



УДК 656.13.47

## ІДЕНТИФІКАЦІЯ МЕТОДІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ПОСЛУГ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В РЕГІОНІ

**А. В. Павлюк,**

*аспірант кафедри регіонального управління, місцевого самоврядування та управління містом, Національна академія державного управління при Президентові України, помічник-консультант народного депутата України, Апарат Верховної Ради України*

Стаття присвячена дослідженню методів державного регулювання галузі пасажирського автотранспорту. Наведено відмінності адміністративних і економічних методів розвитку підприємств. Вивчаються проблеми та напрями розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг та формулюються методологічні засади дослідження регіональних автотранспортних проблем. Розглядаються регіональні особливості ринку транспортних послуг як однієї з найбільших і значущих підсистем регіональної економіки. Як результат, з'ясовано місце та роль органів місцевого самоврядування в процесах державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. Аналізуються пріоритетні засади розвитку ринку послуг автомобільного транспорту. Обґрунтовано доцільність розробки організаційно-правових та методологічних засад забезпечення безпеки перевізного процесу при наданні послуг автомобільного транспорту. Проаналізовані основні проблеми, які стримують забезпечення розвитку ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні.

*Ключові слова:* транспортна система, державне регулювання, перевезення, пасажирський автотранспорт, транспортні послуги, ринок.

**A. V. Pavliuk,**

*Post-graduate student, Chair of the regional administration, local self-government and city management, National Academy for Public Administration under the President of Ukraine, Assistant Consultant To The People's Deputy Of Ukraine, The Verkhovna Rada of Ukraine Secretariate*

### THE METHOD IDENTIFICATION OF STATE REGULATION OF ROAD TRANSPORT SERVICES MARKET IN THE REGION

The article is devoted to defining the methods of state regulation of the passenger transport industry, is reduced differences of administrative and economic methods of development of enterprise development. This article based upon the analysis of the structure of transported goods, types of motor transports, the numbers of consumers of motor transport services, the selection of the route network and others indicators. Regional peculiarities of the transport services market are considered as one of the largest and important subsystems of the regional economy. As a result, determined the place and role of local self-government in the process of state regulation of road transport services market in the region. The priority principles of development of the road transport services market in the region are analyzed. Consequently outlined the perspective of creation organized, legal and methodological bases of supply of the safety of transportation process while providing road transport services market in the region. Analyzed the main problems that hinder provision of development of the road transport services market in the region.

*Key words:* transport system, state adjusting, transportation, passenger transport, transport service, market.

**А. В. Павлюк,**

*аспірант кафедри регіонального управління, місцевого самоуправління и управління городом, Національная академия государственного управления при Президенте Украины, помощник-консультант народного депутата Украины, Аппарат Верховной Рады Украины*

### ИДЕНТИФИКАЦИЯ МЕТОДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ

Статья посвящена исследованию методов государственного регулирования сферы пассажирского автотранспорта, приведены отличия административных и экономических методов развития предприятий. Изучаются проблемы и направления развития регионального рынка автотранспортных услуг и формулируются методологические основы исследования региональных автотранспортных проблем. Рассматриваются региональные особенности рынка транспортных услуг как одна из наиболее значимых подсистем региональной экономики. Как результат, выяснено место и роль органов местного самоуправления в процессах государственного регулирования рынка услуг автомобильного транспорта в регионе. Анализируются приоритетные основы развития рынка услуг автомобильного транспорта. Обосновано целесообразность разработки организационно-правовых и методологических засад обеспечения безопасности перевозочного процесса при оказании услуг автомобильного транспорта. Проанализированы основные проблемы, которые сдерживают обеспечение развития рынка услуг автомобильного транспорта в регионе.

*Ключевые слова:* транспортная система, государственное регулирование, перевозки, пассажирский автотранспорт, транспортные услуги, рынок.

© Павлюк А. В., 2015

**Постановка проблеми.** Сучасний регіональний ринок автотранспортних послуг характеризується диспропорціями між потребами щодо підвищення ефективності, якості, безпеки, своєчасності перевезень, дотримання екологічних норм та організаційними, фінансовими і технічними можливостями автотранспортної сфери щодо їх реалізації. Ситуація, яка склалася на ринку автотранспортних послуг у регіоні, потребує вдосконалення відносин між усіма складовими автотранспортного ринку на основі поєднання адміністративних і конкурентних чинників, що, з одного боку, забезпечувало б формування адекватних регіональним потребам умов перевезень та контролю за їх дотриманням, з другого – відповідало б основному принципу ринкової економіки – отриманню всіма учасниками перевізного процесу позитивного економічного результату. Аналіз наукових праць із цієї проблематики засвідчує відсутність єдності поглядів щодо основоположних принципів регулювання ринку транспортних послуг.

