

**ПЕРЕДУМОВИ І ЦІЛЬОВІ ОРІЄНТИРИ РЕФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
PRE-CONDITIONS AND HAVING A SPECIAL PURPOSE REFERENCE-POINTS OF REFORMATION OF REGIONAL MARKETS OF FREIGHT MOTOR TRANSPORT TRANSPORTATIONS**

У статті запропоновано підхід до вирішення завдання розвитку транспортного сектору України, який полягає в розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. Подано структурно-логічну схему регулювання ринку вантажних перевезень у регіоні. Визначено основні цільові орієнтири проведення органами законодавчої і виконавчої влади регіональної транспортної політики, яка спрямовується на створення рівних і сприятливих умов для здійснення вільних перевезень у географічних межах регіону.

Ключові слова: регіон, вантажний автомобільний транспорт, автотранспортні перевезення, регіональні ринки вантажних перевезень, регулювання ринків.

В статье предложен подход к решению задач развития транспортного сектора Украины, который предполагает развитие региональных рынков грузовых транспортных перевозок. Представлена структурно-логическая схема регулирования грузовых перевозок в регионе. Определены основные целевые

ориентиры проведения органами законодательной и исполнительной власти региональной транспортной политики, которая направлена на создание равных и благоприятных условий осуществления перевозок в географических границах региона.

Ключевые слова: регион, грузовой автомобильный транспорт, автотранспортные перевозки, региональные рынки грузовых перевозок, регулирование рынков.

The article proposes an approach to solving the task of development of transport sector of Ukraine that consists in the development of regional markets for freight transport by road. Structural logical scheme for regulating the freight market in the region is presented. There are determined the main benchmarks of conducting regional transport policy by legislative and executive authorities that is aimed at creating equal and favourable conditions for free transportation within geographical boundaries of the region.

Key words: region, freight transport by road, cartage, regional freight markets, market regulation.

УДК 332.1:658.7

Козіна К.Г.

аспірант кафедри економіки підприємств міського господарства Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

Постановка проблеми. Стейке функціонування транспорту на всій території країни є гарантією єдності економічного простору, вільного пересування людей, товарів і послуг, розвитку конкуренції та свободи підприємницької діяльності, поліпшення умов і рівня життя населення, забезпечення цілісності та національної безпеки, інтеграції в європейський економічний простір.

Автомобільний транспорт в Україні є однією з найважливіших складових частин соціальної та виробничої інфраструктури національної економіки. У Законі України про автомобільний транспорт [1] затверджено таке визначення: «автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами».

Вантажний автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни та її регіонів, він забезпечує умови економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення. Економіко-географічні особливості країни визначають значну роль вантажного автомобільного транспорту в розвитку конкурентних переваг з погляду реалізації її транзитного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання ефективного функціонування регіональних ринків транспортних послуг на засадах упро-

вадження результативної регіональної економічної політики набувають особливого значення в умовах зростання ролі регіонів у забезпеченні соціально-економічного зростання. Натепер в економічній науці питанням створення, функціонування і довгострокового розвитку ринків транспортних послуг присвячено значне коло досліджень. Автори праці [3] розглядають критерії визначення нових автотранспортних послуг та їх взаємозв'язок із розвитком ринків автотранспортних послуг України. Новою послугою, на думку авторів, на ринку транспортних послуг вважається така послуга, яка створює або збільшує нову споживчу цінність і за рахунок цього забезпечує задоволення нових або наявних потреб споживачів [3, с. 57].

Оцінюючи інтенсивність конкуренції на ринках автотранспортних послуг, автори [4] визначають, що на розвиток ринків впливає низка факторів. Основними факторами, що визначають розвиненість ринків автотранспортних послуг, є:

1. ситуація у галузі, що визначається привабливістю ринку цієї послуги, бар'єрами виходу на ринок, витратами на перепрофілювання, ступенем стандартизації послуги, числом і потужністю фірм, що конкурують на ринку;

2. вплив потенційних конкурентів, що визначається бар'єрами виходу на галузеві ринки, унікальністю каналів постачання;

3. вплив постачальників, що визначається статусом покупців, значущістю послуги у покупця;

4. вплив товарів-замінників, що визначається ціною, якістю основної послуги;

5. державне регулювання, що визначається антимонопольною і фінансовою політикою держави, стандартизацією та введенням квот [4, с. 67].

