

УДК 658.821:63

Олена Бойко

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ КРАЇНИ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ПІДХІД

У статті досліджено інституціональні засади функціонування транспортного ринку. Особливу увагу приділено питанням сутнісно-інституціональної природи ринку, змістовного визначення поняття «інститут», а також впливу інституціонального забезпечення транспортного ринку на ефективність його подальшого розвитку.

Ключові слова: ринок, інститут, транспортний ринок, розвиток.

В статье исследованы институциональные основы функционирования транспортного рынка. Особое внимание уделено вопросам сущностно-институциональной природы рынка, содержательного определения понятия «институт», а также влияния институционального обеспечения транспортного рынка на эффективность его дальнейшего развития.

Ключевые слова: рынок, институт, транспортный рынок, развитие.

The paper investigates the institutional principles of operation of the transport market. Particular attention is paid to sutnistno-institutional nature of the market, a meaningful definition of «institution» as the most important category of institutional economics and institutional impact of the transport market on the efficiency of its further development.

Keywords: market, institution, the transport market, development.

Постановка проблеми. Виклики, перед якими постала Україна, як і інші пост-соціалістичні країни щодо розбудови ефективного ринкового господарства виявили визначальну роль інституціональних факторів і підтвердили висновок про те, що подальший соціально-економічний розвиток можливий лише при наявності дієвих інститутів ринкового середовища. Проте, ще донедавна вважалось, що для формування життєздатної ринкової економіки, цілком достатньо ліквідувати механізми контролю, властиві адміністративно-плановій системі, здійснити приватизацію державного майна, розвивати різні форми власності, давши тим самим простір ринковим механізмам господарювання, а також провести стандартні заходи стабілізації й лібералізації економіки. Однак, глибока та тривала трансформаційна криза, що відбулася в 90-х роках ХХ ст. на практиці засвідчила, що однобічна орієнтація на лібералізацію та масштабну приватизацію, з різким зменшенням безпосередньої участі держави в економіці, і головне – з недооцінкою важливої ролі створення нових інститутів ринку коштувала країні надто дорого.

На практиці «рецептурні реформи», зумовивши демонтаж старих інститутів, не змогли так само швидко сформувати відповідний новим реаліям інституційний каркас ринкової економіки, щоб забезпечити не тільки стійкість всієї системи господарювання, але і поступальний розвиток суспільства.

© Бойко О. В., 2013

Вочевидь саме тому, як об'єктивна реакція на системні збої господарського механізму, дисфункцію ринкових інститутів, парадигмальну й ідеологічну кризи суспільства відбувається активний розвиток інституціонального напрямку в економічній науці пострадянського періоду. При цьому виникнення інституціональної економіки обумовлене пошуком альтернативного шляху соціально-економічного розвитку національної економіки, що знаходиться у стані перманентної трансформації, і визначається, насамперед, взаєминами ринку та держави. Міждисциплінарний підхід, який є характерною ознакою сучасного інституціоналізму уможливило застосування поряд з економічними методами дослідження використання соціологічного, правового, політологічного, історичного, біхевіористського інструментарію та дозволяє не тільки теоретично пояснити поточні зміни в трансформаційній економіці, але й розробити та запропонувати комплекс практичних заходів, спрямованих на завершення ринкових перетворень.

Тому сьогодні вітчизняними економістами ведеться активний науковий пошук теоретико-методологічного підґрунтя щодо вирішення проблем стосовно визначення характеру взаємозв'язку проведених економічних реформ і змін системи функціонуючих інститутів ринку в напрямку забезпечення безперервного та стабільного економічного зростання. Адже, ефективно функціонуючому ринку має відповідати комплекс інститутів, що виступають провідниками та глибинною субстанцією ринкових відносин в економіці. В даний час саме інститути, а не технології більшою мірою відповідальні за ті зміни, які відбулися за останні три десятиріччя.

З позицій системного підходу всі вище означені проблеми безпосередньо стосуються будь-якої сфери економіки країни, зокрема і процесів формування та розвитку національного ринку транспортних послуг. Їх існування означає, що сформовані інститути цього галузевого ринку не забезпечують такого надання реалізації транспортної продукції, яке б відповідало інтересам усіх його учасників. Це зумовлює актуальність дослідження інститутів транспортного ринку, функцій, які на них покладені, результатів їх впливу на перебіг ринково-трансформаційних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема формування концептуальних засад інституціональної економіки та визначення її ролі та місця в економічній науці присвячені праці західних вчених: Дж. Б'юкенена, П. Дімаджіо, К. Допфера, Р. Коуза, К. Нільсена, Д. Норта, Р. Ріхтера, П. Толберта, О. Вільямсона, Дж. Ходжсона, Т. Еггертсона та ін. Дослідники, солідарні у визнанні значного евристичного потенціалу інституціональної економічної теорії, констатують триваюче зміцнення її гносеологічного статусу в конкуренції з ортодоксальними течіями економічної думки, приходять до висновків про високу гетерогенність структури, обґрунтовують необхідність уточнення її дослідницької програми.

