



УДК 351.81

Вольська Олена Михайлівна

професор кафедри публічного управління та адміністрування
ДВНЗ «Херсонський державний аграрний університет», м. Херсон,
доктор наук з державного управління

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

***Анотація.** У статті обговорюються напрямки державного регулювання транспортної галузі через створення інформаційної транспортної системи. Констатується, що завдяки інтелектуальним транспортним системам формується спеціальне середовище, у якому управління, експлуатація та обслуговування у транспортній сфері мають більш потужні можливості. Сформульовано висновок, у якому виокремлено основні стратегічні цілі державного регулювання транспортної галузі та запропоновано основні заходи для досягнення визначених цілей.*

***Ключові слова:** державне регулювання, транспортна галузь, принципи, стратегія, інтелектуальна транспортна система, стратегічні цілі.*

Volska O.M. The main directions of the state regulation of the transport industry

***Annotation.** The article discusses the directions of state regulation of the transport industry through the creation of an information transport system. It is stated that thanks to intelligent transport systems, a special environment is created in which management, operation and maintenance in the transport sector have more powerful capabilities. A conclusion is formulated in which the main strategic objectives of the state regulation of the transport industry are highlighted and the main measures are proposed for achieving the stated goals.*

***Key words:** state regulation, transport industry, principles, strategy, intelligent transport system, strategic goals.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Транспортна галузь – це галузь, що забезпечує базові умови існування суспільства, при цьому вона є важливою умовою ефективного соціально-економічного розвитку будь-якої держави.

Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу



авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг і розвитку бізнесу [1].

Судячи з цього, одним із найважливіших стратегічних ресурсів у формуванні економіки та соціальних відносин є транспорт. До транспортної системи ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку господарського комплексу країни, його інфраструктури та ринкового середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням та аналізом розвитку транспортної галузі займалися відомі вчені-економісти О. Бакаєв, В. Дубищев, В. Желинський, Р. Косогляд, Ю. Кулаєв, М. Макаренко, А. Перепелюк, С. Пирожков, Н. Потапова, В. Ревенко, О. Фінагіна, Ю. Цветов та інші. Дослідженнями державного регулювання транспортної галузі займалися українські вчені В. Брагінський, В. Ковальов, О. Собкевич, А. Ткаченко, А. Халецька та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Упорядкування досвіду вивчення транспортної галузі в системі наукових знань державного регулювання та управління; визначення стратегії управління транспортною галуззю країни; формування методів і методик щодо адаптації рекомендацій щодо наявного стану регіональних господарських комплексів; нерозкритість повним обсягом визначених питань зумовили вибір теми статті, мету і структуру дослідження.

У перше десятиліття незалежності на транспорті було проведено базові структурні та інституційні перетворення. Створено основи правової бази транспорту, що відповідає новим соціально-економічним умовам.



Розділено функції державного управління та господарської діяльності, створено адекватну ринковим умовам систему державного регулювання транспортної діяльності. Переважно завершено приватизацію.

Значно зросла системотвірна роль транспорту і взаємозв'язок завдань його розвитку з пріоритетами соціально-економічних перетворень. Транспорт загалом задовольняв попит на перевезення вантажів і пасажирів, спостерігалось зниження вантажоемності економіки і зростання рухливості населення.

У сучасних умовах господарювання транспортна галузь задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, проте не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [1].

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення основних напрямків державного регулювання транспортної галузі для підвищення якості її функціонування.

Виклад основного матеріалу. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу й забезпечується державою [2].

Державне регулювання транспортної діяльності, державне фінансування окремих елементів транспортної системи й видів транспортної діяльності в умовах ринку залишаються об'єктивною потребою.

В основу транспортної політики держави покладено принцип поділу державних завдань регулювання галузі та виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як господарського



суб'єкта, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, направляючи його на підвищення якості обслуговування й зниження суспільних витрат, пов'язаних із транспортною діяльністю.

За безумовних галузевих і регіональних відмінностей у транспортній системі на макрорівні держава розглядає транспорт як єдиний об'єкт управління. Погоджений розвиток й організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий синергетичний ефект.