Автори праці [5] зазначають, що в основі реформування ринку автотранспортних послуг регіону знаходиться регулювання відносин між надавачами послуг та їх споживачами на умовах доцільності й ефективності. До основних складників ринку автотранспортних послуг автори відносять склад вантажів, систему автотранспортних засобів, сукупність споживачів транспортних послуг, маршрутну мережу перевезень [5, с. 32]. Виділяючи важливі питання формування регіональних ринків автотранспортних послуг, на рівні регіональної влади необхідно, на думку авторів, удосконалити систему конкурсних відборів для виконання автоперевезень, розширити суспільний незалежний контроль за дотриманням провізних, екологічних та інших нормативів, приділити увагу створенню належних корпоративних структур автоперевізників у регіонах, прогнозувати рівень залежності ринку автотранспортних послуг від зовнішніх чинників [5, с. 325].

Автори праці [6] зазначають, що для стратегічного розвитку ринків автомобільного транспорту необхідно забезпечити розбудову сучасної мережі автодоріг, вирішити управлінські, організаційні та нормативно-правові аспекти проблеми впровадження в Україні механізму платних доріг, удосконалити та узгодити стратегічні плани розвитку на державному та регіональному рівнях.

Розвиток сучасних ринків транспортних послуг відбувається в умовах посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній, продовження консолідації ринку, прагнення до скорочення транспортного процесу та оптимізації витрат на його ділянках, впровадження нових підходів до регулювання ринків [7, с. 165].

На думку автора [8], повноцінна оцінка явищ і процесів, що зумовлюються діяльністю учасників ринків автотранспортних послуг, можлива лише за умов врахування того, що він є інфраструктурним сектором. Основне завдання ринку автотранспортних послуг у регіоні полягає у наданні послуг із перевезення пасажирів і вантажів, які здійснюються на основі базового елемента інфраструктурного сектора – доріг [8, с. 63]. Автор праці [8] пропонує агрегований показник для оцінки стану ринку автотранспортних послуг, який базується на офіційній статистиці, характеризується високим рівнем порівнянності за регіонами.

Автори праці [9] зазначають, що у регіонах, які мають відносно однакову територію та кількість населення, потреба в автотранспортних перевезеннях може бути різною. Основним фактором, що впливає на обсяги перевезень, їх вид та структуру в регіонах, є обсяги виробництва. Під впливом регіональної структури виробництва відбувається формування ринків вантажних перевезень, а також вимог до їх регулювання.

Отже, дослідження сучасних автотранспортних послуг охоплює широке коло питань: від особливостей функціонування окремого автоперевізника на конкретних регіональних ринках автоперевезень до фундаментальних питань формування ринкової автотранспортної інфраструктури на регіональному та державному рівнях. Але низка питань, присвячених цільовим орієнтирам розвитку регіональних ринків певного виду автоперевезень, залишаються невизначеними.

Метою статті є визначення пріоритетних передумов та завдань реформування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Актуальність дослідження ефективності роботи саме вантажного автомобільного вантажного транспорту обґрунтована його значною питомою вагою в структурі вантажних перевезень (рис. 1).

Якість і безпека вантажних автотранспортних послуг визначає ефективність роботи і розвитку виробництва, бізнесу і соціальної сфери. У зв'язку з цим роль вантажного автомобільного транспорту в соціально-економічному розвитку країни і її регіонів визначається низкою об'ємних, вартісних і якісних характеристик.

Так, зростання об'ємних показників ефективності роботи автомобільного вантажного транспорту забезпечує повноту реалізації економічних

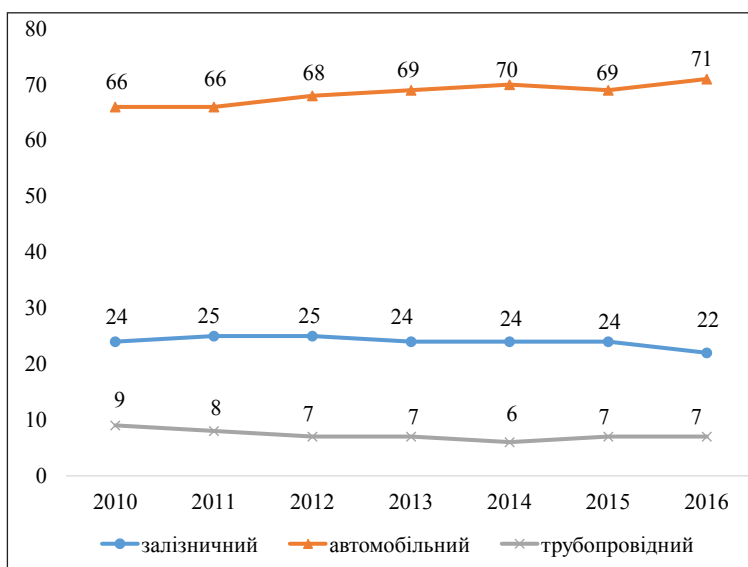


Рис. 1. Динаміка питомої ваги окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %

зв'язків на регіональному, міжрегіональному та міжнародному рівні, а також зумовлює можливість переміщення вантажів для задоволення виробничих і соціальних потреб.