Проблема інституційного розвитку також знайшла широке поширення в роботах російських економістів перехідного періоду. Так, особливу роль у розвитку концепції дослідження відіграли теоретичні роботи російських науковців, які розвивають категоріальний апарат і методологію інституціонального аналізу, таких як А. Аузан, В. Гребенников, В. Зотов, О. Іншаков, С. Кірдіна, Г. Клейнер, В. Корняков, Я. Кузьмінов, Н. Лебедева, Тамбовцев, В. Полтерович, А. Олейник та ін.

Упродовж останніх років зростає увага і вітчизняних вчених до розгляду інституціональних засад розвитку економіки. У полі їх пильної уваги знаходиться інституційна специфіка національного господарства, його окремих сфер і секторів, галузей і міжгалузевих комплексів, ринків та їх сегментів. Серед праць, в яких викладені принципи розбудови національної моделі інституціонального розвитку, варто виділити нау-

ковий доробок В. Геєця, А. Гриценка, В. Дементьева, Б. Кваснюка, А. Ткача, А. Чухна, В. Якубенка, О. Яременка та інших авторів. Системний вплив інститутів на економічний ріст, модернізацію господарського механізму й інтенсифікацію суспільного виробництва глибоко проаналізовано у працях С. Архієреєва, В. Вольчака, Т. Гайдая, Р. Капелюшнікова, С. Кваші, М. Корецького, М. Латиніної, Ю. Лопатинського, А. Мазура, М. Маліка, О. Мороз, В. Радаєва, П. Саблука, О. Шпикуляка та ін.

Проте, в період системної фінансово-економічної кризи вітчизняна економічна наука набула нового поштовху у вивченні ролі економічних інститутів, інституцій та механізмів регулювання суспільно-економічного розвитку. В даний час інституціональна економіка перебуває у фазі підйому та високої продуктивності. При цьому відбуваються процеси активного розгалуження інституціональних наукових досліджень, що виражається в появі нових публікацій і поглибленні спеціалізації дослідників. Найбільш вивченими з позицій інституційного підходу галузями, сферами та ринками економіки сьогодні можна вважати сферу промисловості, аграрну, кредитно-фінансову та інвестиційну сфери, ринок праці. Значну увагу приділено ринку нерухомості й іпотечному кредитуванню, сфері освіти та інновацій, страхуванню, житлово-комунальному господарству, ринку капіталу та послуг. Слід відмітити, що для галузевих економік характерною є розробка фундаментальних питань, потрібних для висвітлення особливостей здійснення діяльності та її регламентації у тій чи іншій галузі.

Сьогодні існує серйозний дефіцит інституціональних досліджень у транспортній сфері. І якщо російськими економістами науковцями здійснено декілька досліджень, що присвячені інституціональному розвитку безпосередньо транспортної галузі та транспортного комплексу, то аналогічних досліджень, спрямованих на вирішення проблем розвитку вітчизняного ринку транспортних послуг (РТП) через призму теорії інституціоналізму, поки що бракує.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Недостатня розробка теоретико-методологічних засад інституціонального розвитку транспортного ринку, на наш погляд, є однією з головних причин відсутності цілісної концепції його розвитку в умовах ринкових перетворень. У зв'язку з цим виникає необхідність проведення нових наукових досліджень, що спрямовані на теоретичне узагальнення та наукову інтерпретацію ринково-трансформаційних процесів, які відбуваються у транспортній сфері з позицій інституціонального підходу, як найбільш комплексного, що враховує множинність, а головне різноаспектність чинників впливу на економічну діяльність.

Метою даної публікації є дослідження функціонування транспортного ринку з позиції інституціонального підходу щодо обґрунтування необхідності розробки нових теоретичних моделей і концепцій ефективного інституційного забезпечення розвитку даного галузевого ринку в умовах подальших соціально-економічних реформ.