При цьому державне регулювання транспортної галузі ґрунтується на принципах правової єдності; реалізації регулювальної функції всіх видів транспорту в державі через органи державної влади; збалансованості бюджетних ресурсів між різними видами транспорту; координації розвитку інфраструктури різних видів транспорту через освіту, транспортну безпеку й обороноздатність країни; узгодженості інтересів і об'єднання зусиль різних рівнів виконавчої влади в розвитку транспортної системи за допомогою регулювання міжвидової конкуренції; побудови єдиного інформаційного простору на транспорті; сприяння з боку державних органів влади розвитку бізнесу та підприємництва у транспортній галузі.

2018 року в Україні було ухвалено Національну транспортну стратегію на період до 2030 року (далі – Стратегія), що є одним з інструментів державного регулювання транспортної галузі. Мета стратегії полягає у створенні інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонального й ефективного транспортного комплексу України та задоволенні потреб населення в перевезеннях і поліпшення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки. Тобто цей документ стосується економічної та соціальної сфери.



Рівень розвитку транспорту входить до показників якості життя населення країни. Узагальнення сучасних вітчизняних і зарубіжних досліджень дало змогу визначити компоненти якості й рівня життя [3]: якість соціальної інфраструктури (якість, доступність і охоплення населення послугами освіти, охорони здоров'я, житлового фонду, транспорту, торгівлі, соціального захисту та ін.).

Якість транспорту забезпечується державним регулюванням транспортної галузі, під яким розуміється організаційно-владна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, що здійснюється відповідно до чинного законодавства та за допомогою виконання функцій держави.

Державне регулювання транспорту поширюється на такі напрямки, від яких залежить його ефективність: перший – конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; другий – інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; третій – безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; четвертий – безперешкодна мобільність і міжрегіональна інтеграція.

Згідно зі Стратегією реалізація першого напрямку можлива через створення клієнтоорієнтованої системи транспортного обслуговування та вживання заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни й отримання синергетичного ефекту від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

Ці заходи можна здійснити за допомогою процедури оцінювання транспортного потенціалу за алгоритмом, запропонованим дослідником В. Козловим [4]: загальна оцінка структури сегментів транспортного потенціалу; розрахунки за структурами та окреме обслуговування



сегментів; визначення проблем сегментів та їх оцінка; ґрунтування однакових проблем різних сегментів; визначення обсягів та умов розв'язання завдань усунення групових проблем; визначення обсягів та умов розв'язання завдань з усуненням проблем кожного сегмента; оцінка можливості усунення проблем за рахунок власних потужностей; кінцева оцінка комплексного характеру.

Підвищити рівень конкурентоспроможної транспортної системи можливо за рахунок створення інтелектуальної транспортної системи.

Інтелектуальна транспортна система – це система, що використовує новітні розробки в моделюванні транспортних систем і регулювання транспортних потоків. Порівняно зі звичайними транспортними системами ця система містить значну інформативність, безпеку і високий рівень взаємодії учасників руху. З її допомогою управління, експлуатація та обслуговування транспорту мають більш широкі можливості. Використовуючи дані в реальному часі, ця система оптимізує індивідуальну мобільності в значних масштабах.

Завдяки інтелектуальним транспортним системам формується спеціальне середовище, у якому управління, експлуатація та обслуговування в транспортній сфері мають ширші можливості.

Для управління, експлуатації та обслуговування учасників транспортного комплексу свою важливість довели останні досягнення у сфері технологій спостереження, зв'язку, оброблення й поширення інформації, що спираються на прикладні програми, що працюють у режимі реального часу.

Інтелектуальні транспортні системи дозволяють дуже швидко виявляти ситуації, що можуть призвести до виникнення небезпечних умов або застою, зниження мобільності й керованості, а потім допомагають



реалізувати відповідні стратегії та плани для ослаблення наслідків цих проблем, зменшення їх тривалості і ступеня впливу.

