

КЛАСИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ У ДЕРЖАВНОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

CLASSIFICATION OF GOVERNMENT REGULATION OF RISKS IN ROAD PASSENGER TRANSPORT SECTOR

У статті досліджено класифікація ризиків у державному регулюванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Виявлені основні чинники, що впливають на рівень ризиків в діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Розкриті основні завдання державного регулювання в транспортній галузі. Для об'єктивної оцінки загального стану законодавства в сфері пасажирського автомобільного транспорту досліджено нормативно-правове забезпечення галузі.

Ключові слова: ризик, пасажирський автомобільний транспортний комплекс, державне регулювання, цивільне законодавство, відшкодування збитків.

В статье исследована классификация рисков в государственном регулировании пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Выявлены основные факторы, влияющие на уровень рисков в деятельности субъектов пассажирского

автомобильного транспортного комплекса. Раскрыты основные задачи государственного регулирования в транспортной отрасли. Для объективной оценки общего состояния законодательства в сфере пассажирского автомобильного транспорта исследовано нормативно-правовое обеспечение отрасли.

Ключевые слова: риск, пассажирский автомобильный транспортный комплекс, государственное регулирование, гражданское законодательство, возмещения убытков.

This article explores the risk classification of state regulation of road passenger transport sector. The basic factors affecting the level of risk in the activities of road passenger transport sector. The basic task of state regulation in the transport sector. For an objective assessment of the general state of legislation on road passenger transport studied regulatory support industry.

Key words: risk, risk, passenger motor transport complex, government regulation, civil law, damages.

УДК 338.47

Сафонов Ю.М.

д.е.н., професор,
Київський національний
економічний університет
імені Вадима Гетьмана

Ленська Н.І.

аспірант
Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова

Постановка проблеми Для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, конкурентоспроможності пасажирського автомобільного транспорту і надання якісного сервісу необхідним є чітке усвідомлення ризиків і загроз, що присутні в транспортному обслуговуванні пасажирів. Національні суб'єкти пасажирського автомобільного транспортного комплексу стикаються з різноманітними ризиками, діють в найнесприятливіших економічних умовах, що перешкоджають їхньому ефективному функціонуванню та в багатьох випадках призводять до банкрутства, що й обумовлює необхідність виробляти особливі управлінські підходи з боку держави. Для України в даний час характерна невисока ефективність системи державного регулювання діяльності транспортного комплексу. Це знаходить свій вияв у тому, що система регулювання транспортних тарифів недостатньо гнучка і стабільна. Відсутній диференційований підхід до регулювання природно-монопольних, конкурентних видів діяльності. Поки недосконала законодавча і нормативна база функціонування транспортної системи. Тому вирішення даних проблем потребує розуміння природи їх виникнення.

Аналіз досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні проблеми класифікації ризиків у державному регулюванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу знайшли відображення у працях вітчизняних вчених: О.О. Бакаєва, Ю.С. Бараша, В.Л. Диканя, В.М. Загорулька, Ю.Ф. Кулаєва, М.В. Макаренка,

А.М. Новикової, В.І. Пасічника, Є.М. Сича та багатьох інших. Разом з тим, не дивлячись на велику кількість публікацій, залишається багато невирішених проблем в забезпеченні якості транспортного обслуговування пасажирів, яке базується на захисті від ризиків, як на рівні держави, так і на рівні суб'єктів господарювання. Окрім того, ситуацію ускладнює відсутність системності, координованості та єдиних поглядів стосовно класифікації ризиків у цій сфері. Все це і зумовило актуальність обраної теми і напрямків її дослідження.