**Аналіз останніх досліджень за проблематикою та визначення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Вагомий внесок у розробку теоретичних та методологічних рекомендацій щодо ідентифікації методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні у своїх працях зробили вітчизняні та зарубіжні науковці: Т.Сирийчик [9], О.Шаптала [10], Є.Крикавський [6], В.Кухарчик [1]. Зокрема, правове регулювання ринку транспортних послуг досліджується в працях таких фахівців, як Н.Кудрицька [7], Н.Кара, Г.Корецька, В.Краївська [11], С.Вдовенко [4], Д.Ковальов [5], М.Погребиський [8] та ін.

**Формулювання цілей (мети) статті.** Метою статті є створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні для знаходження оптимальних параметрів цього процесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** 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 перевозиться практично стільки ж пасажирів, скільки всіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, метрополітенном, таксомоторним легковим, морським, річковим, авіаційним), разом узятими. Автомобільний транспорт виявляється найбільш надійним, швидким і рентабельним при здійсненні пасажирських перевезень на короткі відстані.

Згідно з визначенням, наведеним у ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [2].

На думку А.Андреева [3], поняття ринку транспортних послуг передусім визначається мірою свободи учасників ринку (власників вантажу і транспортників) при виборі партнерів та укладанні ними взаємовигідних угод; якщо у власника вантажу немає можливості вибору перевізника, то навряд чи можна вести мову про який-небудь ринок транспортних послуг. Ряд учених, зокрема Є.Крикавський та Н.Чухрай, вважають, що будь-який перевізник має розглядати ринок транспортних послуг значно ширше – як ринок логістичних послуг (транспортних, експедиційних, страхувальних, пакувальних, складських, інформаційних тощо) [6].

До основних складових системи ринку автотранспортних послуг віднесено такі:

1. Склад вантажів (товари народного споживання, сировина, будівельні матеріали тощо).  $M1 = (a1, v1, c1, \dots)$ , де  $M1$  – склад вантажів; а, в, с ... – їх види.

2. Система автотранспортних засобів.  $M2 = (a2, v2, c2, \dots)$ , де  $M2$  – класифікація транспортних засобів; а, в, с ... – їх види.

3. Сукупність споживачів транспортних послуг.  $M3 = (a3, v3, c3, \dots)$ , де  $M3$  – споживачі транспортної послуги; а, в, с ... – їх склад.

4. Маршрутна мережа перевезень (міжнародні, міждержавні, міжрегіональні, у межах регіону, у межах населеного пункту).  $M4 = (a4, v4, c4, \dots)$ , де  $M4$  – множина маршрутів; а, в, с ... – їх напрями [4, с. 32].

Крім зазначених складових, для формування оптимального автотранспортного ринку в реальних розрахунках необхідно розглядати й показники, які відображають специфіку регіонів, а саме: структуру населення, ринок праці, рівень доходів тощо.

Зіставлення множин зазначених складових на основі розгляду різних комбінацій даватиме відповідь на питання щодо формування оптимальних варіантів перевезень пасажирів і можливість визначення науково обґрунтованих пропозицій щодо підвищення показників ефективності, якості, безпеки як сьогодні, так і на перспективу. Прийняття рішення визначатиметься конкретними перевагами тієї чи іншої комбінації на основі аналізу всіх варіантів, наприклад таким може бути співвідношення  $a1$  з  $b1$ , з  $v2$  та  $c3$  або якість інше.

Необхідною умовою функціонування ринку є еквівалентність  $M2$  і  $M1$ , тобто загальна вантажопідйомність автотранспортних засобів регіону

$M2 = (a, b, c \dots)$ , де  $a, b, c \dots$  – включають вантажні автомобілі, легкові, спеціальні тощо, має відповідати  $M1$  – складу вантажів, в іншому випадку  $M2 = f M1$ , де  $f$  – коефіцієнт еквівалентності. У реальній ситуації повної відповідності немає і кожний регіон користується автотранспортними засобами, залученими для перевезень з інших регіонів і навіть держав. Для отримання загальних переваг необхідно шукати рішення щодо кращого поєднання показників економічності, своєчасності і безпеки надання послуги.