Основні сервісні домени інтелектуальних транспортних систем:

1. Чітке і своєчасне інформування учасників руху.
2. Управління дорожнім рухом і безпосередньо системою, її дії стосовно учасників цього руху.
3. Контроль конструкції та технічного стану транспортних засобів.
4. Моніторинг перевезень і управління ними.
5. Громадський транспорт, його стан і організація руху.
6. Служба оперативного реагування на дорожньо-транспортні ситуації та погодні умови.
7. Електронні платежі на транспорті, можливість їх здійснення і контроль.
8. Персональна безпека, пов'язана з дорожнім рухом і дорожнім покриттям.
9. Моніторинг погодних умов і стану навколишнього середовища.
10. Управління й координація в умовах надзвичайних ситуацій.
11. Національна безпека як важлива складова транспортної системи країни.
12. Управління даними інтелектуальних транспортних систем із метою дальшого передання їх у технічні комплекси інфраструктури для оброблення цих даних.

Прикладів подібних інформаційних технологій чимало. Деякі з них лише розробляються, деякі тестуються, а всі інші вже впроваджені й активно використовуються в інтелектуальних транспортних системах за допомогою спеціальних комп'ютерних систем.

Якщо розглядати інтелектуальні транспортні системи як об'єкт державного регулювання транспортом, то контроль роботи транспортних



систем – це комплекс, що включає в себе дві підсистеми: управління транспортними потоками (регулювання руху транспорту) і керування транспортними засобами (водій, диспетчер) [5].

Основними завданнями системи є повне забезпечення мобільності населення та отримання максимального прибутку за умови задоволення потреб населення в перевізних процесах і максимально ефективного переміщення вантажів.

Можна сказати, що завдання транспортної системи може бути визначено як розроблення найбільш економічного плану перевезення продукції від пункту відправлення до пунктів призначення. Завдяки цим планам, попереднього математичного обрахунку та аналізу, можливого імітаційного моделювання транспортної системи величина транспортних витрат має бути мінімізована. Це означає, що якщо максимально оптимізувати процес і ефективність роботи транспортної системи, то будуть рівнозначно задоволені потреби суспільства й отримання економічної вигоди.

У певні моменти функціонування будь-якої системи виникає потреба її дослідження з метою отримання інформації про внутрішні відносини між її компонентами або для обчислення їх продуктивності в нових умовах експлуатації (рис. 1).