Постановка завдання. На сьогоднішній день практично всі суб'єкти господарювання схильні до ризиків. Таке твердження вірне і для пасажирського автомобільного транспортного комплексу, який є одним з важливих галузей національного господарства. Однак для забезпечення сталого ефективного державного регулювання цього сегменту необхідна детальна класифікація ризиків, з якими стикаються сучасні підприємства транспортного комплексу, яка б включала забезпечення процесу їх запобігання та оцінку наслідків від цих ризиків. Саме тому, метою статті є узагальнення та систематизація ризиків пасажирського автомобільного транспортного комплексу для розробки подальших рекомендацій щодо забезпечення якісного державного регулювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ризик – це економічна категорія, яка відображає можливість виникнення несприятливої ситуації або невдалого результату виробничо-господарської, фінансової і (або)

інноваційної діяльності, невід'ємний елемент діяльності в умовах ринку [3].

Щодо групи автотранспортних ризиків, необхідно відзначити, що ці ризики мають свої певні межі і їх з повною підставою можна віднести до складових галузевої специфіки, таким же чином, як і найбільш характерні для певних видів діяльності ризики, наприклад, морського, залізничного, авіаційного транспорту, ризики будівництва, промислового виробництва і т.д.

У широкому сенсі ризик це: 1) можлива небезпека; 2) характеристика діяльності, в даному випадку, експлуатація транспортних засобів за можливих несприятливих наслідків; 3) можливість або ймовірність завдання збитків або шкоди учасникам транспортного процесу або пішоходам; 4) майно або особи, які піддаються збитку або шкоди в ході експлуатації транспортних засобів; 5) незастрахований інтерес власника, а також оператора або водія транспортного засобу щодо суми, яка буде необхідна для відшкодування збитку або шкоди, які можуть бути завдані при користуванні транспортним засобом.

Щодо поділу ризиків і потенційних небезпек, пов'язаних з використанням транспортних засобів, на вищевказані основні категорії слід підкреслити, що воно умовно, оскільки можливість настання несприятливих наслідків у кожному конкретному випадку може бути викликана комплексом причин і так званою ризиковою ситуацією. Причинно-наслідкові зв'язки настання збитків (шкоди) можуть бути досить складними. Під терміном «експлуатаційні ризики» мається на увазі група ризиків і небезпек, які безпосередньо пов'язані з володінням, розпорядженням (використанням) транспортним засобом, тобто його експлуатацією в певній ризиковій ситуації.

Термін «ризикова ситуація» включає в себе географічні, політичні, економічні, адміністративні умови місця і часу експлуатації транспортного засобу, які можуть змінюватися незалежно від власника або оператора транспортного засобу і впливають на частоту ДТП і розмір збитків, які несе сам і зобов'язаний відшкодувати власник транспортного засобу [3].

До ризикової ситуації в Україні слід віднести також технічну і медичну допомогу при ДТП. Від того, наскільки своєчасно і кваліфіковано буде надана екстрена медична допомога потерпілому на місці події, часто залежать питання життя та смерті, одужання або настання інвалідності для жертв ДТП. З огляду на багатокілометрові відстані та укомплектованість персоналу ця ситуація багато в чому відрізняється від європейських країн в гіршу сторін. Істотним фактором в ризиковій ситуації є дії дорожньої поліції щодо запобігання ДТП, особливо людський фактор, боротьба із викраденням і крадіжкою автомобілів, встановлення фактичної ситуації при ДТП, оцінка збитку.

Згідно зі статистикою, в 2016 році мало місце 155 тис. ДТП, при цьому загинуло 3 187 чоловік, травмовано 32 тис. чоловік. Основними причинами, за даними ДАІ, були наступні:

- 1) Перевищення швидкості – 5025 випадків;
- 2) Порушення правил маневрування і виїзд на зустрічну смугу – 3823 випадків;
- 3) Керування транспортним засобом в нетверезому вигляді – 2327 випадків;
- 4) Порушення правил проїзду перехресть – 1764 випадків
- 5) Порушення ПДР пішоходами – 1099 випадків [4].

