

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ У ПРОЦЕСІ РИНКОВИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ

MOTOR TRANSPORT UNDER THE MARKET TRANSFORMATIONS: THEORETICAL, METHODOLOGICAL AND LEGAL ASPECTS

Микола СКОЧУК,
кандидат економічних наук,
Національний університет водного
господарства та природокористування, Рівне



Mykola SKOCHUK,
PhD in Economics,
National University of Water Management
and Nature Resources Use, Rivne

Одним з останніх документів, яким визначається ситуація на автомобільному транспорті та перспективи його розвитку, є «Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 року», схвалена Кабінетом Міністрів України [1]. Цим же документом Кабмін зобов'язав Міністерство інфраструктури разом з іншими заінтересованими центральними органами виконавчої влади розробити та надати Кабінетові Міністрів України проект Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 року.

У концепції констатується, що «автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях. Однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, параметрами комфортності, видами та питомими витратами пального, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Оновлення рухомого складу відбувається повільними темпами: майже 70% рухомого складу є морально застарілими, а 50% автобусів експлуатуються понад десять років. Проблемним питанням залишається компенсація втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат. Недосконалою є система організації міжнародних перевезень пасажирів та вантажів. Крім того, викиди в атмосферу шкідливих речовин, що здійснюють АТ, становлять 95% викидів, що здійснюють пересувні джерела забруднення».

У концепції зазначається, що основними причинами виникнення проблеми є: недосконалість законодавства з питань регулювання діяльності автомобільного транспорту, а також системи державного контролю за дотриманням вимог законодавства автомобільного транспорту; недостатній обсяг фінансування витрат з надання соціально значущих послуг за рахунок бюджетних коштів; відсутність системного підходу щодо забезпечення функціонування автомобільного транспорту, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг. Комплексне розв'язання проблеми можливе шляхом розроблення, прийняття та виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року.

Є велика кількість публікацій щодо ситуації на автомобільному транспорті, проблем і перспектив його розвитку. Серед них такі, як монографія «Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку» Державного автотранспортного науково-дослідного і проектного інституту, вісники Національного транспортного університету і Транспортної академії України, збірники наукових праць Харківського національно-

го автомобільно-дорожнього університету, вісники Східно-українського національного університету імені Володимира Даля та багато інших. В опублікованих статтях переважно йде констатація ситуації на автомобільному транспорті і перелік можливих заходів з метою вирішення проблем його розвитку.

Разом з тим сформувався певний вакуум у теоретико-методологічному забезпеченні ринкових реформ на автомобільному транспорті, виборі та обґрунтуванні моделей його розвитку та відповідно визначенні траєкторій його руху, відсутності розробок в обґрунтуванні потужності ефективних господарських структур на автомобільному транспорті, а також теорії ринків транспортних послуг і послуг з технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів. Взагалі поза межами теорії та законодавчого забезпечення розвитку й функціонування автомобільного транспорту залишається інфраструктура відповідних ринків. Безумовно, що в одному дослідженні дати відповіді на таку кількість поставлених проблем неможливо.

Метою статті є аналіз ситуації на автомобільному транспорті в процесі ринкових перетворень, розробка алгоритму ринкового трансформування галузі, визначення найбільш вузьких місць у формуванні ринку автотранспортних послуг та механізмів його функціонування. Для вирішення поставленої мети необхідне чітке розуміння проблем, з якими ми вступили в ринкові перетворення на автомобільному транспорті, які з них залишилися актуальними, а які проблеми виникли в процесі перетворень.

Основним системоутворюючим елементом автомобільного транспорту на рівні областей, до роздержавлення були комплексні автотранспортні підприємства (АТП), тобто підприємства, які виконували транспортний процес і процеси технічного обслуговування й ремонту рухомого складу. Однією з головних проблем функціонування АТП, крім ресурсного забезпечення, було доведення потужності виробничо-технічної бази

АТП до оптимального рівня. У Волинській та Рівненській областях налічувалось понад 1,5 тисячі автомобільних формувань кожної, комплексного типу – чисельністю понад 30 тисяч автотранспортних засобів. Середня чисельність автомобільного господарства становила в межах 20 автомобілів. Економічно доцільною структурою є виробництво, здатне реалізувати сумарну трудомісткість із технічного обслуговування й ремонту, що дорівнює 675 люд.-год., яку забезпечував би парк з 225 автомобілями. За такої структури досягаються мінімальні питомі витрати на обладнання й максимальне його використання, тобто мінімізуються витрати на технічне обслуговування та ремонт автомобілів [2].