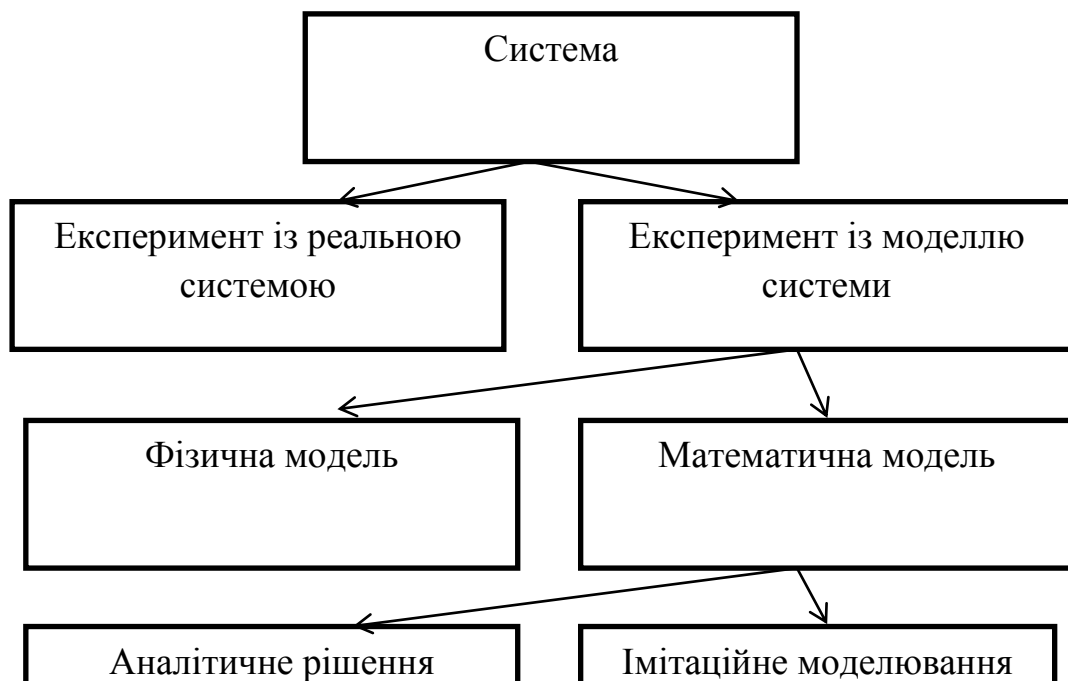




Рис. 1. Способи дослідження системи

Імітаційна модель завжди є виконуваною, адже під час запуску вона може будувати траєкторію змін стану системи. Імітаційні моделі розробляються за допомогою спеціалізованого програмного забезпечення, у якому використовуються різні мови моделювання. Можна сказати, що імітаційна модель – це набір правил, згідно з якими система переходить з одного стану в інший. Правила можуть задаватися різноманітними способами – наприклад, диференціальними рівняннями, діаграмами станів, діаграмами процесів, розкладами. Вихідні дані моделі завжди можна проаналізувати безпосередньо під час моделювання.

Моделювання транспортних систем є основним методом досліджень об'єктів цих систем, виявлення проблемних місць і науково обґрунтованим методом оцінювання їх характеристик, використовуваних для ухвалення рішень. Для цього потрібно розглянути роботу інтелектуальних транспортних систем та її складових.

Переваги від використання ІТС показано на рисунку 2.

Формування імітаційного моделювання почалося на початку п'ятдесятих років ХХ століття на підставі інформаційних мов програмування Fortran [6] і Algol [7]. У шістдесятих роках з'являється GPSS – новітній тоді й найвідоміший за мовою імітаційного моделювання наразі, завдяки йому починається активне вивчення системи масового обслуговування. Відповідно до розвитку комп'ютерів удосконалюються й



об'єктно орієнтовані мови [7, с. 452], які використовуються практично для всіх програмних засобів, що створюють імітаційні моделі [8].

Завдяки всім цим досягненням науки збільшилася швидкодія програм, змінився їх графічний інтерфейс, вони стали зрозумілими й доступними в користуванні. Усе це значно прискорило вдосконалення моделювання, розширився набір завдань, що здатні вирішити імітаційні моделі.