Розглядаючи експлуатацію і використання автотранспортних засобів можна запропонувати таку класифікацію пов'язаних з ними ризиків, які ведуть до матеріальних втрат, в тому числі в результаті дорожньо-транспортної пригоди:

1) Ризик технічний – визначається ступенем технічного стану транспортного засобу, тобто здійсненням превентивних заходів (регулярне проведення профілактики і технічного обслуговування транспортного засобу);

2) Ризик експлуатаційний – ризик, що виникає в процесі експлуатації або використання транспортного засобу. Він об'єднує в собі ризики, пов'язані з експлуатацією транспортних засобів з перевезення пасажирів і вантажів;

3) Ризики, викликані дією людського чинника – професійна підготовка або кваліфікація оператора, його фізичний і нервово-психічний стан;

4) Ризик аварії з вини інших учасників транспортного процесу – це ймовірність збитків в результаті дій інших учасників; ризик пошкодження, крадіжки або втрати транспортного засобу – ризик настання фінансової шкоди, викликані:

– протиправними діями інших осіб в результаті вчинення ними повного або часткового пошкодження транспортного засобу, його крадіжки (викрадення); втратою транспортного засобу;

– частковим або повним пошкодженням транспортного засобу в результаті стихійного лиха та природних катаклізмів (пожежі, повені, урагану тощо), громадських заворушень, терористичних актів чи військових дій.

Суб'єкти транспортної галузі, на нашу думку, також стикаються і з іншими категоріями ризику, пов'язаними з наданням відповідних послуг:

1. Ризик, викликаний зміною цін на пропоновані транспортні послуги. В процесі діяльності транспортної компанії на ринку споживач з різних причин може відмовитися від її послуг і надати перевагу зовсім іншим послугам. Наприклад, через високий ризик аварій і високих цін пасажир може відмовитися від послуг автотранспортних підприємств і перемкнуту свій попит на залізничний транспорт. В результаті ринкові ціни можуть знизитися. До такого ж наслідку може призвести загострення

конкуренції, внаслідок чого дана компанія зазнає серйозних збитків.

2. Ризик зміни цін на фактори виробництва. Це ризик того, що ціни на якісь чинники виробництва раптово зміняться. Наприклад, підвищиться мінімальний рівень оплати праці або піднімуться тарифи на паливо. Якщо власник або транспортна компанія для фінансування її діяльності взяла кредит на умовах плаваючої процентної ставки, то вони піддають себе ризику її підвищення.

3. Ризик помилок персоналу через його низьку кваліфікацію, відсутність необхідного досвіду вирішення виникаючих проблем.

4. Ризик, пов'язаний з неякісною або недостовірною інформацією на різних стадіях проектування, будівництва і експлуатації транспортних об'єктів, а також з інформацією про стан зовнішнього середовища і його можливі зміни, розвитку навколишньої інфраструктури, невдалого вкладення інвестицій, формування неоптимального портфеля замовлень на транспортне обслуговування, отримання доходів нижче запланованих, невиконання терміну окупності коштів, вкладених в конкретний проект.

Економічні ризики повинні враховуватися при складанні фінансового плану транспортної компанії. При цьому інвесторам і кредиторам необхідно гарантувати, що вкладені ними гроші принесуть доходи, достатні для покриття витрат, виплати заборгованості і забезпечення окупності інвестицій. Потрібно мати на увазі, що навіть дуже успішні проекти можуть зіткнутися з тимчасовим зниженням доходів через короткострокове падіння попиту на транспортні послуги або зниження цін на них. Для компенсації тимчасового зниження доходів компанії її заплановані щорічні доходи повинні твердо перебивати максимальні річні виплати по заборгованості, збитки від інфляційного і податкового ризиків, ризиків, викликаних коливаннями валютних курсів, екологічних ризиків, ризиків, викликаних рішеннями уряду та ін.