Вартісні характеристики перевезень будь-якої продукції (транспортний тариф) відображаються безпосередньо на її кінцевій ціні, додаються до витрат на виробництво, впливають на конкурентоспроможність продукції і зону її збуту.

Якісні характеристики пов'язані зі швидкістю, своєчасністю, ритмічністю, безпекою й екологічністю функціонування вантажного автомобільного транспорту.

Швидкість транспортного сполучення визначає ефективність економічних зв'язків і рухливість вантажів. Зростання швидкості доставки вантажів дає відчутний економічний і соціальний ефект, виражений у вивільненні оборотних коштів підприємств і підвищенні ділової активності.

Своєчасність (регулярність, ритмічність) транспортного обслуговування і вантажне сполучення безпосередньо впливають на розмір страхових запасів продукції на складах вантажоодержувачів, необхідних для підтримки безперервності виробництва і постачання населення, обсяг необхідних обігових коштів і витрати на зберігання вантажів.

Отже, можна казати про те, що транспорт є однією з найбільших системоутворюючих галузей, яка має тісні зв'язки з усіма елементами економіки і соціальної сфери регіонів України. Виходячи із завдань, означених транспортною стратегією України до 2030 року, значення вантажного автомобільного транспорту та його роль як системоутворюючого фактору будуть неминуче зростати, і найбільша роль у розвитку ринку вантажних автотранспортних перевезень повинна бути відведена саме регіональним структурам. Саме регіональні рівні потребують реформування, тому що наявна інституційна організація зазнає негативного впливу через відсутність розподілу функцій та належного врядування, що перешкоджає цілісності та спроможності управляти діяльністю сектору, а також не сприяє заохоченню приватних операторів до участі у транспортному секторі [2].

На думку автора, формування стратегічних напрямів розвитку вантажних автотранспортних послуг має здійснюватися виходячи з потреб регіонів, що актуалізує розгляд наявної проблеми на регіональному рівні. Таким чином, запропонований підхід до вирішення завдання розвитку транспортного сектору України полягає в розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень (РРВАТП).

Реалізація завдання розвитку РРВАТП повинна передбачати основну мету, яка полягає у виборі таких методів регулювання, що дадуть змогу забезпечити найбільш повне задоволення транспортних потреб регіону, необхідною умовою

досягнення чого є створення рівних і сприятливих умов для здійснення вільних перевезень у географічних межах регіону. Логічна схема регулювання ринку приведена на рис. 2.

Досягнення поставленої мети передбачає реалізацію таких етапів:

- розроблення регіональної транспортної політики, спрямованої на збалансований розвиток економіки регіону;

- формування і розвиток організаційного механізму управління галуззю в регіоні, що забезпечує державне регулювання транспортної діяльності;

- розроблення системи регіонального маркетингу і моніторингу як важливого елемента процесу регулювання ринку;

- регулювання основних складників механізму саморегулювання: конкуренції, інтеграції, диверсифікації, глобалізації;

- формування єдиного інформаційного простору регіону та впровадження сучасних телекомунікаційних технологій;

- розроблення цільових програм, спрямованих на підвищення ефективності використання матеріально-технічного, технологічного, інноваційного, інформаційного, кадрового потенціалу учасників ринку.

Для досягнення найвищої ефективності розвитку РРВАТП необхідне проведення органами виконавчої і законодавчої влади регіональної транспортної політики, яка буде спрямована на сприяння:

- регулюванню пропозиції і попиту автотранспортних послуг;

- формуванню конкурентного середовища рівних за правами і відповідальністю господарюючих суб'єктів автотранспортного бізнесу (міжгосподарські відносини і стосунки держави і суб'єктів бізнесу);

- посиленню регулятивного характеру функціонування податкової системи на вантажному автомобільному транспорті (в межах компетенції органів регіональної влади);

- економічній безпеці функціонування господарюючих суб'єктів;

- регулюванню транспортного навантаження на дорожню мережу регіону;

- введенню механізму екологічного зонування територіальних сегментів РРВАТП;

- коригуванню технічних регламентів і вимог до транспортної безпеки експлуатації автомобільного парку;

- підвищенню інвестиційної привабливості відтворювальної політики суб'єктів автотранспортного комплексу, які обслуговують соціально значущі і стратегічні перевезення вантажів.