Для цього особливу увагу приділено питанням сутнісно-інституціональної природи ринку, змісту поняття «інститут» як найважливішої категорії інституціональної економіки, а також розкриттю причинно-наслідкових зв'язків існуючих проблем у транспортній сфері та аналізу впливу базисних інститутів транспортного ринку на ефективність його функціонування та подальший розвиток.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на те, що Україну проголошено державою з ринковою економікою і це визнала світова спільнота ще в 2005 р., її системна трансформація все ще продовжується. На жаль політика, яку здійснюють урядовці і якій аплодують технократи-економісти, не відповідає повною мірою

природі та механізмам сучасної конкурентоспроможності ринкової економіки. Адже, слід враховувати, що трансформація ринкової економіки – це процес безперервних змін, які мають не лише натурально-речовий і вартісний характер, але і часті прояви асиметрій у регулюванні ринку, і проблеми у інформаційному забезпеченні виробників і споживачів, розвитку конкуренції, підприємницької діяльності, ціноутворення тощо. У такому розумінні економіка країни все ще перебуває у процесі переходу до цивілізованого ринку і всі вищеозначені проблеми, безперечно, мають інституціональну природу. Тому розвиток ринку «як найпрогресивнішої системи організації господарського буття, вимагає інноваційного підходу як у практичному, так і теоретико-методологічному плані розбудови суспільно-економічних відносин. Одним з таких є інституціональний підхід» [1, с. 159].

Інституціональний підхід – є сукупністю методологічних принципів дослідження різноманітних соціально-економічних феноменів. У загальному вигляді ці принципи пов'язані:

а) з відмовою від механістичного та антиісторичного уявлення про соціальну реальність за рахунок використання еволюційної парадигми та пріоритетного вивчення нелінійних процесів;

б) з введенням в аналітичні конструкції понять інститутів, інституцій, агентів, статусів, ролей, трансакцій, трансакційних витрат, контрактів, невизначеності та асиметрії, межсуб'єктної взаємодії тощо.

Це дозволяє об'єктивніше та комплексно досліджувати суспільну систему в усій її внутрішній складності. У зв'язку з універсальністю даного підходу інституційний напрямок розвивається у всіх галузях гуманітарних знань, зокрема і в економічній науці [2, с. 15-16].

Ринково-трансформаційні процеси, що відбулися в національній економіці, спричинили суттєві зміни і в її транспортному секторі, зумовивши становлення національного ринку транспортних послуг. Ці зміни повинні були б супроводжуватися своєчасним формуванням адекватного та багатоманітного комплексу економічних, політико-правових, морально-етичних відносин та їх відображенням в законодавчій та нормативно-правовій формах, створенням дієвих державних інститутів, тобто формуванням відповідного до умов і потреб ринкових реформ інституційного середовища, як сукупності основоположних політичних, соціальних і юридичних правил, що формують базис для виробництва, обміну та розподілу. На практиці ж це виявилось складним і суперечливим процесом та деякою мірою стало перепороною на шляху розбудови ефективного ринку транспортних послуг. До того ж сучасна практика становлення та функціонування транспортного ринку підтверджує, що інститути неринкової системи, які були засновані на державній формі власності й централізованому директивному плануванні, в процесі трансформації зменшуються, зникають, а їх місце поступово займають нові ринкові інститути – ціноутворення, підприємництва, ринкової інфраструктури та ін. Проте формування нового інституціонального середовища потребує постійного втручання держави, яка власне також вважається одним із важливих інститутів у процесі переходу до цивілізованого транспортного ринку. Означені вище аспекти проблематики наукового пошуку сьогодні є альтернативою традиційному обґрунтуванню причинно-наслідкових зв'язків щодо ефективності розвитку ринкових відносин у транспортній сфері, що мають інституціональне походження. Дослідження інституціональної компоненти розбудови ефективного транспортного ринку пов'язане, насамперед, з формуванням дієвих ринкових інститутів, які створюючи своєрідний каркас ринку,

визначають умови та можливості функціонування економічних законів, забезпечують форми економічної поведінки суб'єктів ринку, зменшуючи при цьому невизначеність шляхом встановлення стійкого механізму взаємодії між його суб'єктами як функціональними носіями попиту на транспортні послуги та їх пропозиції.