Визначаються фактори, що впливають на рівень економічних ризиків в діяльності суб'єктів транспортної галузі, до яких з повною підставою можна віднести, наприклад:

- Мінливість обсягу попиту;
- Зміна цін на транспортні послуги, в результаті чого або знижуються доходи транспортних підприємств (в разі зниження тарифів – це мало ймовірно), або скорочується попит на послуги конкретної групи перевізників (споживачі йдуть до інших перевізників);
- Зміна цін постачальників (перш за все, палива, транспортних засобів, запасних частин до них і т.п.);
- Залежність від коливань курсів валют;
- Операційний важіль. Цей фактор відображає ступінь впливу змін в обсязі продажів компанії

послуг на ROE. Операційний важіль збільшується з ростом величини постійних витрат в структурі витрат компанії;

- Здатність компанії адаптуватися до ситуації на ринку.

Економічні ризики можуть бути викликані особливостями функціонування різних підрозділів суб'єктів транспортної галузі, стилем управління, кваліфікаційними та професійними характеристиками персоналу. Остання обставина, як правило, впливає на прийняття рішень в області управління ризиками, на вибір методів управління ризиками. Також даються взнаки фінансові обмеження, тобто обмеженість фінансових коштів, що виділяються на управління ризиками.

Особливо часто економічні ризики негативно позначаються на грошових потоках суб'єктів транспортної галузі, на розмірах їх прибутку, що виражається не тільки в прямих збитках і втратах суб'єктів як наслідок прояву ризиків, а й у збільшенні витрат на управління ризиками. Нестабільність грошових потоків, зниження прибутку порушують нормальний ритм роботи суб'єктів транспортної галузі. Тоді прийняті менеджментом суб'єктів транспортної галузі рішення з управління економічними ризиками повинні бути спрямовані на зниження витрат з урахуванням можливого збитку, захист від занадто великих втрат при настанні економічних ризиків, на підтримку прибутковості функціонування суб'єкта, забезпечення стабільності грошових потоків і розвиток суб'єктів транспортної галузі.

Крім економічних ризиків транспортні підприємства стикаються зі специфічними, властивими в основному транспорту, ризиками, що виникають в ході експлуатації транспортних засобів, які ми називаємо «експлуатаційними транспортними ризиками». Це:

1) Ризик втрати майна суб'єктом транспортної галузі в результаті стихійних лих, аварій, розкрадань, псування або втрати в ході транспортного процесу;

2) Ризик виходу з ладу транспортних засобів та іншого обладнання суб'єкта транспортної галузі. Цей ризик виникає у випадках виходу техніки з ладу, морального і фізичного старіння транспортної техніки, її використання некваліфікованим персоналом, а також виходу з ладу транспортного об'єкта.

Експлуатаційні транспортні ризики, з якими в своїй діяльності стикаються суб'єкти транспортної галузі, є джерелами потенційно можливої втрати ресурсів, додаткових витрат, зниження доходів від фінансово-господарської діяльності. Вони серед інших причин сприяють підвищенню рівня збитковості підприємств (табл. 1).

Як видно з табл. 1, саме в транспортній сфері найнижча в порівнянні з іншими галузями еконо-

міки частка прибуткових підприємств і організацій в їх загальній кількості. За часткою збиткових підприємств транспорт серед інших галузей економіки відстає тільки від сільського господарства і житлово-комунального господарства, а також перевищує середній показник по країні. Значною мірою це пов'язано з різними складовими економічного ризику, з яким стикаються транспортні підприємства в своїй діяльності.

В умовах української економіки причиною банкрутства підприємства часто є несприятливі зовнішні умови, різкі коливання кон'юнктури і в цілому економічні умови ділового життя. Але при цьому необхідно відзначити, що на виникнення економічних ризиків впливають обрана керівництвом підприємства стратегія виживання, наявність або відсутність пристосувальних компенсаційних механізмів.

Ринкові реформи мали істотний вплив на структуру господарюючих суб'єктів, розподіл перевезень пасажирів між різними видами транспорту, а також на особливості експлуатації транспортних засобів операторами, які представляють різні форми власності.