На теоретичному й практичному рівнях розвитку та функціонування автомобільного транспорту пророблялись питання з удосконалення форм організації виробничо-технічної бази АТП. До цього

У статті проаналізовано ситуацію у сфері автомобільного транспорту в процесі ринкових перетворень. Безсистемне правове регулювання розвитку та функціонування автомобільного транспорту не створило умов для зростання інвестицій, модернізації, підвищення якості послуг і ефективності галузі. На основі розробленого алгоритму ринкового трансформування галузі визначено найбільш вузькі місця у формуванні ринку автотранспортних послуг та механізмів його функціонування. Встановлено, що поглиблення реформ на автотранспорті й становлення сучасного ринку автотранспортних послуг можливе на нових теоретичних, методологічних і правових основах.

The current state of motor transport under the market transformations is analysed. Unsystematic legal regulation of motor transport development and functioning hasn't created conditions for investment increasing, modernisation, services quality improvement and the field's effectiveness itself. Based on the developed algorithm of field's market transformation, it is determined the bottle neck in auto transportation services' market formation and the mechanisms of its functioning. It is defined that the motor transport reforms deepening and establishing of auto transportation services modern market is possible based on brand-new theoretical, methodological and legal bases.

спонукали ресурсні обмеження, погіршення техніко-експлуатаційних і економічних показників роботи автомобільного транспорту загального користування, а особливо відомчого автотранспорту. Так з'явилась мережа станцій технічного обслуговування для технічного обслуговування й ремонту вантажних автомобілів, бази централізованого технічного обслуговування. Відомства через ці структури спрямовували обмежені матеріальні та фінансові ресурси для забезпечення працездатності рухомого складу. Необхідно зазначити, що такі нововведення посилили негативний результат. Наведена оцінка ситуації на автомобільному транспорті у період із 80-х до середини 90-х років минулого століття стосується лише одного боку функціонування автотранспорту, що забезпечує підтримання автотранспортних засобів у технічно справному стані.

Головним же завданням автомобільного транспорту є своєчасні, в повному обсязі та якісні перевезення вантажів і пасажирів, ефективне функціонування галузі з мінімальним впливом на довкілля. Кожна з галузей економіки, маючи на своєму балансі автотранспортні засоби, самотужки займалась організацією перевезень. Управління автомобільними перевезеннями є комплексом дій, що організують і направляють дію рухомого складу на лінії. До нього входять функції оперативного планування та диспетчерського управління перевезеннями. Якщо на території міста або району знаходиться декілька автомобільних формувань, то управління перевезеннями повинно бути централізоване. При централізованій системі управління здійснюється оптимізація вантажопотоків, вибір рухомого складу, вдосконалюється структура парку, розробляються й застосовуються раціональні маршрути, усуваються зустрічні, нерациональні й повторні перевезення, оптимізується план перевезень у всій транспортній мережі регіону. У результаті підвищується продуктивність автотранспортних засобів, знижується собівартість перевезень, тобто переважають інтенсивні фактори в розвитку регіональної автотранспортної системи. Тому з метою централізованого управління перевезеннями створювалися центри управління перевезеннями. Однак відносини між власниками автотранспорту й центрами управління перевезеннями були дуже складні. Для виділення автотранспорту центрам управління перевезеннями необхідні були постійні адміністративні втручання. Практика показала слабку життєздатність центрів управління перевезеннями на основі адміністративних методів управління. Унаслідок цього в системі вантажних автомобільних перевезень переважали хаотичні процеси. Важливим аспектом в оцінці ситуації на автотранспорті до 1997 року є врахування фіктивної роботи, тобто приписок. На Волині вони становили від 20 до 35%. Резерв провізних можливостей вантажного автотранспорту Волині становив 50% [3].