Слід підкреслити, що дослідження ринку та його стану – одна із провідних тем економічної науки. Проте, нині найпоширенішим є інституціональний підхід до розуміння сутності ринку. На інституційне походження ринку вказували К. Р. Макконелл і С. Л. Брю, розглядаючи ринок як інститут, або механізм, який зводить разом покупців (пред'явників попиту) і продавців (постачальників) окремих товарів і послуг [3]; О. Уільямсон наголошує, що фірми, ринки та контракти є важливими економічними інститутами [4]. Відомий американський вчений, представник еволюційно-інституціональної теорії Дж. М. Ходжсон тлумачить поняття «ринку» як організований та інституціолізований обмін – «ринку є сукупністю соціальних інститутів, у межах яких регулярно відбувається велика кількість актів обміну специфічного типу, причому ці інститути певною мірою сприяють актам обміну та надають їм структуру. Відповідно до такого визначення обмін передбачає контрактні угоди та зміну прав власності, а ринок частково складається із механізмів, що мають структурувати ці види діяльності, організувати їх функціонування та надавати їм легітимності» [5]. Як зауважує вітчизняний дослідник проблем інституціоналізму А. А. Ткач – «оскільки ринок сам є особливим інститутом, то як інститут являє собою сукупність певних норм і правил, що обмежують діяльність учасників ринку встановленими рамками, а з іншого боку, ринок – це певна система організацій, за допомогою організаційно-економічної діяльності яких досягаються цілі учасників ринку та суспільства» [6, с. 78].

Зважаючи на вищенаведене, категорію ринку можна розглядати як інститут (організаційно оформлену, але динамічну систему), а «механізм ринку – як систему інституцій та інститутів, які опосередковують обмін, забезпечуючи укладення міжагентських контрактів, контролюють їх виконання сторонами, тобто структурують взаємовідносини у процесі обміну. Саме від інституціональних факторів залежить раціональність економічних взаємодій суб'єктів ринку, а також ефекти контрактів» [1, с. 160]. Головну роль у функціонуванні ринку при цьому відіграють ті інститути, які сприяють упорядкуванню цін, установленню консенсусу між ринковими агентами, поширенню інформації про продукти, ціни, обсяги, а також про потенційних покупців і продавців тощо. Отже, з позиції сучасного інституціонального підходу ринок – це еволюційна інституціональна система, що забезпечує координацію взаємодії економічних агентів і узгодження стимулів через механізм відносних цін та здійснення трансакцій.

Із визнанням інституційної природи ринку центральним постає питання про визначення сукупності інститутів, які наповнюють зміст цього поняття. До сьогодні для представників інституціоналізму характерна різноаспектність як за формою, так і за змістом щодо визначення головної категорії «інститут» та її ознак.

У межах сучасного інституціоналізму найпоширенішим є трактування Д. Норта, який визначає інститути як:

– «правила гри» у суспільстві, або створені людиною обмежувальні рамки, що організовують взаємовідносини між людьми;

– правила, механізми, що забезпечують їх виконання, і норми поведінки, які структурують взаємодії між людьми, що повторюються;

– формальні правила, неформальні обмеження і способи забезпечення дієвості обмежень;

– вигадані обмеження, які структурують взаємодії людей, їх формальні (правила, закони, конституції) та неформальні обмеження (соціальні норми, умовності та кодекси поведінки), механізми примусу їх виконання. Але вони визначають структуру стимулів у суспільствах та їх економіках [7, с. 17].

На думку Ю. М. Лопатинського, «інститути в широкому розумінні – це писані й неписані норми і правила, що є умовами й передумовами прийняття рішень» [8, с.33-34]; В. Л. Тамбовцев вважає інститутом сукупність санкціонованих правил із соціальним механізмом їхнього захисту. У складі інституту виділяють і правила поведінки економічних агентів у певних ситуаціях, і правила поведінки гарантів виконання правил у разі виявлення відхилень від них [9]. Проте, академік А. А.Чухно, підкреслюючи важливість визначення цього поняття зазначає – «у нас нерідко обмежуються спрощеним їх тлумаченням, коли інститути зводяться до правил гри, що звужує їх зміст і позбавляє необхідної конкретності. Насправді інститути, за визначенням представників даної теорії, – це спосіб мислення і дії, втілений у соціальних звичаях, настановах, правилах і звичках» [10, с. 4 – 5].

Очевидно, що у своїй сукупності інститути неоднорідні. Перш за все, вони поділяються на дві великі групи:

– формальні – закріплені в законодавчих та інших нормативних актах і означають обов'язковість їх дотримання, що забезпечується системою державних органів, навіть дією різних форм примушення. За рівнем дії є макро- і мікроструктурні інститути, тобто діють на рівні усєї економіки або установи, організації. Вони можуть бути загальними, які регулюють ділову поведінку. Так, наприклад, Конституція як основний закон визначає найзагальніші норми і правила, на основі яких розгортається багатоманітна система норм і правил, що регулюють їх здійснення на нижчих рівнях економічної та суспільної системи. До таких інститутів також належать закони щодо прав власності, порядку бізнесової діяльності, оподаткування тощо з відповідними механізмами їх реалізації;

– неформальні – складають сукупність норм і правил соціально-культурного і морально-психологічного типу. До них належать також інститути ділової поведінки, що регулюють стосунки людей у процесі господарської діяльності. Неформальні інститути виникають з інформації, переданої за допомогою соціальних механізмів. У більшості випадків вони складають ту частину спадщини, яка називається культурою, її можна трактувати як передання шляхом навчання й імітації від одного покоління до іншого знань, цінностей та інших чинників, які впливають на поведінку. У системі неформальних інститутів значну роль відіграють історичні та етнічні традиції, рівень правосвідомості, ціннісні фактори та ін.

Між різними видами інститутів існують суперечності, і тому вкрай важливим стає забезпечення відповідності між формальними і неформальними, макро- і мікрорівня, загальнолюдськими і національними, етнічними інститутами. У забезпеченні такої відповідності важливу роль відіграє держава, особливо в умовах трансформаційної економіки, коли реформуються відносини власності, формується система норм і правил, утворюється інституційне середовище [10, с. 5].

Розглядаючи сутність та значення інститутів, учені зазначають, що ті безпосередньо не примушують суб'єктів здійснювати конкретну дію. Інститути, будучи «правилами гри» задають певну систему стимулів (як позитивних, так і негативних), спрямовуючи діяльність економічних суб'єктів у певному руслі. Інститути

створюють певне середовище, яке прямо чи опосередковано впливає на поведінку економічних агентів [8, с. 34]. Вони виконують функцію регулювання, накладаючи певні рамкові обмеження. Втім, серед всієї сукупності інститутів найвагомішу роль у функціонуванні механізму ринку відіграють економічні, які структурують взаємодію суб'єктів ринку, формуючи мотивації їх господарської діяльності сприяють укладенню угод. Взагалі, система економічних інститутів, що відіграє визначальну роль у функціонуванні ринкового механізму економіки має певну структурованість. Структура базисних економічних інститутів включає інституціональні утворення, які забезпечують господарську взаємодію у таких сферах, як:

- виробництво благ (власність, праця, домогосподарства, підприємства);
- кругообіг благ (інститути, які забезпечують взаємодію попиту та пропозиції, обмін, гроші, фінанси);
- управління економічною діяльністю (підприємництво, державне управління, податки, способи зворотного зв'язку) [11].

Інша класифікація структури інститутів наведена в роботі Ю. М. Лопатинського, який, окреслюючи економічні інститути, поділяє їх на дві групи:

- базисні – інститути власності та контрактації (інститут угод), а також інститут держави;
- похідні інститути, до яких належить інститут підприємництва, конкуренції, ціноутворення та ін. [12].

Враховуючи вище наведене, вважаємо, що у визначенні економічних інститутів транспортного ринку доцільно акцентувати увагу на сукупності відносин, які вони охоплюють. Спираючись на це, інститути транспортного ринку – це сукупність відносин між його суб'єктами (економічними агентами) та механізмів їх прояву. Тому, серед інститутів, що регулюють галузеві ринки, і зокрема, транспортний, на наш погляд найвагомішими є інститути ціноутворення, контрактації, конкуренції, що є базовими ринковими, але похідними (підтримуючими) щодо базових економічних інститутів. Інститут державного регулювання на транспортному ринку в умовах трансформаційної економіки також можна віднести до базових економічних інститутів цього ринку. Отже, функціонування транспортного ринку регламентують як базові економічні, так і ринкові інститути, що є похідні від них, а також інститути, що діють в межах тільки транспортного ринку. Інститут державного регулювання повністю формалізований і охоплює систему норм і правил, якими державні органи регламентують поведінку учасників транспортного ринку. При цьому головне завдання полягає в тому, щоб віднайти оптимальне поєднання ринкових інститутів та інституту державного регулювання. Взаємодія цих двох аспектів регулювання ринку має моніторинговий характер, що може свідчити або про посилення або власне ринкового механізму, або державного регулювання. Взагалі головне завдання держави, як базисного інституту – це створення та забезпечення умов функціонування ринку. Адже, надмірне її втручання в ринкові відносини призводить до деформації. Прикладом деформації ринку може бути ринок на початкових етапах переходу від командно-адміністративної до ринкової економіки.

Проте, існує декілька причин, по яких держава повинна здійснювати державне регулювання транспортного ринку:

1. Основні операції транспорту треба регулювати не тільки на користь суспільної безпеки (екологічної безпеки і безпеки дорожнього руху), але і на користь національної безпеки держави.

2. Ринок транспортних послуг за – неоднорідний. Частина суб'єктів транспорт-

ного ринку належить до монопольних ринкових структур, у тому числі природних монополій, частина розвивається в олігополістичному напрямі, інші належать до ринків з конкурентною структурою. Залежно від типу ринкових структур, що склалися на РТП, держава використовує диференційовані методи та інструменти регулювання ринку щодо забезпечення найбільшої його ефективності.

3. Внаслідок функціональної взаємозамінності транспортних послуг як товару та схожості його споживчих властивостей у сфері транспортних послуг спостерігається схильність до жорсткої конкурентної боротьби, що спричинена єдністю економічного простору країни (регіону) і, відповідно, транспортного ринку.

4. Витрати на розвиток капіталомісткої інфраструктурної складової РТП значні, що потребує участі держави щодо їх врахування, забезпечення та перерозподілу. Окрім безпосереднього державного забезпечення коштами державного та місцевих бюджетів, фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів передбачається здійснювати на змішаній основі, зокрема на основі використання різних організаційно-економічних форм партнерства держави та приватного бізнесу.

5. Розвиток національного транспортного ринку країни є одним з факторів поштовху міжнародної взаємодії як у транспортній, так і торговій сферах, що зумовлює необхідність узгодження заходів внутрішньої і зовнішньої державної політики.

Доцільно виділити інститути як суб'єкти державного регулювання. Ознакою виділення суб'єктів є зміст їх повноважень. Інституційними називаються суб'єкти регулювання, що визначають загальні умови функціонування суб'єктів транспортного ринку: Кабінет Міністрів України, органи місцевого самоврядування з питань реалізації делегованих повноважень. До галузевих належать ті суб'єкти, виключно до повноважень яких належить регулювання транспортної системи в цілому та її окремих складових: Міністерство інфраструктури України та його органи (наприклад, Укравтодор), відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади. Регуляторна діяльність Міністерства інфраструктури здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), Указів Президента України від 01.06.2005 №901 «Про деякі заходи щодо забезпечення здійснення державної регуляторної політики» та від 03.09.2007 №816/2007 «Про Концепцію вдосконалення державного регулювання господарської діяльності» щодо підготовки регуляторних актів відповідно до принципів державної регуляторної політики, з дотриманням принципів відповідності форм та рівня державного регулювання господарської діяльності ринковим вимогам, досягнення у регуляторній діяльності органів виконавчої влади балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, зменшення втручання державних органів у господарську діяльність.

Суб'єкти державного регулювання РТП можуть бути також піддані класифікації відповідно до структурної побудови системи органів виконавчої влади:

- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство інфраструктури України (його територіальні органи),
- урядові органи державного управління, які можуть бути створені у складі Міністерства інфраструктури України Кабінетом Міністрів України (департаменти, служби, інспекції);
- міністерства, відомства, інспекції (які не входять до складу Міністерства інфраструктури України);
- місцеві державні адміністрації.

У процесі реалізації повноважень органи державного регулювання (у межах компетенції, встановленої чинним законодавством) взаємодіють із органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, окремими громадянами.

Інститут конкуренції. Відомо, що сучасний інституціоналізм виступає за активну участь інституцій будь-якого рівня в економічному житті, причому наголос робиться на створенні інституційного механізму конкуренції та прибуткової діяльності, встановленні жорстких правових інструментів обмеження монополізації господарства. Сьогодні, коли більшість транспортних підприємств вже відчують конкурентний тиск, ще існують значні інституційні обмеження конкуренції на транспортному ринку, які виникають зокрема через недосконалість ринкових інститутів. Такий стан речей негативно впливає на міжгалузеву і внутрішньогалузеву конкуренцію, що, в результаті, заважає досягненню комплексної ефективності національної економіки. Функціонування конкурентного механізму на транспортному ринку, як і на будь-якому іншому потребує створення відповідної системи правил щодо захисту конкуренції. Така система правил отримала назву антимонопольного законодавства. Слід розрізнити власне поняття антимонопольного законодавства та інститутів конкуренції. Адже, світова практика свідчить, що антимонопольне законодавство складається з законодавчих та інших нормативних актів, які забороняють залежно від співвідношення вигод і витрат окремі способи поведінки на ринку.

Разом з тим інститути конкуренції поряд із актами, що безпосередньо регулюють конкурентні відносини, тобто антимонопольним законодавством, включають до себе усі інші акти, що містять як окремі норми антимонопольної, так і конкурентної спрямованості. До таких норм належать: законодавство про ціноутворення, іноземне підприємництво, нові структури, малий і середній бізнес, захист прав споживачів, охорона прав інтелектуальної власності, зовнішньоторговельна політика, податкове та інше законодавство, що тим чи іншим чином впливає на створення і стан господарюючих суб'єктів транспортного ринку.

Отже, процес створення інституційних передумов розвитку конкуренції на транспортному ринку передбачає формування двох типів інститутів конкуренції:

1. Обмежувальні, які безпосередньо обмежують дію монополістичних об'єднань в економіці, й тим самим, створюють передумови поживлення конкурентних відносин.

2. Сприяючі, які сприяють створенню конкурентного середовища опосередковано, через прийняття законодавчих актів, що містять окремі норми конкурентної спрямованості.

Інститут ціноутворення охоплює систему відносин (механізми), що регламентують встановлення цін (транспортних тарифів) на транспортні послуги. Зокрема, принципи ціноутворення на окремі види транспортних послуг, а саме послуги пасажирського транспорту, можна регулювати загальними формальними нормами, як у разі пасажирських автоперевезень, так і спеціально передбаченими для окремих випадків правилами при формуванні транспортних тарифів на пасажирські перевезення залізничним транспортом. Інститут контракції поєднує систему принципів, згідно з якими учасники ринку здійснюють операції з надання та реалізації (купівлі-продажу) транспортних послуг, як особливого виду товару. Як і на більшості ринків сучасної розвинутої ринкової економіки явно або неявно передбачені контракти, що мають юридичну силу, а також захист зацікавлених сторін шляхом санкцій і відповідних правових процедур. При цьому правові інститути, які беруть участь у цьому, доповнюють власне інститут ринку. Інститут контракції характеризують найбільш численні інституції, які складають ринкову інфраструктуру

транспортного ринку. Практично всі формальні ринкові інститути склалися за останні півтора-два десятиліття і продовжують трансформуватися. Втім, на транспортний ринок активно впливають і такі неформальні інститути, як духовні цінності, норми поведінки, звичаї, менталітет тощо. Йдеться, наприклад, про відсутність установок на якісне і вчасне виконання всіх елементів контракту або угоди, зловживання посадовим становищем тощо. Виняткове місце серед неформальних норм має, наприклад, особиста репутація. Отже, вплив неформальних інститутів може бути й конструктивним. Тому, обґрунтовуючи перспективи розвитку транспортного ринку, слід, з одного боку, повніше враховувати особливості та форми впливу неформальних інститутів, а з іншого – цілеспрямовано їх змінювати.

Слід також зазначити, що розвиток інститутів ніколи не відбувається автоматично. На відміну від людських відносин, вони не можуть ускладнюватися чи, навпаки, примітивізуватися самі собою [13, с. 238]. Інституційна зміна повинна бути спричинена певною потребою. Її ініціатором може виступати й держава. Однак якщо ця ініціатива не підтримуватиметься іншими суб'єктами, інститут не набуде належного розвитку. Жорсткий контроль з боку державних органів за виконанням їх ініціативи не можна вважати створенням окремого інституту, а виступатиме лише як прояв функцій базового інституту державного регулювання. Підсумовуючи, варто підкреслити, що ефективність транспортного ринку залежить від всіх складових інституціонального змісту як ринкових, так і державних, а також суспільних. Діяльність всіх вище зазначених інститутів тісно переплітається. При цьому саме ринкові економічні інститути є обов'язковим компонентом стійких відносин між економічними агентами транспортного ринку, як такі, що координують поведінку економічних агентів і забезпечують узгодження їх інтересів на основі дотримання формальних правил і неформальних норм господарської поведінки. Проте, обов'язкове врахування всіх складових інституціонального забезпечення транспортного ринку є важливою умовою розробки цілісної концепції його ефективного розвитку.

Висновки. Транспортний ринок як найпрогресивніша система організації господарської діяльності у транспортній сфері вимагає інституціонального підходу як у практичному, так і у теоретико-методологічному плані розбудови суспільно-економічних відносин. Адже, фундаментальним фактором функціонування ринків виступають інститути, що створюють каркас ринку, визначаючи умови та можливості функціонування його економічних законів, забезпечують форми економічної поведінки суб'єктів і реалізацію їхніх економічних інтересів. Інститути транспортного ринку розв'язують проблеми координації його суб'єктів, зменшують невизначеність шляхом встановлення стійкого механізму взаємодії між ними як функціональними носіями попиту на транспортні послуги та їх пропозиції. Саме від інституціональних факторів залежить раціональність економічних взаємодій суб'єктів ринку, а також ефекти контрактацій. Інституціональну організацію транспортного ринку можна розглядати як систему взаємопов'язаних формальними та неформальними відносинами державних і ринкових інститутів, що визначають умови виробництва, надання та реалізації (купівлі-продажу) транспортних послуг, сприяючи установам консенсусу між ринковими суб'єктами, упорядкуванню цін на послуги транспорту, поширенню інформації про потенційних покупців і продавців тощо, що уможливує економію різноманітних трансакційних витрат, пов'язаних із процесом обміну. Виконуючи координаційну функцію, інститути створюють умови для взаємовигідного обміну. При цьому вони

здійснюють одночасно й функцію обмеження та не можуть не охоплювати механізми до примусу їх виконання. Суб'єктами, які створюють механізми примусу до виконання правил і відіграють роль гарантів у процедурі взаємодій, можуть бути як безпосередні учасники, так і третя сторона, зокрема, держава. Серед інститутів ринкового механізму найвагомішу роль відіграють економічні, які структурують взаємодію суб'єктів ринку, формуючи мотивації її господарської діяльності. Серед економічних інститутів транспортного ринку найважливішими є інститути ціноутворення, контракції та конкуренції. Інститут державного регулювання в умовах трансформаційної економіки належить до базисних економічних інститутів транспортного ринку. Ефективність реформ, що здійснюються в транспортній сфері задля формування та розвитку цивілізованого транспортного ринку, залежить від всіх складових інституціонального змісту як ринкових, так і державних, а також суспільних. Діяльність всіх вище зазначених інститутів тісно переплітається. Проте, саме економічні інститути є обов'язковим компонентом стійких відносин між економічними агентами транспортного ринку, що координують поведінку економічних агентів і забезпечують узгодження їх інтересів на основі дотримання формальних правил і неформальних норм господарської поведінки. Трансформація окремих формальних інститутів ринку дасть позитивні наслідки, якщо відповідатиме інтересам принаймні більшості суб'єктів ринку, опиратиметься на оздоровлення таких неформальних інститутів, як моральні установки, світоглядні переконання людей. Розвиток інститутів транспортного ринку матиме ефективні наслідки, якщо виступатиме компонентом еволюції всієї економічної системи країни.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шпикуляк О. Г. Економічні інституції та інститути у розвитку теорії ринку /О. Г. Шпикуляк// Економіка АПК, 2010. – №1 – С. 159 – 165.
2. Фролов Д. П. Эволюционная перспектива институциональной экономики России. : монография / Д. П. Фролов. – Волгоград.: Изд-во ВолГУ, 2008. – 462 с.
3. Макконелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: В 2-х т.; Т. 1. – М., 1992. – 261.
4. Уильямсон О. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая контракция». – С. 48.
5. Ходжсон Д. Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории. – М., 2003. – 256 с.
6. Ткач А. А. Институціональні основи ринкової інфраструктури: монографія / А. А. Ткач. – К.: НАН України, Об'єднаний ін-т економіки, 2005. – 295 с.
7. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики: /Пер. с англ. – М.: Начала, 1997. – 180 с.
8. Лопатинський Ю. М. Трансформація аграрного сектора: інституціональні засади / Ю. М. Лопатинський. – Чернівці.: Рута, 2006. – 344 с.
9. Тамбовцев В. Л. Институциональный рынок как механизм институциональных изменений [Электронный ресурс] / В. Л. Тамбовцев.– Режим доступа: <http://www.ecsocman.edu.ru/imagenes/pubs/2003/11/24/0000133298/003tamBOWCEW.pdf>
10. Чухно А. Институціоналізм: теорія, методологія, значення / А. Чухно // Економіка України. – 2008. – № 6. – С. 4-13.
11. Липов В. В. Институциональная составляющая социально- экономических моделей [Электронный ресурс] / В. В. Липов // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – 2005. – Вып. 89-1. – С. 112–118. – Режим доступа: <http://www.donntu.edu.ua/«Библиотека»/>.
12. Лопатинський Ю. М. Институціоналізація транзитивної економіки [Електронний ресурс] / Ю. М. Лопатинський // Наукові праці Дон- НТУ. Серія: економічна. – 2006. – Вип. 103-1. – С. 229–232. – Режим доступу : <http://www.donntu.edu.ua/«Библиотека»/>.
13. Экономическая энциклопедия / Науч.-ред. совет изд-ва «Экономика»; Ин-т экон. РАН; Гл. ред. Л. И. Абалкин. – М.: Экономика, 1999. – 1055 с.