– вивчити умови й передумови створення ринку на основі

реструктуризації, приватизації та формування ринку прав власності;

– сформувати гнучку систему адаптації методів державного регулювання до мінливих умов ринку – ліцензування, сертифікація, контроль якості кредитування, регулювання ціноутворення, державне замовлення та ін. [12, с. 88];

– розробити напрямки економічної політики розвитку ринку транспортних послуг, спрямованої на збалансований регіональний розвиток і економічне зростання, підвищення рівня та якості життя, соціальний захист населення та забезпечення безпеки;

– узгодити дії та провести координацію діяльності учасників ринку, підвищити взаємодію видів транспорту, стабільність транспортної системи та забезпечити мобільність товарних і пасажирських потоків;

– створити інформаційні бази даних регіону щодо господарюючих суб'єктів ринку транспортних послуг, кількості і марочного складу автотранспортних засобів, динаміки розвитку ринку;

– розробити програму та систему заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання матеріально-технічного, технологічного, інноваційного, інформаційного, кадрового потенціалу виробників транспортних слуг.

Державна політика у сфері автомобільного транспорту є складовою всієї загальної транспортної політики країни. Виходячи із загальної транспортної стратегії, вона доповнюється положеннями, що визначають особливості транспорту, його місце в єдиній транспортній системі країни.

Потреба створення державної системи регулювання транспортної діяльності в сучасних умовах в Україні має низку особливостей.

Перша особливість пов'язана з потребою обліку відцентрових тенденцій, характерних для більшості транспортних підприємств. Вони виявляються в активній протидії підприємств будь-яким спробам обмеження їх діяльності «зверху».



Друга пов'язана з відсутністю в державних службовців і працівників апарату управління транспортом досвіду регулювання діяльності транспортних підприємств поза системою прямого відомчого або місцевого адміністративного підпорядкування.

У розвинених капіталістичних країнах транспортна діяльність постійно й досить жорстко регулюється державою, причому чим вищий рівень монополізму транспортних підприємств, тим жорсткішим є державне регулювання. Потреба і правомірність державного регулювання визнана фахівцями транспорту, споживачами, громадськістю.

Третя особливість – це відсутність об'єктивної бази даних для оцінювання поточного стану ринку транспортних послуг, методів оперативного оцінювання, стану попиту і пропозиції на ринку.

Четверта – недостатнє правове забезпечення транспортно-комерційної діяльності, відсутність навичок вирішення конфліктів між підприємствами юридичними правовими методами.

Виходячи із зазначених особливостей, передумовами державного регулювання ринків транспортних послуг є такі:

- природний монополізм багатьох транспортних підприємств;
- визначальна роль транспорту у виробничо-соціальной інфраструктурі;
- міжнародний характер транспортної діяльності та потреба виконання міжнародних угод, конвенцій, договорів;
- важлива оборонна роль транспорту, жорстко контрольована державою;
- потреба контролю і в багатьох випадках – обмеження рівня транспортних тарифів;
- потреба захисту стабільних транспортних підприємств від недобросовісної конкуренції;
- потреба захисту споживачів від порушення правил обслуговування;
- потреба залучення транспортних підприємств незалежно від форм

власності та відомчої належності до ліквідації стихійних лих, аварій, катастроф, збирання врожаю тощо.

Таким чином, для підтримки оптимальної ситуації на ринку автотранспортних послуг з погляду захисту інтересів, з одного боку, споживачів транспортних послуг, виробників транспортних послуг – з іншого боку, потребою створення певних економічних і юридичних механізмів, що починали працювати в разі виходу ситуації за межі допустимих значень цього співвідношення в той або інший бік [11, с. 89].

Організація системи державного регулювання автотранспортної діяльності передбачає створення керівних структур, розподіл між ними функцій і повноважень та визначення порядку їх взаємодії.

**Висновки з даного дослідження.** У сьогоденних кризових умовах, коли транспортний і товарний ринки України ще не досить збалансовані, різні види транспортної діяльності не рівновигідні й під загрозу зриву може потрапити обслуговування окремих груп споживачів транспортних послуг, система державного регулювання транспортного ринку має включати досить жорсткі адміністративні важелі.