Присутність держави в цій сфері діяльності багато в чому має формальний характер (за винятком транспортної інфраструктури та видачі ліцензій на експлуатацію транспортних засобів) і, в основному, обмежується обов'язком регулювання дорожнього руху. Діяльність комерційних операторів, а також власників транспортних засобів здійснюється фактично лише на дозвільній основі. Існують різні оцінки рівня безпеки руху на різних видах транспорту, хоча не всі, звичайно, можна виміряти і оцінити. До кількісних оцінок відносять, наприклад, такі питомі показники, як порівняння різних видів аварій до певної кількості транспортних засобів, до машино-кілометрів або пасажиро-кілометрів і т.п. Підкреслимо, що в державну статистичну звітність включаються відомості тільки по ті аварійні ситуації, в яких були загиблі або люди, які отримали поранення, інші транспортні пригоди враховуються власниками транспортних засобів, органами управління транспорту, а

облік загиблих і поранених ведеться медичними установами. Тому, природно, дуже важко зібрати об'єктивні дані про кількість аварій, проаналізувати їх причини і обставини, врахувати всі матеріальні втрати, які спричинили транспортні пригоди.

Ряд авторів, разом з тим, намагається підрахувати збиток, пов'язаний з транспортними пригодами. При цьому повинен враховуватися не тільки прямий матеріальний збиток, викликаний пошкодженням або втратою транспортних засобів, витратами на надання медичної допомоги та лікування, втратами робочого часу і заробітку постраждалих, але і подальший економічний збиток у зв'язку з людськими жертвами, що відбулися в результаті катастроф на всіх видах транспорту, число яких щорічно складає близько 40 тис. чоловік.

Державне регулювання діяльності транспорту в Україні здійснюється за допомогою реалізації системи заходів: правового і адміністративного регулювання, а також податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної, соціальної політики. Підприємства пасажирського автомобільного транспорту виконують перевезення і надають послуги на підставі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту [2, с. 141-142].

В Україні згідно з чинним законодавством визначені основні завдання державного регулювання в галузі транспорту:

- своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях;
- захист прав громадян під час транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України, законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

Таблиця 1

Питома вага збиткових підприємств і організацій по основних галузях економіки (у відсотках від загального числа підприємств) [4]

Галузі економіки	Роки									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всього в економіці	34,2	50,1	53,2	40,8	39,8	37,9	43,5	43,0	38,1	36,4
Промисловість	26,4	46,9	48,8	39,1	39,7	39,3	45,1	44,5	40,9	36,6
Сільське господарство	55,0	78,1	84,4	52,7	50,7	46,3	55,6	53,3	38,8	42,3
Будівництво	17,7	36,6	40,6	37,7	37,2	35,4	38,6	42,4	39,3	34,0
Транспорт	31,5	54,0	53,4	47,9	44,1	40,9	45,6	49,0	46,3	40,6
Зв'язок	28,9	29,4	44,3	28,4	26,1	25,4	35,1	36,2	36,1	34,5
Житлово-комунальне господарство	42,6	50,7	60,1	61,4	61,1	59,1	60,8	61,1	60,0	61,0

- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

- координація роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;

- охорона навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту [2, с. 144].

Державне регулювання пасажирського автомобільного транспорту в Україні здійснюють: на загальнодержавному рівні – Міністерство інфраструктури України, яке відповідає за розвиток транспортно-дорожнього комплексу, координує роботу об'єднань, підприємств, установ і організацій пасажирського автомобільного комплексу; на регіональному рівні – комісії з координації роботи транспорту, створені органами місцевої влади та самоврядування.

Функції центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо регулювання діяльності підприємств пасажирського автомобільного транспорту реалізуються через систему податків, податкових пільг, введених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України.

Органи управління транспортом сприяють органам державної влади і місцевого самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку пасажирського автомобільного транспорту, спільно з ними виконують програми захисту навколишнього середовища, розробляють узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф і під час ліквідації їх наслідків, координують роботу із запобігання аваріям та правопорушень на транспорті, а також організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування [5].

При виборі інструментів захисту на випадок матеріалізації ризику в пасажирському автомобільному транспортному секторі необхідно, перш за все, враховувати особливості ризиків на будь-якому виді транспорту.

По-перше, економічний ризик має інтеграційний, багатофакторний характер і як самостійний, як правило, не підлягає захисту. Тому слід вибрати види захисту, які найбільш економічно доцільні для даного виду транспорту і транспортної діяльності господарюючого суб'єкта.

По-друге, матеріальні та моральні збитки несуть не тільки транспортні підприємства, але також суб'єкти, об'єкти, учасники транспортного процесу і треті особи. Причому збиток, нанесений третім особам, може багаторазово перевищувати втрати самого транспортного підприємства. Захист інтересів третіх осіб у разі нанесення їм шкоди регулюється Цивільним кодексом України (ЦКУ).

Відшкодування збитків, завданих порушенням цивільних прав, є найбільш адекватним цивільному праву та майновим відносинам способом захисту.

У статті 22 ЦКУ «Відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди» закріплений найважливіший принцип приватного права – повне відшкодування збитків.

Цивільне законодавство передбачає два види збитків:

- 1) реальний збиток – втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права;

- 2) упущену вигоду – доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене [1].

Поняття упущеної вигоди включає в себе критерій для визначення розміру упущеної вигоди, так як при підрахунку розміру збитків визначається, які були б доходи, які особа одержала б при належному виконанні обов'язків з урахуванням звичайних умов цивільного обороту. Крім цього, законодавство передбачає, що до особи, що порушила право, при отриманні нею внаслідок цього доходів може бути пред'явлена вимога відшкодування поряд з іншими збитками і упущеної вигоди в розмірі, не меншому, ніж отримані таким чином доходи. Право на пред'явлення зазначених вимог надається виключно особі, право якої було порушено.

Чинне цивільне законодавство України передбачає відшкодування збитків потерпілій стороні, що регламентується положеннями глави 3 ЦКУ «Захист цивільних прав та інтересів».

Оскільки багато видів діяльності, які є необхідними для нормального функціонування суспільства, пов'язані з потенційною небезпекою нанесення шкоди здоров'ю і майновим інтересам третіх осіб, відповідно до загальноприйнятої практики винна сторона зобов'язана повністю компенсувати виниклу шкоду. Так, зокрема, Цивільний кодекс України (Гл. 82, § 1, ст. 1166), визначає, що майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодується в повному обсязі особою, яка її завдала. Цивільним кодексом (ст. 1172) також передбачається відповідальність юридичної чи фізичної особи за відшкодування шкоди, завданої їхнім працівником під час виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків. Відповідно до зазначеної статті, юридична або фізична особа зобов'язана відшкодувати шкоду, завдану їхнім працівником під час виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків [1].

Існує цілий ряд юридичних і фізичних осіб, діяльність яких так чи інакше пов'язана з підвищеною небезпекою для оточуючих. До зазначених суб'єктів діяльності можна віднести транспортні підприєм-

ства і організації, де використовуються транспортні засоби, що представляють реальну або потенційну небезпеку для оточуючих. Якщо в результаті діяльності з джерелами підвищеної небезпеки оточуючим заподіяно шкоду, то винні організації зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну вказаним джерелом підвищеної небезпеки, якщо вони не доведуть, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого (ст. 1187 ЦКУ).

Під власником джерела підвищеної небезпеки, таким чином, слід розуміти підприємство, організацію, установу або громадянина, що здійснюють експлуатацію транспортного засобу в силу належного їм права власності, права оперативного управління або з інших підстав (за договором оренди, за дорученням на керування транспортним засобом, в силу розпорядження компетентних органів про передачу юридичній особі у тимчасове користування джерела підвищеної небезпеки тощо) [1].