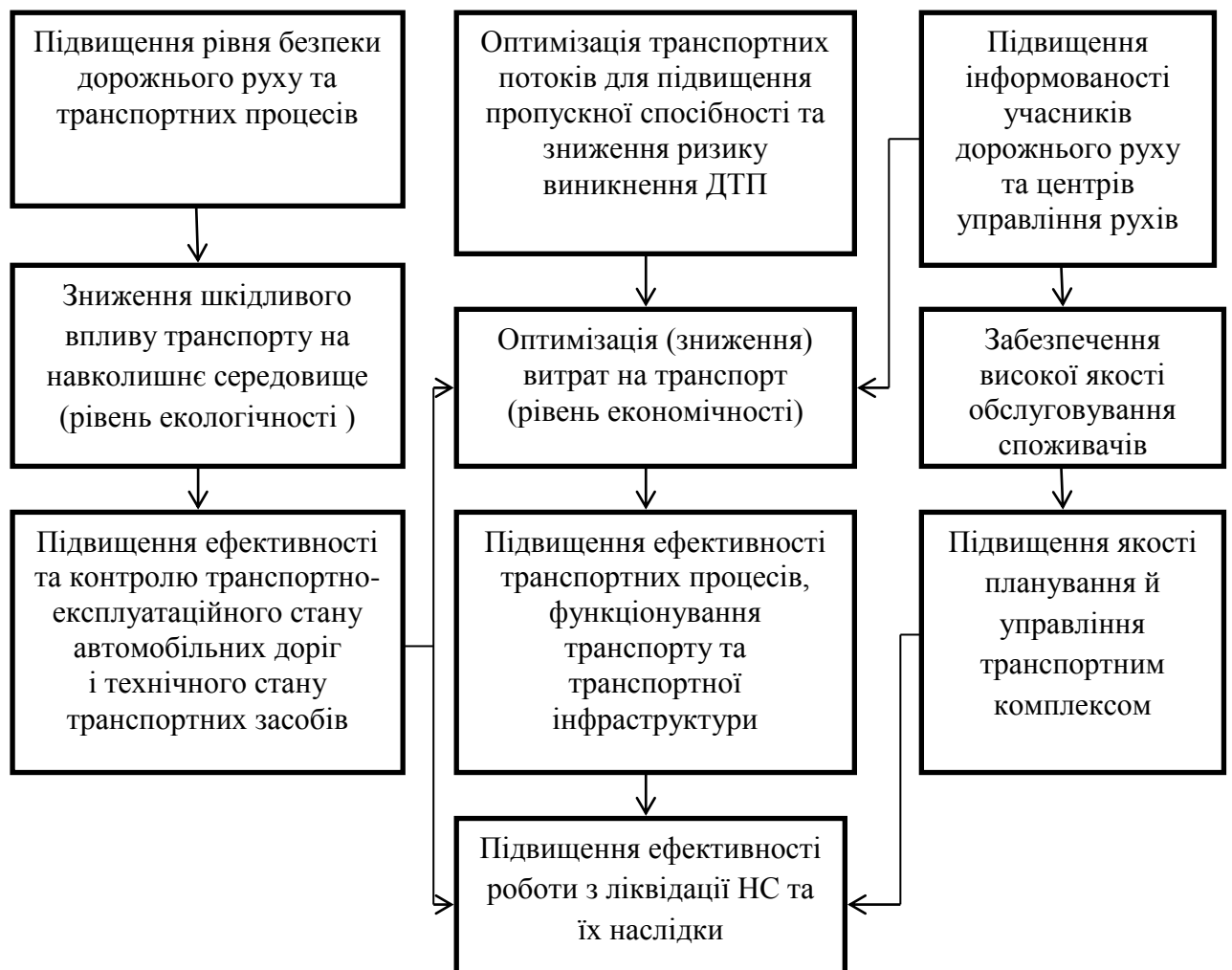


Рис. 2. Переваги від використання ІТС



Рішення проблем логістики є одним із важливих напрямків імітаційного моделювання. За допомогою цих програм можна вирішити значну кількість питань логістики – наприклад, визначити кількість замовлень, що надійшли за певний проміжок часу, проаналізувати виконані або незакриті замовлення, вибрати замовлення, відхилені через відсутність товару або внаслідок відсутності вільних автомобілів в автопарку.

Висновки з даного дослідження. Державне регулювання транспортної галузі має створити нормативно-правові умови для використання інформаційних транспортних систем, що підвищить рівень якості транспортних послуг. У зв'язку з цим можна сформулювати місію держави у сфері функціонування й розвитку транспортної системи України, це сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг. Реалізація цієї місії можлива через досягнення стратегічних цілей на основі використання інформаційної транспортної системи:

1. Розвиток сучасної, розвиненої та ефективною транспортної інфраструктури, що забезпечує прискорення руху потоків пасажирів, руху товару, зниження транспортних витрат в економіці. Це дозволить забезпечити економічне зростання й соціальний розвиток, зміцнення зв'язків між областями України, підвищення конкурентоспроможності й ефективності інших галузей економіки (насамперед за рахунок зниження рівня транспортних витрат у кінцевій вартості продукції), зростання підприємницької та ділової активності, що безпосередньо впливає на якість життя і рівень соціальної активності населення.

2. Підвищення доступності послуг транспортного комплексу для населення. Досягнення цієї мети означає задоволення повним обсягом потреб населення з пересування, відсутність дефіциту потужностей, високу



пропускну здатність і технічну оснащеність транспортної інфраструктури, ліквідацію обмежень на розвиток наявних та освоєння нових територій, а також підвищення цінової доступності соціально значущих послуг транспорту.

3. Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України, реалізація транзитного потенціалу країни. Досягнення цієї мети буде означатиме формування в Україні транспортної інфраструктури світового рівня і створення таким чином міцної основи для успішної інтеграції України в світову транспортну систему й перетворення експорту транспортних послуг в одне з найбільших джерел доходів країни.

4. Поліпшення інвестиційного клімату й розвиток ринкових відносин у транспортному комплексі. Досягнення цієї мети означає наявність належним чином підготовлених проєктів і механізмів перерозподілу фінансового капіталу в транспортний сектор, наявність законодавчої бази державно-приватного партнерства, визначеність і стійкість планів держави з розвитку об'єктів транспорту.