У суспільстві визрівало розуміння необхідності економічних реформ. До початку роздержавлення підприємства автомобільного транспорту переважно були банкрутами. Перетворивши АТП в акціонерні товариства й роздавши частину акцій своїм працівникам, а частину розмістивши в трастових компаніях, практично не був мобілізований фінансовий ресурс на оновлення рухомого складу, реконструкцію й технічне переоснащення виробничо-технічної бази АТП. Відбувалось вимивання обігових коштів в АТП, почали загострюватись соціальні проблеми. Скуповування акцій підприємств проходило на неіснуючому вторинному ринку. Колективний капітал перейшов у руки окремих осіб або підприємств. На кінець цього періоду автомобільний транспорт практично був неспроможний виконувати перевезення. Особливо критична ситуація склалася на пасажирському автотранспорті. Вільне ціноутворення на ресурси і регульовані тарифи на перевезення пасажирів нанесли остаточний економічний удар по класичних комплексних АТП. У цей період на ринок транспортних послуг почали виходити приватні перевізники, але вже на інших економічних і організаційних умовах.

Суттю реформ є зміна існуючих економічних відносин, соціально-економічних відносин або відносин власності та організаційно-економічних відносин. Останні характеризують сам процес виробництва, поєднання факторів виробництва, тобто вони визначають структуру галузі та оптимальну потужність АТП. Практично йде розмова про перегрупування капіталу з метою створення ефективних господарських структур. А реформи на автомобільному транспорті звелися переважно до зміни форми власності з перепрофілюванням виробництва. Так, зокрема, головний виробничий

корпус рівненського автобусного парку перетворений у гіпермаркет. Це при тому, що автотранспорт загального користування на Рівненщині був забезпечений виробничо-технічною базою лише на 30% [4]. Влада в Україні створила більш сприятливі економічні й організаційні умови приватним перевізникам, які працюють у площині дрібного бізнесу.

Для виходу автомобільних перевізників на ринок автотранспортних послуг необхідно пройти шлях вибору організаційно-правової форми ведення бізнесу у сфері транспорту, реєстрації підприємства, ліцензування підприємницької діяльності, а для пасажирських перевізників – ще й проходження тендерних процедур.

Закон України «Про підприємства в Україні» визначає види й організаційні форми підприємств, правила їх створення, реєстрації, реорганізації та ліквідації, організаційний механізм здійснення ними підприємницької діяльності в умовах переходу до ринкової економіки. Закон створює рівні правові умови для діяльності підприємств незалежно від форм власності на майно та організаційної форми підприємства.

Підприємство вважається створеним і набуває прав юридичної особи з дня його державної реєстрації. Державна реєстрація підприємств здійснюється відповідно до Закону України «Про підприємництво».

Згідно із Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом відноситься до тих видів господарської діяльності, на які необхідно отримувати ліцензію. Ліцензування повинно вирішувати такі завдання: сприяння становленню сучасного ринку послуг; забезпечення безпеки та надійної роботи автотранспорту; обмеження монополізму й розвиток конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств автотранспорту та ін. Ліцензії на здійснення транспортної діяльності видаються Міністерством інфраструктури України та іншими уповноваженими на це органами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України та Міністерством інфраструктури України.

Автомобільний перевізник з пасажирських перевезень після проходження тендерних процедур виходить на конкретний автобусний маршрут. Основними класифікаційними ознаками маршрутів є його протяжність та належність до певної території. Згідно із законом про автомобільний транспорт відповідальність за організацію пасажирських перевезень покладено на органи виконавчої влади і місцевого самоврядування. **До найбільш проблемних функцій з організації перевезень належать такі: формування маршрутної мережі; визначення необхідної кількості автобусів та їх пасажиромісткості; розробка розкладу руху. Вказані характеристики транспортних систем визначають ефективність, екологічність, паливну економічність роботи пасажирського автотранспорту, якість обслуговування пасажирів. Це є той сплав основних проблем на пасажирському автотранспорті, який протягом багатьох років не тільки не розв'язується, а в значній мірі ускладнюється. На сьогодні маємо всі ресурси для забезпечення ефективної роботи автомобільних перевізників і надання якісних послуг. Головна ж проблема вбачається в неспроможності органів влади й місцевого самоуправління забезпечити виконання покладених на них функцій. Серед причин, що призвели до нинішньої ситуації на пасажирському автотранспорті, також варто назвати нерозробленість теорії транспортних систем, прикладних питань з проектування пасажирських транспортних систем, відсутність спеціалістів у галузі транспортних систем і програм розвитку автомобільного транспорту.**

Вантажний автомобільний транспорт проходив дещо інший шлях входження в ринок транспортних послуг. Крім суттєвого ресурсного обмеження у 80-90-х роках минулого сторіччя, перевізники зіткнулися з різким падінням обсягів перевезень у зв'язку зі стагнацією, а потім з наростанням кризових явищ. При цьому вантажні автоперевізники мали право на формування договірних тарифів, в які закладали витрати виробництва, що забезпечили б відтворювальні процеси й мінімальну рентабельність. Але це не врятувало вантажні АТП, оскільки обсяги перевезень скоротилися у 8 разів у 2000 році в порівнянні з 1990 [5].

Для виходу на ринок вантажних автомобільних перевезень підприємницькі структури проходять той же шлях, що і пасажирські автоперевізники, за винятком тендерних процедур. Отримавши дозвіл на виконання

вантажних перевезень, перевізник виходить на національні простори без будь-яких обмежень. Ліцензійний орган не в змозі виконати вимогу закону з формування конкурентного ринку, обмежити монополізм на певних сегментах ринку вантажних автоперевезень, тому що ринок не розділений територіально. Немає і не може бути в даній ситуації інформації про попит, а відповідно не може бути запропонована оптимальна пропозиція. Це підтверджує те, що на автомобільному транспорті відбуваються хаотичні процеси, а транспортність української економіки в 3-4 рази вища, ніж у країнах Заходу [6].

Епоха масового функціонування комплексних АТП почала відходити в минуле. На зміну гігантоманії та суб'єктивізму на автомобільному транспорті прийшло урізноманітнення форм власності та відповідно й урізноманітнення форм господарювання. Прийшли об'єктивні процеси з розподілу праці на автотранспорті, виділення таких функцій, як технічне обслуговування й ремонт, матеріально-технічного забезпечення й формування підприємницьких структур і відповідних ринків.

Разом з тим реформування автотранспорту починалось при повному занепаді АТП. В основі функціонування автотранспорту почали переважати ринкові методи господарювання. З формуванням нових виробничих відносин виникла маса проблем щодо соціальних гарантій працюючих, виконання безпечних перевезень, державного регулювання розвитку автотранспорту. Закон про автомобільний транспорт визначає засади організації та діяльності галузі. Він регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними й фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автотранспорту та безпеку перевезень.

Закон про автомобільний транспорт не зорієнтований на формування ринку автотранспортних послуг. Необхідно прийняти новий закон про транспортні системи та ринки транспортних послуг, де питання надання послуг розглядалося б на комплексній основі (з урахуванням всіх видів транспорту), типології ринків, де відповідні органи влади були б зобов'язані вивчати попит і формувати раціональну пропозицію. Тоді можна було б говорити про встановлення рівноваги на ринку, розподіл ринку між її учасниками і побудову ефективних господарських структур. На сьогодні немає класифікації ринків автотранспортних послуг, тому не може бути реалізований закон про ліцензування певних видів господарської діяльності. Так, відсутність розподілу ринків за територіальною ознакою призвело до того, що міські й приміські пасажирські перевезення перетворилися в хаос, хоча кожна із цих систем функціонує за своїми законами, має різні значення техніко-експлуатаційних і фінансово-економічних показників. На теоретичному й практичному рівнях необхідно визначитися зі ступенем взаємодії цих транспортних систем.

Також в існуюче правове поле не введено поняття структури ринку, яка характеризується кількістю підприємств та їх потужністю, характером продукції, умовами входу на ринок і виходу з нього, доступністю інформації. Поняття структури ринку дає можливість сформулювати теорію пропозиції і максимізації прибутку [7].

Наступне питання, без вирішення якого не може функціонувати будь-який ринок, це наявність відповідної інфраструктури. Завдання інфраструктури – пов'язати всі елементи ринку в єдину систему. Автомобільний транспорт належить до першого елемента ринкової інфраструктури і є інститутом загального призначення, зорієнтованим на переважну взаємодію з товарними і пасажирськими потоками [8]. У свою чергу кожен з інститутів ринкової інфраструктури формується із системоутворюючих елементів та інфраструктури окремих ринків. Нерозробленість форм організації технічного обслуговування й ремонту автотранспортних засобів, а також форм організації транспортного процесу практично загальмували розвиток інфраструктури.