Не визнається власником джерела підвищеної небезпеки і не несе відповідальності за заподіяну шкоду перед потерпілим особа, яка керує джерелом підвищеної небезпеки в силу трудових відносин з власником цього джерела (водій автотранспортного засобу).

Якщо в результаті протиправних дій інших осіб транспортний засіб вийшов з володіння його власника (крадіжка, угон автомобіля) і це доведено документально, то даний власник не відповідає за шкоду, заподіяну даними джерелом. У подібних випадках відповідальність осіб, які в результаті протиправних дій стали фактичними власниками джерела підвищеної небезпеки, в кожному конкретному випадку визначається відповідно до положень чинного законодавства. Проте, власник транспортного засобу не звільняється від відповідальності за його втрати і може бути покараний за те, що ним не було своєчасно вжито необхідних заходів, що забезпечують безпеку при використанні транспортного засобу (наприклад, організація необхідної охорони, використання контрольної сигналізації і т.д.).

У такій ситуації на кожного з заподіювачів шкоди може бути покладена відповідальність за шкоду в пайовому порядку залежно від ступеня вини кожного з них [1].

Розглянуті вище обставини мають велике значення для визначення відповідальності працівників або власників джерел підвищеної небезпеки, які використовуються або обслуговуються. Наприклад, в разі ДТП підприємство, яке володіє транспортним засобом, зобов'язано буде відшкодувати збиток потерпілому і при відсутності провини водія, який є працівником цього підприємства. Відповідальність же працівника перед підприємством настає тільки тоді, коли його вина очевидна і обвинувачений не може довести її відсутність.

Після законодавчого підтвердження в Україні права вільного підприємництва і прав самих під-

приємців з властивими їм діяльності ризиками, суспільство не може не ставити свободу даного виду діяльності в певні рамки, з тим, щоб не допустити ущемлення суспільних інтересів.

Висновки. Таким чином, для ефективного функціонування транспортної інфраструктури, конкурентоспроможності пасажирського автомобільного транспорту і надання якісного сервісу необхідним є чітке усвідомлення ризиків і загроз, що присутні в транспортному обслуговуванні пасажирів. Національні суб'єкти пасажирського автомобільного транспортного комплексу стикаються з ризиками на мікро та макрорівні. Для макроекономічного середовища країни в даний час характерна невисока ефективність системи державного регулювання діяльності транспортного комплексу. Це знаходить свій вияв у тому, що система регулювання транспортних тарифів недостатньо гнучка і стабільна. Дослідження підтвердило, що відсутній диференційований підхід до регулювання природно-монопольних, конкурентних видів діяльності у транспортному комплексі та відсутня сучасна нормативно-правова підтримка, яка відповідає європейській практиці.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Цивільний кодекс України. Закон України від 16.01.2003 із змін., внес. згідно із законами України: станом на 06.10.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/>
2. Івченко І.Ю. Економічні ризики: Навч. посібник / І.Ю. Івченко – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 304 с.
3. Вікіпедія – вільна енциклопедія. Ризик [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Ризик/>
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>
5. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/>
6. Побережець О.В. Теоретико-методологічні та практичні засади дослідження системи управління результатами діяльності промислового підприємства: [моногр.] / О. В. Побережець. – Херсон: Видавництво: Гринь Д.С., 2016. – 348 с.
7. Масленніков Є.І. Методологічні та практичні засади дослідження системи управління фінансовою стійкістю промислового підприємства [моногр.] / Є.І. Масленніков. – Одеса: Прес-кур'єр, 2015. – 316 с.
8. Maslennikov E.I. Strategic assessment of the financial sustainability of the industrial enterprise: [Електронний ресурс] / E.I. Maslennikov // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 6 (16). – С. 111-115. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/No6/111-115.pdf>.
9. Побережець О.В. Ідентифікація та класифікація нематеріальних активів та проблеми їх визначення: [Електронний ресурс] / О.В. Побережець, К.В. Іванова // Економіка: реалії часу. – 2012. – № 2 (3). – С. 98-104. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2012/No2/98-104.pdf>.