Висновок про достатність умов функціонування регіонального автотранспортного ринку можна отримати на основі вивчення завдань щодо:

- наявності засобів для забезпечення потреб в абсолютних показниках;
- наявності відповідних правових актів та механізмів їх застосування;
- можливостей щодо забезпечення якості послуг та безпеки перевезень;
- дотримання вимог щодо ресурсозбереження і охорони довкілля [4, с. 34].

Отже, поєднання необхідних та достатніх умов наблизитиме досягнення відповідності між завданнями і можливостями формування повноцінного регіонального ринку або його частини в певному територіальному сегменті. У процесі побудови регіонального автотранспортного ринку як системи необхідно прагнути, щоб вона була самодостатньою.

Повноцінним автотранспортний регіональний ринок можна вважати тоді, коли він забезпечує баланс потреб і можливостей щодо перевезень. Однак це ідеальний варіант, який використовується в теоретичних розрахунках та моделюванні. На практиці в разі певних невідповідностей, які впливають або на якість, або на економічну ефективність, безпеку, своєчасність виконання замовлень, потрібне застосування адміністративних або ринкових механізмів для виправлення ситуації.

Ідентифікацію методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні не слід вважати разовою дією, і можна погодитися з автором публікації [10, 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».

Згідно зі ст. 5 Закону України «Про автомобільний транспорт» [2] основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг. На думку С.Вдовенко, основні цілі держави в процесі регулювання полягають у захисті споживачів і діючих на ринку підприємств, що надають якісні послуги, та підвищенні рівня безпеки й стійкості транспортної системи [4, с. 35].

Регулювання ринку транспортних послуг у регіоні можливе після встановлення його стану, дослідження особливостей цього стану та визначення на цій основі заходів регулювання.

Для ринку транспортних послуг, який функціонує в Україні, сьогодні характерні: нова система зв'язків між учасниками ринку, індивідуалізація їх цілей та інтересів, відносна стабільність динаміки кон'юнктури, розширення асортименту транспортних послуг, посилення конкуренції й самоорганізації тощо [8, с. 1]. Спираючись на ці положення, можна визначити 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.

На думку М.Погребницького, характеристиками ринку слід вважати його стан, поведінку, рівновагу, стійкість, розвиток. Основними процесами розвитку є організація і самоорганізація, що має характер нестабільних коливань. Ринок транспортних послуг як динамічна система може перебувати в одному з трьох станів: рівноважному, перехідному і періодичному (пульсуючому). Після періоду нестійкості (перехідного періоду) ринок повертається до стану стійкості нової якості, набуваючи нових форм, змінюючи потенціал і траєкторію руху, розвитку [8, с. 6].

Вважаємо, що оцінка ринку транспортних послуг з метою державного регулювання має спиратися на підхід, що повністю враховує не тільки економічні, а й інші види результатів функціонування та розвитку ринку. Загальними критеріями результативності ринку транспортних послуг слід вважати: рівень задоволення потреб у транспортних послугах регіону; ефективність виробництва послуг і розміщення ресурсів у транспортній системі регіону; параметри стійкості статичного й динамічного потенціалу ринку транспортних послуг.

Відзначимо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм [9]. Інтеграційні процеси транспортно-комплексу України не мають обмежува-

тися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики. На думку Д.Ковальова, одним із найважливіших напрямів розвитку та реформування транспортної системи країни є подальше вдосконалення її управлінських структур, яке повинно забезпечити підвищення керованості підприємствами транспортного комплексу та безумовне здійснення державного регулювання і контролю діяльності підприємств транспортної системи у виробничій і соціальній сферах [5, с. 22].

Ефективність функціонування регіональних ринків автотранспортних послуг значною мірою залежить від стану і динаміки розвитку економіки територій, а також перебуває під впливом перетворень, що проводяться в країні і її регіонах. Це вимагає вивчення тенденцій розвитку територій, що впливають на формування транспортного ринку в економіці регіону, що дає змогу виділити чотири групи чинників (товарні, виробничі, регіональні і структурні). Вони визначають особливості функціонування регіонального ринку транспортних послуг, які повинні враховуватися у процесі формування його оптимальної структури. Основними та головними завданнями регіональної влади при визначенні напрямів удосконалення державного регулювання транспортної системи в регіоні є, безумовно, у тому числі, і формування умов для забезпечення фінансових надходжень, спрямованих на розвиток транспортного сектору, що, у свою чергу, стимулюватиме підвищення конкурентної спроможності економіки регіону та підвищення якості і рівня життя населення.