Безумовно, що низка інфраструктурних інститутів, яка функціонує за планової економіки, трансформована і продовжує працювати в ринковій економіці. Так, пасажирські автомобільні перевезення мали

достатньо розвинену інфраструктуру (автовокзали та автостанції, окремі каси продажу квитків та їх бронювання і т.д.). Ринки вантажних і пасажирських перевезень, ринок з технічного обслуговування й ремонту автотранспортних засобів повинні мати відповідну інфраструктуру. Вирішення проблем розвитку ринку вантажних перевезень і ринку послуг з технічного обслуговування автомобілів пов'язане в першу чергу з легалізацією системоутворюючих елементів ринку – фірм перевізників і станцій технічного обслуговування автомобілів, а вже потім можна говорити про розвиток відповідної інфраструктури. Така ситуація стримує розвиток автомобільного транспорту загального користування і системи автосервісу. Необхідно зазначити, що місткість національного ринку з технічного обслуговування й ремонту вантажних автомобілів і пасажирського автотранспорту оцінюється в понад 45 млрд. грн. Значна частина цього ринку перебуває в тіні.

Автомобільний транспорт є галуззю, де споживається кінцевий продукт автомобілебудівної промисловості. Якщо в галузі не оновлюється рухомий склад, не оптимізується структура парку, то тим самим створюються проблеми як у самій галузі автомобільного транспорту, так і в автомобілебудуванні, в його суміжників і в цілому в економічній системі. В Україні необхідно оновлювати щорічно понад 10 тис. автобусів і тролейбусів, 30-50 тис. вантажних автомобілів. Тільки в автомобілебудуванні та його суміжників вироблятиметься продукції на 25-30 млрд. грн. Наднормативні витрати пального на фізично зношеному вантажному і пасажирському автотранспорті України сягають понад 3 млрд. грн., оливі – 500 тис. грн. Низька технічна готовність парку автомобільного транспорту призводить до надмірної чисельності рухомого складу, водіїв і ремонтних працівників. Економія заробітної плати може сягнути 2-3,5 млрд. грн. тільки в транспортному процесі, а у сфері технічного обслуговування й ремонту рухомого складу – понад 4 млрд. грн. Оновлення рухомого складу також буде сприяти підвищенню екологічності роботи автотранспорту.

ВИСНОВКИ

Таким чином, реформи на автомобільному транспорті, розпочаті майже 20 років тому, не принесли очікуваних результатів. Галузь і надалі залишається в глибокій економічній кризі. Безсистемне правове регулювання деяких сторін розвитку та функціонування автомобільного транспорту не створило умов для зростання інвестицій, модернізації та підвищення ефективності галузі. Також неможливо вирішити проблеми розвитку автомобільного транспорту тільки шляхом розроблення, прийняття та виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року. З метою поліпшення ситуації необхідно: розробити алгоритм поглиблення реформ на автотранспорті, тобто дорожню карту реформ; продовжити вивчення найбільш вузьких місць у реформуванні галузі, а також можливість їх вирішення на існуючій теоретико-методологічній і правовій базі; вдосконалити (а за необхідності розробити нові) теоретичні й методологічні положення, розширити існуюче інституціональне поле з метою поглиблення реформ на автотранспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 року // Урядовий кур'єр від 18.08.2011 р.
2. Кузнецов Е.С., Курников И.П. Производственная база автомобильного транспорта: Состояние и перспективы. – М.: Транспорт, 1988. – 231 с.
3. Скочук Н.Ф. Повышение эффективности использования автомобильного транспорта на основе создания региональных автотранспортных систем / Диссерт. на соиск. учен. степени канд. эконом. наук. – Киев, 1993.
4. Марчук М.М. Виробничо-технічна база підприємств автомобільного транспорту: ретроспективи, стан та проблеми розвитку / М.М. Марчук, М.П. Скочук, С.В. Морозюк // Вісник НУВГП. – 2009. – № 2 (46). – С. 314–321.
5. Скочук М.П. Аналіз кон'юнктури ринку вантажних автомобільних перевезень / М.П. Скочук // Проблеми раціонального використання соціально-економічного та природно-ресурсного потенціалу регіону: фінансова політика та інвестиції. Серія: «Підприємство, інновації та маркетинг». Випуск VIII. №2: Збірник наукових праць. – Луцьк: Надстир'я, 2002. – С. 57–60.
6. Скочук М.П. Методика визначення транспортності матеріальних потоків і транспортності ВВП / М.П. Скочук // Вісник НУВГП. – 2007. – № 2 (38). – С. 271–278.
7. Долан Э. Дж., Линдсей Д. Микроэкономика / Пер. с англ. под общ. ред. Б. Лисовика и В. Лукашевича, 1997, 448 с.
8. Гриценко А. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова / А.Гриценко, В.Соболев // Економіка України. – 1998. – №4 (437). – С. 35–44.