Крім того, у регіоні необхідно створити сприятливі умови для формування комплексу заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання автотранспортного потенціалу і захисту



Рис. 2. Логічна схема регулювання РРВАТП

національних інтересів регіону. До такого комплексу заходів слід віднести:

- пріоритетне розміщення замовлень для державних потреб на автопідприємствах регіону;
- надання податкових пільг і інвестиційних податкових кредитів (або гарантій) для стимулювання інвестицій;
- передачу на основі проведення відкритих конкурсів, що належать органам державної влади, пакетів акцій автотранспортних підприємств у довірче управління третім особам з урахуванням дотримання інтересів не тільки інвесторів, але й держави.

Повноваження органів виконавчої влади у сфері автотранспортної діяльності повинні бути використані для створення сприятливих умов для вільного переміщення капіталів, технологій, ресурсів (трудових і матеріальних), послуг, споживаних і наданих автотранспортним комплексом, а також формування режиму вільної конкуренції між господарюючими суб'єктами – учасниками РРВАТП.

Завдання розвитку РРВАТП повинно передбачати систему регуляторів з екологічної безпеки регіону. З метою зниження можливого збитку для населення, джерел природних ресурсів, середо-

вища проживання, а також для регіональної інфраструктури необхідно застосовувати:

- систему диференціації плати за природні, енергетичні та інші ресурси, що надаються регіональною інфраструктурою, залежно від наявного ймовірного рівня несприятливого впливу автотранспортної діяльності та ступеня ризику настання істотної шкоди від аварії або інших подібних подій;
- обов'язкове страхування відповідальності за забруднення довкілля під час функціонування автотранспортних підприємств.

Таким чином, хочемо висловити думку про необхідність проведення глибокого дослідження роботи РРВАТП з метою виявлення наявних гострих проблем та визначення першочергових заходів щодо розроблення механізмів впровадження визначених пріоритетних напрямів їх розвитку.

Висновки з проведеного дослідження.

Завдання розвитку регіональних ринків вантажних транспортних перевезень має на меті забезпечення розвитку регіонів з позиції максимально повного задоволення попиту споживачів і виробників якісними вантажно-транспортними послугами. Реалізація визначеної мети розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень потребує формування єдиного інформаційного простору з метою інтеграції всіх учасників ринку для забезпечення їх ефективної взаємодії. Необхідне створення сприятливих умов для вільного переміщення капіталів, технологій, ресурсів (трудових і матеріальних), послуг, споживаних і наданих автотранспортним комплексом, а також формування режиму вільної конкуренції. При цьому синергетичний ефект діяльності в кінцевому підсумку повинен відображатися в прирості внеску вантажного автомобільного транспорту у валовий регіональний продукт.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 2001 року (зі змінами). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
3. Шинкаренко В.Г. Класифікація нових автотранспортних послуг / В.Г. Шинкаренко, І.М. Ананко // Економіка транспортного комплексу. 2010. Вип. 15. С. 52–58. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ektk_2010_15_7.
4. Шинкаренко В.Г. Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку автотранспортних послуг / В.Г. Шинкаренко, Т.Є. Лазарева // Економіка транспортного комплексу. 2012. Вип. 20. С. 60–77.
5. Вдовенко С.М. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг / С.М. Вдовенко, Ю.С. Вдовенко // Науковий вісник ЧДЕУ. 2013. № 3(19). С. 30–36.
6. Вовк О.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. О. Вовк, І.М. Аверичев // Економіка. Менеджмент. Бізнес. № 2(12), 2015. С. 131–135.
7. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Л.М. Гурч, А.М. Ченчик // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». 2008. № 633: Логістика. С. 165–171.
8. Гнатик Я.Б. Удосконалення показників оцінки стану ринку автотранспортних послуг / Я.Б. Гнатик // Щоквартальний науково-інформаційний журнал «Статистика України». 2009. № 4(47). С. 63–67.
9. Пушкар Т.А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України / Т.А. Пушкар, Г.А. Жовтяк // Економіка та держава. 2013. № 8. С. 56–59.
10. Попович П.В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень в сучасних умовах / П.В. Попович, О.С. Шевчук, А.Й. Матвішин, В.М. Лотоцька // Вісник Житомирського державного технологічного університету. 2016. № 2. С. 224–228.