На нашу думку, пріоритетними напрямами державного регулювання автотранспортного комплексу в регіоні є:

- удосконалення управління автомобільним транспортом на рівні регіону, міст державного та обласного підпорядкування і адміністративних районів шляхом створення та функціонування відповідних диспетчерських служб;

- сприяння розширенню ринків транспортних послуг, розвитку конкуренції з метою скорочення витрат на перевезення та підвищення якості автотранспортних послуг;

- сприяння оновленню рухомого складу вантажного та пасажирського автотранспорту, що відповідають вимогам міжнародних технічних та економічних стандартів і енергозаощадження;

- забезпечення зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків до рівня європейських розвинених країн.

Необхідно сформувати методи державного регулювання, які будуть спрямовані на забезпечення:

- гарантованого рівня доступності і якості транспортних послуг для населення, включаючи розробку та впровадження мінімальних соціальних транспортних стандартів відносно можливості переміщення населення по території країни (модель комунікацій усіх видів пасажирського транспорту, відповідний склад, купівельна, цінова доступність, стандарт із періодичності транспортного обслуговування для кожного населеного пункту), а також розробку нормативної бази, що регулює комерційний допуск до транспортної діяльності в галузі пасажирських перевезень;

- безпеки і стійкості транспортної системи, включаючи вдосконалення нормативно-правової бази, на забезпечення безпеки в транспортній галузі і розвитку транспортної системи, вимог щодо забезпечення військової безпеки України, а також удосконалення нормативно-правової бази, що регулює шкідливу дію транспорту на навколишнє середовище і здоров'я людини, у тому числі й визначення умов допуску підприємств до транспортної діяльності [7, с. 77].

Адміністративні методи державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні ґрунтуються на обов'язковому виконанні тих чи інших правил або розпоряджень та здійснюються в таких формах:

- прямі адміністративні (розпорядження, постанови обов'язкового характеру тощо);

- правила, які регулюють діяльність функціонуючих у регіоні підприємств (нормативне регулювання);

- рекомендації, а також контроль (податковий, фінансово-бюджетний).

Проте тільки адміністративними методами не можна забезпечити ефективне розв'язання всієї сукупності проблем, які виникають в автотранспортному процесі. Тому адміністративні методи повинні використовуватися у взаємозв'язку з економічними методами. Усі економічні методи державного регулювання розвитку підприємств можна поділити на дві групи: примусові механізми (штрафні санкції, цінове (тарифне) регулювання, податки, збори тощо) та заохочувальні механізми (податкові, митні, торговельні та інші пільги, пільгове кредитування, субсидування цін тощо). Економічні методи формування конкурентного ринку транспортних послуг передбачають реалізацію механізмів податкової, тарифної і інвестиційної політики.

Крім зовнішніх методів стимулювання діяльності, підприємство використовує внутрішні методи економічного впливу. У цьому разі підпри-

емство виступає суб'єктом впливу, а трудовий колектив – його об'єктом. Також ефективними можуть стати такі економічні методи, як матеріальне стимулювання, участь у прибутках тощо.

Форми діяльності суб'єктів державного регулювання транспортної системи як зовнішній вияв їх конкретних дій доцільно розділяти на дві групи: правові та неправові (організаційні). Останні, у свою чергу, розділяються на: проведення організаційних заходів та здійснення матеріально-технічних операцій. Правовими формами діяльності суб'єктів державного регулювання транспортної системи названі: правотворча, правозастосовча, правоохоронна, установча, контрольна-наглядова.

Ринок внутрішніх пасажирських перевезень функціонує під впливом чималої кількості екзогенних та ендогенних факторів, зокрема таких, як індекс цін виробників, індекс інфляції, зростання рівня соціального забезпечення та соціальних гарантій, стан рівня оподаткування підприємств, рівень державного регулювання економіки в цілому. Незважаючи на зазначене, автотранспортна галузь залишається однією з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, захисту економічних інтересів України в цілому. Невід'ємною складовою інфраструктурної системи кожного регіону є ринок автотранспортних послуг, який не тільки задовольняє потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях, а є одним із головних чинників досягнення соціально-економічних пріоритетів.

Із здобуттям Україною незалежності галузь пасажирських автотранспортних перевезень зазнала суттєвих змін. Крім критичного рівня фінансового стану галузі, значного рівня зношеності матеріально-технічної бази, відсутності інновацій, Україна успадкувала від Радянського Союзу чинну громадську систему соціальних пільг. Лібералізація ринку внутрішніх пасажирських перевезень шляхом здійснення приватизації та запровадження спрощеної системи оподаткування спричинила подрібнення великих автомобільних підприємств на сотні дрібних. Так, за даними статистичних спостережень, структура ринку пасажирських перевезень за організаційно-правовою формою господарювання розподілена таким чином: кількість фізичних осіб-підприємців становить близько 80%; кількість підприємств різних організаційно-правових форм власності становить близько 20%.

Позитивними змінами в напрямі розвитку ринку пасажирських перевезень стало удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки пере-

везень та якості автотранспортних послуг, створення підґрунтя для забезпечення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності; підвищення ефективності механізму державного регулювання пасажирських перевезень у цілому.

Оновлені вектори розвитку автомобільного транспорту були чітко сформовані із прийняттям розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.

На цей час досягнення пріоритетів, передбачених стратегією, можливе лише за рахунок виконання тактичних завдань. Такими ключовими аспектами, які дають змогу забезпечити ефективне та стабільне функціонування ринку автотранспортних послуг, є реформування діючої системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування приміського та міжміського сполучення, забезпечення вільного ціноутворення на ринку автотранспортних послуг, легалізація тіньового сектору ринку, а також оновлення матеріально-технічної бази.

Реформування наявної системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування зумовлене тим, що діяльність автомобільних перевізників перебуває під тиском стійких темпів зростання собівартості автотранспортних послуг, з одного боку, та вимог чинного законодавства про соціальний захист населення щодо забезпечення реалізації права громадян на безкоштовний проїзд громадським транспортом на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування – з другого боку.

Із року в рік у розрахунках до проекту Державного бюджету України не враховуються обсяги заборгованості, які складаються на 1 січня наступного за звітним роком, у результаті чого при розподілі зазначеної субвенції місцевими радами між видами послуг зменшуються обсяги асигнувань, які передбачаються на здійснення компенсаційних виплат за пільговий проїзд у поточному бюджетному році. Це пояснюється ще й тим, що відсутній механізм визначення фактичної вартості пільгового перевезення. Через систематичне недофінансування за надані послуги з кожним роком, особливо на підприємствах, що надають послуги з перевезення, відбувалося накопичення нерозв'язаних проблем, які призводять до кризового стану і безпосередньо впливають не тільки на якість, а й на рівень безпечного перевезення пасажирів. На цей час рівень відшкодування втрат за перевезення пільгових категорій громадян становить 60–70%.

Для розв'язання вказаної проблеми необхідним є здійснення систематизації законодавства Украї-

ни, що регулює порядок надання транспортних пільг (на цей час пільги на проїзд у громадському транспорті регулюються більш ніж 22 законодавчими актами, а право на пільговий проїзд має близько 17 млн осіб, або кожен четвертий громадянин України), та забезпечення повної реєстрації громадян, які мають право на такі пільги у Єдиному державному автоматизованому реєстрі осіб, які мають право на пільговий проїзд. Одночасно потрібно оптимізувати наявний перелік категорій громадян, які мають право на зазначені пільги, виходячи зі ступеня їх нужденності та із урахуванням середньомісячної частоти їх поїздок.

Варто також зазначити, що місцеві органи виконавчої влади час від часу ініціюють перед Кабінетом Міністрів України та Міністерством інфраструктури України низку різного роду пропозицій та надають власне бачення і відповідні напрацювання, що покликані в остаточному підсумку змінити ситуацію. Зокрема, проведена робота щодо аналізу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики обліку перевезень пільгових категорій громадян на автомобільному транспорті». Однак, урахувавши те, що проект не містив кінцевої мети обліку пільговиків, а саме принципу збалансованості інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, він був відхилений. Натомість пропозиція реформування діючої системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування шляхом запровадження адресної грошової допомоги окремим категоріям громадян була підтримана більшістю обласних державних адміністрацій та на сьогодні перебуває на стадії узгодження. Реформування системи пільг дасть змогу підвищити ефективність використання бюджетних коштів та посилить рівень соціальної справедливості. Так, Міністерством інфраструктури України, враховуючи всю важливість соціальної складової пасажирських перевезень, підтримано вищезазначену ініціативу. На сьогодні вказані пропозиції враховано Міністерством соціальної політики України та Міністерством фінансів України при розробці основних напрямів бюджетної політики України на 2015–2017 роки.

Іншим важливим питанням, що потребує вирішення, є забезпечення вільного ціноутворення на автотранспортні послуги. Так, відповідно до ст. 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» тарифна політика на автомобільному транспорті повинна забезпечувати баланс між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання, а також задовольняти підприємницький інтерес. Пунктом 1.6 «Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного

транспорту», затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 р. № 1175, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27 листопада 2009 р. № 1146/17162, визначено, що перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, у тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%. Сучасні макроекономічні реалії в галузі пасажирських перевезень характеризуються різким зростанням цін на паливно-мастильні матеріали та інші складові матеріально-технічного забезпечення, збільшенням розміру мінімальної заробітної плати та відповідно відрахувань із неї, зростанням вартості капітальних ремонтів та інших витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що, у свою чергу, призводять до втрати автомобільними перевізниками необхідного рівня їх рентабельності та платоспроможності. Погіршує ситуацію і наявність значного часового лагу при приведенні тарифів до економічно обґрунтованого рівня.

Критично важливим аспектом для повноцінного функціонування ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні є питання ціноутворення. Можемо констатувати, що багаторічну проблему в цьому питанні на сьогодні вирішено шляхом прийняття відповідної постанови Кабінету Міністрів України «Про державне регулювання цін (тарифів) та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України», якою виведено із сфери регулювання обл(міськ)держадміністраціями тарифів на перевезення пасажирів і вартість проїзних квитків у міському пасажирському транспорті – метрополітені, автобусі, трамваї, тролейбусі (який працює в звичайному режимі руху).

Таким чином, за результатами розгляду одержаних зауважень і пропозицій щодо проекту постанови та процедури погодження рішення Кабінету Міністрів України щодо впорядкування обсягів державного цінового регулювання та повноважень органів виконавчої влади і державних колегіальних органів у цій сфері стало фундаментальною основою впровадження вільного ціноутворення на автотранспортні послуги.

Не менш важливою передумовою запровадження вільного ціноутворення є забезпечення рівних умов функціонування учасників ринку пасажирських перевезень. Така потреба виявляється в тому, що вимоги до організації діяльності підприємств юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців згідно з чинним законодавством суттєво відрізня-

ються. Такі відмінності стосуються побудови виробничої структури, зокрема: наявності обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці, служби експлуатації транспортних засобів та безпеки дорожнього руху, служби медичного огляду, обсягів опрацювання статистичної та фінансової звітності, чисельності штату працівників, ступеня відповідальності за порушення у сфері організації перевезень тощо. Особливо жорстко конкуренція між перевізниками різних форм власності виявляється через непорівнянність структури їх витрат та податкового навантаження.

Підприємства-юридичні особи сплачують значну кількість податкових платежів, зокрема плату за землю, податок на додану вартість, податок на прибуток, а також здійснюють відрахування на соціальне забезпечення працівників. Таке податкове навантаження порівняно з оподаткуванням фізичних осіб-підприємців створює нерівноправні умови їх функціонування та не забезпечує справедливої конкуренції. Як наслідок, фізичні особи-підприємці та підприємства, які працюють на спрощеній системі оподаткування, мають штучні переваги перед підприємствами, що працюють на загальній системі оподаткування, чим витісняють із ринку автотранспортних послуг великі базові підприємства. Це призводить до зростання вартості тарифів на проїзд, перенасичення ринку транспортними засобами малої місткості і різкого зменшення кількості автобусів великої місткості, що є неефективним ні з точки зору екології та безпеки перевезень, ні з точки зору наявної суспільно необхідної транспортної роботи. За цих обставин доцільним є розроблення та впровадження єдиної системи оподаткування для підприємств автотранспортної галузі, яке дасть можливість вирішити ще одне, не менш важливе та проблемне питання. Ним є проблеми значного зношення матеріально-технічної бази, оновлення рухомого складу, відсутності інвестиційних ресурсів. Можливим варіантом розв'язання вказаних проблем є запровадження в рамках спеціальної системи оподаткування автотранспортних підприємств-юридичних осіб нульової ставки оподаткування із податку на додану вартість, або ж оподаткування податком на додану вартість юридичних осіб таким чином, щоб позитивну різницю між сумою податкових зобов'язань та сумою податкового кредиту звітного періоду підприємці сплачували до спеціального фонду Державного бюджету України та зараховували на спеціальний рахунок, відкритий в органі, що здійснює казначейське обслуговування бюджетних коштів. За умов обмеженості бюджетних фінансових ресурсів з'явиться реальна можливість запровадження цільового

фінансування автотранспортної галузі, стимулювання автомобільних перевізників до активізації внутрішніх фінансових резервів.