Перспективи подальших розвідок. Актуальними вбачаються далі дослідження щодо використання інтелектуальної транспортної системи для всіх видів транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-p>.
2. Закон України «Про транспорт» / Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/>
3. Социальная политика / [Аверин А. Н., Бабич А. М., Веселкова И. Н. и др.] ; под. ред. Н. А. Волгина, В. И. Кушлина. – М. : Изд-во РАГС, 2010. – 560 с.
4. Козлов В.С. Формування конкурентоспроможності регіону за рахунок удосконалення використання транспортного потенціалу дис. на здоб. наук. ступ. к. е. н. за спец. 08.00.05 – «Розвиток продуктивних сил та регіональна економіка» / Владислав Сергійович Козлов. – Донецьк, 2014. – 209 с.
5. Жанказиев С.В. Интеллектуальные транспортные системы: учеб. пособие / С. В. Жанказиев. – М.: МАДИ, 2016. – 120 с.



6. Горелик А. М. Средства поддержки параллельных вычислений в стандартах языка Фортран / А. М. Горелик // Препринты ИПМ им. М.В.Келдыша. – 2012. – № 68. – С. 17
7. Себеста Роберт У. Основные концепции языков программирования, 5-е изд. – пер. с англ. / Роберт Себеста. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2001. – 672 с.:
8. Танкович В. С. Транспорт. Общий курс: Учебное пособие для студентов транспортных специальностей вузов / Танкович В. С., Михальченко А. А., Ярошевич В. П., Шкурин М. И. – Белорус. гос. ун-т трансп.– Гомель, 2001.– 389 с.

Statement of the problem. Transport industry – an industry that provides basic conditions for the existence of society, while it is more important condition for the effective socio-economic development of any state.

Urgency. The transport system is subject to high requirements for the quality, regularity and reliability of communications, cargo safety, passenger transportation safety, speed and quality of delivery. The need for a well-functioning transport system is increasing, becoming a basis for sustainable development of the country's economic complex, its infrastructure and market environment.

The purpose of the article and our task was to study the transport industry satisfies only the basic needs of the population and the economy in the volume of traffic, but not in quality. The current state of the transport industry does not fully meet the requirements of effective implementation of the European integration course of Ukraine and the integration of the national transport network into the Trans-European Transport Network. Therefore, the purpose of the article is to determine the main directions of state regulation of the transport industry to improve the quality of its operation.

Summary. The quality of transport is ensured by the state regulation of the transport industry, which refers to the organizational-power executive and regulatory activities of public administration, which is carried out in accordance with the existing legislation and through the exercise of state functions.



State regulation of transport extends to the following directions, on which its effectiveness depends: the first is a competitive and efficient transport system; the second is the innovative development of the transport industry and global investment projects; the third - safe for society, environmentally friendly and energy-efficient transport; the fourth - unimpeded mobility and interregional integration

Intelligent transport system – a system that uses the latest developments in the simulation of transport systems and traffic control. In comparison with conventional transport systems, this system contains a lot of information, safety and high level of interaction of participants of the movement. With its help, management, operation and maintenance of transport have wider opportunities. Using real-time data, this system optimizes individual mobility on a large scale.

Thanks to intelligent transport systems, a special environment is created in which management, operation and maintenance in the transport sector have wider opportunities.

Its importance in managing, operating and servicing the transport sector has proven its latest advances in the technology of observing, communicating, processing and disseminating information based on real-time applications.

Intelligent transport systems can quickly identify situations that can lead to dangerous conditions or shocks, reduce mobility and manageability, and then help implement relevant strategies and plans to mitigate the effects of these problems, reduce their duration and degree of impact.

Conclusions and outcomes. State regulation of the transport industry should create regulatory and legal conditions for the use of information transport systems, which will increase the quality of transport services. In connection with this, one can formulate the mission of the state in the field of functioning and development of the transport system of Ukraine, which is to promote economic growth and increase the well-being of the population through access to safe and



high-quality transport services. Implementation of this can be achieved through the achievement of strategic goals through the use of information transport system: