

УДК 351.815

Дзядикевич Ю. В., д.т.н., професор[©], Крайняк О.К., к.е.н., доцент,
Куликовська І.В.

Тернопільський національний економічний університет

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В роботі проведено аналіз основних чинників, які забезпечують ефективність державного регулювання процесами міжнародних автотранспортних перевезень та сприяють підвищенню конкурентоспроможності даного виду транспорту.

Ключові слова: державне регулювання, ринкові процеси, структурно-функціональний аналіз, транспортна система, управління, функція, міжнародні перевезення, міжнародні транспортні коридори.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт – це одна з найважливіших галузей економіки держави. З розбудовою держави створюються свої національні правові норми, які закріплюються законодавчо [1-4]. Всі держави світу зацікавлені в ефективному регулюванні не тільки внутрішніх транспортних перевезень, а й міжнародних. Характерною рисою правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються міжнародними угодами в яких визначаються умови міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Україна прагне підвищити темпи свого економічного розвитку і є учасником багатьох транспортних конвенцій [5]. Українські підприємства, які здійснюють міждержавні автоперевезення керуються положеннями цих конвенцій. Однак ринкова економіка потребує встановлення правил гри і забезпечення споживачів необхідною інформацією, але, за деяким винятком, не можна підміняти ринок у питаннях розподілу ресурсів. У зв'язку з тим система державного регулювання повинна бути спрямована на розв'язання основних завдань щодо удосконалення правової й організаційної бази реструктуризації, прискореного розвитку автотранспортної інфраструктури, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів і її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії відповідно до міжнародних стандартів [6].

Основними причинами, що стримують розвиток автотранспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна

[©] Дзядикевич Ю.В., Крайняк О.К., Куликовська І.В., 2012

обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Постановка проблеми удосконалення державного регулювання у сфері автотранспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-правовому аспекті з позиції об'єктивного аналізу є дуже актуальною. Водночас вирішення цієї проблеми важливе для формування державної політики й з погляду потреб теорії та практики державного регулювання, які необхідно збагатити системою наукових принципів, методів і форм розв'язання ключових завдань розвитку й удосконалення системи та узагальнення наявного досвіду.

Аналіз останніх досліджень. Важливе значення для дослідження проблеми правового регулювання міжнародних транспортних перевезень мають наукові праці: Анцелевича Г.О., Авер'янова В.Б., Андресюка В.Ф., Бакуменка В.Д., Гальчинського А.С., Лугового В.І., Міщенко Г.І. та ін.

Однак слід зазначити, що проблема правового регулювання міжнародних автотранспортних перевезень потребує подальшого глибокого наукового аналізу.

Мета статті. Поглиблення теоретико-методологічних засад державного регулювання у галузі автотранспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності та удосконалення державної регуляторної політики в цій сфері, спрямованої на розвиток міжнародних автотранспортних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Ефективність державного втручання в ринкові процеси повинна визначатися залежно від комбінації вибраних господарських форм.

Існує багато причин, на підставі яких держава повинна здійснювати державне регулювання транспортної діяльності за допомогою проведення науково - обґрунтованої транспортної політики:

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

2. Значна частина автотранспортної галузі відноситься до сфери природних монополій, які зберігають цілісність національного економічного простору. Їх слід розглядати як опорні конструкції стабільної та конкурентоздатної економіки.

3. Сфера транспортних послуг сильно схильна до конкурентної боротьби, що приречена єдністю економічного простору країни, регіону і, відповідно, транспортного ринку, а також функціональною взаємозамінністю транспортного товару і схожістю його споживацьких властивостей.

4. Витрати на інфраструктуру самої транспортної системи дуже великі, в зв'язку з цим їх необхідно враховувати і перерозподіляти;

5. Автотранспорт виступає одним з базових елементів міжнародної взаємодії, що зумовлює необхідність узгодження заходів внутрішньої та зовнішньої політики держави.

Зміст функцій державного регулювання транспортної системи базується на положеннях теорії управління та адміністративного права щодо функцій державного управління [7].

Зважаючи на те, що державне регулювання є функцією державного управління, то воно здійснюється на основі закону або іншого правового акту органами виконавчої влади у межах повноважень притаманними їм методами для виконання завдань державного управління транспортною системою [7].

Функції державного управління та функцій державного регулювання транспортною системою, певною мірою, буде збігатись - адже категорії "управління" і "регулювання" відносяться одне до одного як загальне і часткове, тому часткове обов'язково матиме риси загального.

Функції державного регулювання транспортної системи мають такі основні риси [8,9]: зовнішній прояв властивостей об'єкту; цілеспрямований, уособлений та самостійний характер; об'єктивно необхідні для здійснення процесу регулювання; реалізуються певними методами; характеризують зміст діяльності щодо регулювання транспортної системи.

Наявність ознаки цілісності управління визначає необхідність поєднання у єдину систему суб'єктів державного регулювання транспортної системи. Доцільно виділити інституційні, звичайні та спеціальні суб'єкти державного регулювання. Ознакою виділення суб'єктів є зміст їх повноважень [10].

Інституційними названі суб'єкти регулювання, що визначають умови та межі діяльності транспортної системи: Кабінет Міністрів України, органи місцевого самоврядування.

До звичайних віднесені ті суб'єкти, виключно до повноважень яких належить регулювання транспортної системи в цілому та її окремих складових: Міністерство транспорту України та його органи (наприклад, Укравтодор), відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади [11].

Суб'єкти державного регулювання транспортної системи можуть бути: Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту України (його територіальні органи), урядові органи державного управління, які можуть бути створені у складі Міністерства транспорту України Кабінетом Міністрів України (департаменти, служби, інспекції) та місцеві державні адміністрації.

У процесі реалізації повноважень органи державного регулювання взаємодіють із органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, окремими громадянами [11].

Форми діяльності суб'єктів державного регулювання транспортної системи можна розділяти на дві групи: правові та не правові (організаційні). Останні, у свою чергу, поділяють на: проведення організаційних заходів і здійснення матеріально-технічних операцій. Правовими формами діяльності суб'єктів державного регулювання транспортної системи є: правотворча, правозастосовча, правоохоронна, установча та контрольно-наглядова.

Виокремлення функції державного регулювання з кола функцій державного управління обумовлюється тенденціями соціально-економічного розвитку держави, напрямками політичних перетворень, що реалізується через

розробку та прийняття відповідних загальнодержавних програм і механізму їх реалізації. Зовнішнім виявом регулятивної функції державного управління транспортною системою є регулятивна форма діяльності суб'єктів [10].

Державне регулювання процесом формування конкурентного ринку транспортних послуг передбачає адміністративні (прямі) і економічні методи.

Адміністративні методи повинні забезпечувати регулювання діяльності природних монополій, доступу власників транспортних засобів, а також експедиторів і перевізників до професійної діяльності з використанням механізмів ліцензування або декларування (повідомлення про зобов'язання учасника ринку).

Державне регулювання транспортної системи в умовах ринкової економіки прямими методами визначається необхідністю рішення макроекономічних і соціальних проблем на користь всього суспільства. В умовах ринкової економіки дія прямих методів державної дії істотно скорочується, але головне - змінюються їх зміст і задачі, які вони вирішують. У зв'язку з тим необхідно говорити про принципово інший характер прямих методів, тобто про нову парадигму централізму. Критерієм їх застосовності в ринковій економіці є не масштаби та інтенсивність застосування, а відсутність механізмів, які блокують ринкові регулятори [11].

Економічні методи формування конкурентного ринку транспортних послуг передбачають реалізацію механізмів податкової, тарифної і інвестиційної політик.

Економічні методи стимулюють створення експедиторсько-перевізних і транспортних фірм усіх видів і рівнів у сфері пасажирських і вантажних перевезень. Зокрема, механізм стимулювання створення крупних транспортних компаній, здатних інвестувати в освоєння високоефективних транспортних технологій і сучасні транспортні засоби. Необхідно забезпечити державну підтримку підвищення конкурентоспроможності національних транспортних компаній [12].

Тарифна політика передбачає поєднання механізмів вільного ціноутворення з контрольними функціями на користь захисту споживачів від необґрунтованих дискримінаційних тарифів, а учасників ринку – від демпінгових тарифів.

Інвестиційна політика повинна бути направлена на створення ефективної транспортно-логістичної інфраструктури і переозброєння компаній сучасним рухомим складом, технічними засобами і інформаційними системами, у тому числі на основі державного і приватного партнерства [13].

При поєднанні масштабів прямих і непрямих, адміністративних і економічних методів у державній економічній політиці виділяють три моделі державного регулювання: імперативну, індикативно-інформаційну та економіко-параметричну.

Імперативна модель характеризується переважно адміністративними і директивними методами управління.

Індикативно-інформаційна модель спонукає економічних суб'єктів до дій

у певному напрямі шляхом надання цим суб'єктам всієї системи економічної інформації.

Економіко-параметрична модель характеризується створенням зведення правил економічної поведінки, заданих державою в імперативній і в індикативних формах. Ця модель є проміжною формою державного регулювання, що охоплює методи прямої законодавчої і непрямой економічної дії на діяльність господарюючих суб'єктів.

Перехід від адміністративно-планової економіки до ринкової супроводжується руйнуванням колишньої системи адміністративних методів регулювання транспортної системи і створенням системи економічних регуляторів. Проте, це не означає, що необхідно відмовитись від використання адміністративних методів, особливо в перехідній економіці. На практиці ми спостерігаємо поєднання всіх перерахованих методів державної дії. Пріоритетність тих або інших методів державного регулювання залежить від вибраної державою політики в сфері транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності.

Розробка адміністративних методів регулювання ринку автотранспортних послуг, а також механізмів податкової, тарифної і інвестиційної політики формування ринку входить у наукове забезпечення державного регулювання, а їх остаточний вибір із врахуванням відповідних змін нормативно - правової бази має бути здійснений у процесі реалізації експериментальних проектів.

Висновки. На підставі проведених досліджень можна зробити такі висновки:

- державне регулювання автотранспортної системи в умовах ринкової економіки охоплює три моделі: імперативну, індикативно-інформаційну і економіко-параметричну;

- економічні методи формування конкретного ринку транспортних послуг передбачають реалізацію механізмів податкової, тарифної та інвестиційної політики.

- органічне поєднання різних методів державного регулювання в сфері зовнішньоекономічної діяльності автотранспортних перевезень забезпечить їх конкурентоздатність.

Література

1. Закон України “Про автомобільний транспорт”. №22 Відомості Верховної ради України від 01.06.2001, №22.

2. Закон України “Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2000-2010 рр”//Відомості Верховної Ради від 07.02.2002.№3022-III.

3. Закон України “Про транзит вантажів” від 20.10.99р.

4. Закон України “Про транспортно-експедиторську діяльність”// Відомості Верховної Ради від 01.07.04.№1955-IV.

5. Фединяк Г. Уніфіковані норми міжнародних договорів про міждержавні автомобільні перевезення / Г.Фединяк // Право України. – 2000.- №10.-С.113-116.

6. Макаренко М. Економічна доцільність державного регулювання на транспорті/ М.Макаренко // Економіст – 2006. - №10.-С.25-27.
7. Сивый В.Б. К вопросу обоснования необходимости проведения структурной реформы в транспортной отрасли / В. Б. Сивый, О. М. Козырь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. прац, – Харків: УкрДАЗТ. – 2005. – №9-10. – С. 140 – 145.
8. Руновська З. В. Исследование и оптимизация системы управления транзитными перевозками / З. В. Руновская, А. В. Чадюк // Пробл. програмув. – 2008. – N2/3 (спец. вып.). – С.691–694.
9. Садловська І. П. Основні тенденції та напрями діяльності транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку за 9 місяців 2007 р. / І. П. Садловська // Залізн. трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 18–20.
10. Сапронов О. Автомобільний транспорт як складова міського пасажирського транспорту у контексті енергетичної, соціальної економічної та екологічної безпеки / Сапронов О. // Освіта і упр. – 2007. – №2.
11. Сич Є. М. Передумови інтеграції транспортних систем прикордонних регіонів / Є. М. Сич, О. В. Мініна // Екон. – мат. моделювання соц. – екон. Систем: зб. Наук. Пр. – 2003. – Вип. 7. – С. 132– 140.
12. Міщенко Г. І. Механізми державного управління розвитком транспортного обслуговування населення в регіоні / Г. І. Міщенко // канд. дис. Донецьк. – 2009.
13. Сокур І. М. Транспортна логістика / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук. – Центр учбової літ., 2009. – 222с.

Summary

Dzyadykevych Yu., Kraynyak O., Kulykovska J.
Ternopil National Economic University

THE MAIN ASPECTS OF GOVERNMENTAL REGULATIONS FOR INTERNATIONAL AUTOMOBILE CARGO SHIPMENTS

The main aspects of governmental regulations for international automobile cargo shipments. Annotation the article deals with the comprehensive research of main factors providing the efficiency of governmental regulations for international automobile cargo shipments and promotion the competitiveness of mentioned transport.

Key words: *governmental regulation, market processes, structural and functional analysis, transportation system, management, function, international shipment.*

Рецензент – д.е.н., професор Шулський М.Г.