Слід зауважити, що запровадження всіх вищевказаних заходів необхідно здійснювати виключно за принципами комплексності та системності. Лише за таких умов можливе ефективне функціонування ринку пасажирських перевезень, укрупнення автотранспортних перевізників та створення мережі базових автотранспортних підприємств, що, у свою чергу, забезпечить модернізацію автотранспортної системи. Також такі кроки є необхідною передумовою інтеграції вітчизняної автотранспортної системи до європейської та світових транспортних систем.

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. На наш погляд, основними завданнями національної транспортної політики є такі:

- розвиток національного ринку транспортних послуг;
- подальший розвиток транспортної галузі;
- забезпечення участі держави в міжнародному вантажообігу;
- правове забезпечення розвитку транспортної системи України.

Щоб визначити цілі та завдання регіональної 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; нераціональне 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 недостатній 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.

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 не ефективно. 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 [1, с. 55].

Загальними критеріями результативності ринку транспортних послуг слід вважати: рівень задоволення потреб у транспортних послугах регіону; ефективність виробництва послуг і розміщення ресурсів у транспортній системі регіону; параметри стійкості статичного й динамічного потенціалу ринку транспортних послуг. Для створення ефективної конкурентоспроможної транспортної системи необхідні три основні складові:

- конкурентоспроможні високоякісні транспортні послуги;
- високопродуктивні безпечні транспортна інфраструктура і транспортні засоби, які необхідні тією мірою, якою вони забезпечать конкурентоспроможні високоякісні транспортні послуги;
- створення умов для перевищення рівня пропозиції транспортних послуг над попитом.

Для формування високоякісних транспортних послуг насамперед визначаються параметри і стандарти якості, забезпечується стимулювання їх виконання і створення високоефективних технологій, що відповідають стандартам якості, відпра-

цьовуються елементи технологій, нормативної бази і методи державного регулювання [8, с. 13].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** У сучасних умовах створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні є стратегічним завданням влади в контексті реалізації запланованих реформ. Зокрема, критично важливим є те, що саме державні методи найдієвіші з погляду можливості управління формуванням ринку автотранспортних послуг та забезпеченням підтримки розвитку підприємств. Державні інститути можуть впливати на рівень споживача, підприємства, а також на мікро- та макросередовище, в якому функціонує підприємство. Прийняттю рішень щодо реформування регіонального ринку автотранспортних послуг має передувати глибокий аналіз перспектив розвитку, з одного боку, економіки та соціальної сфери регіону, з другого – стану автотранспортної галузі.

Таким чином, необхідність державного регулювання автотранспортного процесу та формування ринку автотранспортних послуг у регіоні викликана становищем галузі. Створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні та визначення оптимальних параметрів цього процесу потребує передусім створення цивілізованого ринку транспортних послуг, основними критеріями якого мають бути: висока якість послуг, взаємовигідна співпраця, висока інформативність, висока результативність ринку. Безумовно, цивілізований ринок неможливий без створення високотехнологічної матеріальної основи у вигляді транспортної мережі регіону, парку транспортних засобів, механізмів і обладнання тощо, а також необхідних для цього інвестицій.

**Перспективними напрямками подальших наукових досліджень** є питання створення оптимальної моделі процесу державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. За основу тут можуть бути взяті такі основні критерії:

- зміцнення партнерських відносин між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами, профспілками та громадськими організаціями для забезпечення вдосконалення моніторингу та оцінки виконання поставлених завдань;
- створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення;
- забезпечення свободи мобільності людей (у тому числі з обмеженими фізичними можливос-



тями) та у виборі виду транспорту на основі раціональної цінової політики, яка відображає економічну вартість транспорту;

– компенсації витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів на маршрутах соціального

значення для того, щоб транспорт міг повноцінно працювати у майбутньому;

– залучення інвестицій і заохочення участі приватного сектору на засадах справедливості, прозорості та стабільності.

### Список використаних джерел

1. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан / В. Г. Кухарчик // Економічні інновації : зб. наук. пр. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2009. – Вип. 39. – С. 50–57.
2. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III / Верхов. Рада України // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 22. – С. 105.
3. Андреев А. Мнение о толковании ряда терминов / А. Андреев // Логистика. – 2003. – № 2. – С. 12–13.
4. 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.
5. 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.
6. Крикавський Є. В. Логістична трансформація транспортних організацій / Є. В. Крикавський, Н. І. Чухрай // Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики : зб. доповідей 5-ї Міжнар. наук.-практ. конф. – К. : Компанія «Автоекспо», 2003. – С. 177–184.
7. 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.
8. Погребицький М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. наук держ. упр. : 25.00.02 / Погребицький М. Л. ; Гуманітар. ун-т «Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.». – Запоріжжя, 2007. – 20 с.
9. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенчіці. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакит. стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу : [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf). – Назва з екрана.
10. 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.
11. 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. – Вип. 20.6. – С. 214–221.

### References

1. Kukharchyk V.H. Mizhnarodna torhivlya transportnyimi posluhamy: suchasnyy stan / V.H. Kukharchyk // Ekonomichni innovatsiyi: Zb. nauk. pr. – Odesa: IPREED NAN Ukrainy, 2009. – Vyp. 39.– Pp. 50–57. [International trade of transport services: current situation].
2. Pro avtomobil'nyy transport : Zakon Ukrainy vid 5 kvitnya 2001 roku # 2344-III / Verkhovna Rada Ukrainy // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy (VVR). – 2001. – # 22. – P. 105. [The Law of Ukraine «About Automobile Transport»].
3. Andreyev A. Mnenye o tolkovanyu ryada termynov / A. Andreyev // Lohystyka. – 2003. – # 2. – Pp. 12–13. [Opinion of interpretative a number of terms].
4. Vdovenko S. M. Metodolohiya doslidzhennya rozvytku rehional'noho rynku avtotransportnykh posluh / S. M. Vdovenko, Yu. S. Vdovenko // Naukovyy visnyk ChDIEU. – 2013. – # 3 (19). – Pp. 30–36. [The methodology investigations of development of regional market motor transport services].
5. Kovalev D. Y. Problemy Edynoy transportnoy systemy Ukrainy / D. Y. Kovalev // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zb. nauk. pr. Spets. vypusk. – Kh. : UkrDAZT, 2006. – # 14. – Pp. 21–22. [The problems of unified transport system of Ukraine].
6. Krykavs'kyi Ye. V. Lohistychna transformatsiya transportnykh orhanizatsiy / Ye. V. Krykavs'kyi, N. I. Chukhray // Zbirnyk dopovidey 5-yi Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi «Rynok posluh kompleksnykh transportnykh system ta prykladni problemy lohistyky». – K.: Kompaniya «Avtoekspo», 2003. – Pp. 177–184. [Logistics transformations of transport organizations].
7. Kudryts'ka N. V. Analiz osnovnykh napryamiv rozvytku teoretychnykh ta metodolohichnykh pidkhodiv do rehulyuvannya investytsiynoyi diyal'nosti na transporti / N. V. Kudryts'ka // Zalizn. transp. Ukrainy. – 2007. – # 6. – Pp. 75–78. [Analysis of the main directions of development of theoretical and methodological approaches to the regulation of investment in transport].
8. Pohrebyts'kyi M. L. Derzhavne rehulyuvannya rynku transportnykh posluh : avtoref. dys. kand. nauk z derzh. upr. : 25.00.02 / M. L. Pohrebyts'kyi; Humanitarnyy un-t «Zaporiz'kyy in-t derzh. ta munitsypal'noho upravlinnya». – Zaporizhzhya, 2007. – 20 p. – ukp. [State adjusting of market of transporting services].
9. Syryychuk T. Transportna polityka Ukrainy ta yiyi nablyzhennya do norm Yevropeys'koho Soyuzu [Elektronnyy resurs] / T. Syryychuk ta in. ; za red. Marchina Svyenchitski. – K. : Analit.-doradch. tsentr Blakytynoyi strichky, 2010. – 102 p. – Rezhym dostupu : [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf) – Nazva z ekranu. [Ukraine's transport policy and its approximation to european union standards].
10. Shaptala O. Derzhavne upravlinnya sferoyu rekreatsiynoho obsluhovuvannya v Avtonomniy Respublitsi Krym / O. Shaptala // Visn. Khmel'nyts. in-tu rehion. upr. ta prava. – 2003. – # 1(5). – Pp. 250–254. [Public administration in the sphere of recreational services in the Crimea].
11. Kara N. I. Suchasni tendentsiyi rozvytku rynku transportnykh posluh / N. I. Kara, H. V. Korets'ka, V. R. Krayivs'ka // Naukovyy visnyk NLTU Ukrainy : Zbirnyk naukovo-tekhnichnykh prats'. – 2010. Vyp. 20.6. – Pp.214–221. [Modern trends in development of the transport services market].