Основною метою будь-яких заходів з регулювання транспортної діяльності, зрештою, має бути забезпечення достатнього за обсягом і задовільного за якістю транспортного обслуговування всіх груп промислових споживачів транспортних послуг і населення.

**Перспективи подальших розвідок.** Будь-які дії регулювальних органів і місцевих органів влади, спрямовані на обмеження діяльності транспортних підприємств, мають бути спрямовані на поліпшення обслуговування споживачів. У подальшому плануємо дослідити особливості таких дій.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В.В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика : електрон. наук. фах. вид. Нац. акад. держ. упр. при

- Президентів України. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>
2. Віниченко В. С. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / В.С.Віниченко, М.В. Ляхов. – Харківська державна академія міського господарства, 2006. – С. 193–198.
  3. Вдовенко С. М. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг / С. М. Вдовенко, Ю. С. Вдовенко // Наук. вісн. ЧДПЕУ. – 2013. – №3(19). – С. 30-36.
  4. 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. – №6. – С. 214-221.
  5. Ковальов В. Г. Механізми державного управління забезпеченням транспортної безпеки України : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / Ковальов Віктор Георгійович ; Івано-Франків. нац. техн. ун-т нафти і газу. - Івано-Франківськ, 2011 – 20 с.
  6. Матвеева А. В. Деякі питання правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні / А. В. Матвеева // Вісник Національної юридичної академії України ім. Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 193-203.
  7. Павлюк А. В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А. В. Павлюк // Вісник НАДУ. – 2015. – №4. – С.78-86.
  8. Садловська І. Державне регулювання розвитку транспорту і підвищення якості та ефективності пасажирських і вантажних перевезень / І. Садловська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління / Держ. екон.-технол. ун-т трансп. – К. : Вид-во ДЕГУТ, 2014. – С. 174-177.
  9. Собкевич О. В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2013. – 48 с.
  10. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою / В.Ю. Степанов // Теорія та практика державного управління : зб. наук. пр. – Х. : Вид-во ХарРІ НАДУ “Магістр”, 2016. – Вип. 4 (49), с. 132-139.
  11. Ткаченко А. М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України : автореф. дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02 / А. М. Ткаченко; Нац. акад. держ. упр. при Президентів України. – К., 2005. – 32 с.
  12. Шинкаренко В. Г. Формування стратегії розвитку АТП / В.Г. Шинкаренко, О.П. Левченко // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Х. : ХарРІДУ НАДУ. – 2014. – Вип. 7. – С. 88-99.

**Statement of the problem.** Transport can be represented as a system consisting of two subsystems: public transport and non-public. Both parts of the system can be represented by enterprises in public, private or mixed forms of ownership.

**Urgency.** Road transport has both common features and fundamental differences from the infrastructure related sectors (other types of transport, energy, communications) that require special approaches to forms of regulation. Therefore,

recognizing the need for government intervention and control over motor activity, one should proceed from the peculiarities of road transport industry of the national economy.

**The purpose of the article** – to determine the characteristics of motor production and the need for state regulation of the market of motor transportation services, as well as providing suggestions for improving the process.

**Our task was to study** peculiarities of motor production and the need for state regulation of the market of motor transportation services

**Summary.** The two most important characteristics of road transport, from which it follows the rest of its specificity, has a place of road transport in the process of production of goods and especially vehicles production, determine the structure of the industry. If you do not consider technological (internal) transportations, transportation needs in three cases: the supply of raw materials; moving of components between enterprises of one firm, geographically fragmented; the delivery of goods to consumers.

In the first two cases the transport is associated with the organization of the production process and its continuity and rhythm. The main problem here is choosing the location of warehouses, level of inventory and scheduling of deliveries.

The third case is associated with the sale, that is the most important phase of activity of each enterprise. It is also important to optimal inventory levels, arrangement of warehouses, delivery schedule. But much more important are such indicators of the quality of the traffic like the rhythm, speed, cargo safety, etc.

**Conclusions and outcomes.** You must also keep in mind that in the current crisis conditions, when the transport and commodity markets of Ukraine is still far from being balanced, different types of transport activities may be service specific groups of consumers of transport services, the system of state regulation of the transport market should include tough administrative levers.