Машканцева С.О.,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри економічної теорії

та підприємництва на морському транспорті,

*Національний університет «Одеська морська академія»***Mashkantseva Svetlana,**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

Associate Professor, Department of

Economic Theory and Entrepreneurship by Sea,

Odessa National Maritime Academy National University

НАУКОВІ ЗАСАДИ ІНСТИТУЦІЙНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ

Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону. Транспорт як провідна галузь економіки забезпечує функціонування та розвиток усіх галузей господарського комплексу країни, є фундаментальною основою їх взаємодії під час економічного розвитку. Сучасна парадигма глобалізаційних процесів відбувається у фарватері неоліберальної моделі економіки, яка сформувалась у міжнародних економічних відносинах. У статті надано трактування поняття «інституційне регулювання»; розглянуто проблемні питання інвестиційного регулювання транспортної галузі; визначено основні переваги та недоліки державного регулювання вітчизняної транспортної галузі. Запропоновано напрями вдосконалення інституційного регулювання транспортної галузі, такі як забезпечення динамічності розвитку галузі, балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства; економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію витрат у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг; забезпечення суспільно прийнятного рівня безпеки функціонування транспортних систем для життя й здоров'я людей, задоволення потреб держави в транспортних послугах під час здійснення ним функцій із забезпечення громадської безпеки.

Ключові слова: інститути, інституційне регулювання, транспортна галузь, регіональні особливості, державне управління.

Машканцева С.А. Научные основы институционального регулирования развития транспортной отрасли региона. Транспорт как ведущая отрасль экономики обеспечивает функционирование и развитие всех отраслей хозяйственного комплекса страны, является фундаментальной основой их взаимодействия в ходе экономического развития. Современная парадигма глобализационных процессов происходит в фарватере неоліберальной модели экономики, которая сформировалась в международных экономических отношениях. В статье предоставлена трактовка понятия «институциональное регулирование»; рассмотрены проблемные вопросы инвестиционного регулирования транспортной отрасли; определены основные преимущества и недостатки государственного регулирования отечественной транспортной отрасли. Предложены направления совершенствования институционального регулирования транспортной отрасли, такие как обеспечение динамичности развития отрасли, баланса между интересами производителей и потребителей, что соответствует потребностям развития общества; экономическая эффективность, которая означает прибыльную работу предприятий отрасли, минимизацию расходов в использовании ресурсов транспортного хозяйства и его услуг; обеспечение общественно приемлемого уровня безопасности функционирования транспортных систем для жизни и здоровья людей, удовлетворения потребностей государства в транспортных услугах при осуществлении им функций по обеспечению общественной безопасности.

Ключевые слова: институты, институциональное регулирование, транспортная отрасль, региональные особенности, государственное управление.

Mashkantseva Svetlana. Scientific bases of institutional regulation of development of transport industry of the region. Transport, as a leading branch of the economy, ensures the functioning and development of all branches of the country's economic complex, and is a fundamental basis for their interaction during economic development. The modern paradigm of globalization processes takes place in the fairway of the neoliberal model of economy that has emerged in international economic relations. Institutional regulation as a component of the formation of the institutional environment of economic structures occupies an important place in the system of state regulation of the branches of the national economy. The article defines the interpretation of the concept of "institutional regulation"; the problems of investment regulation of the transport industry are considered and the main advantages

and disadvantages of state regulation of the domestic transport industry are identified. The directions of improvement of institutional regulation of the transport industry are proposed, namely: ensuring the dynamic development of the industry; a balance between the interests of producers and consumers, which meets the needs of society; economic efficiency, which means profitable operation of the enterprises of the industry, minimization of costs in the use of transport resources and its services; ensuring the socially acceptable level of safety of the functioning of the transport systems for the life and health of the people, meeting the needs of the state for transport services while performing their functions for ensuring public safety. Criteria for the success of public transport policy are to ensure the dynamic development of the industry, to remove obstacles to its development; ensuring a balance between the interests of producers and consumers that meets the needs of society; economic efficiency, which means profitable operation of the enterprises of the industry, minimization of costs in the use of transport resources and its services; ensuring the socially acceptable level of safety of the functioning of the transport systems for the life and health of the people, meeting the needs of the state for transport services while performing their functions for ensuring public safety; the long-term nature of the implementation of the previous criteria.

Key words: institutes, institutional regulation, transport, regional peculiarities, public administration.

Постановка проблеми. Розвиток транспортної галузі регіону визначається інституційним середовищем, яке залежить від інституційних трансформацій. Сучасні виклики процесу глобалізації в емпіриці багатопланових технологічно й соціально обумовлених змін спричиняють більш вимогливе ставлення до ролі держави як представника суспільних інтересів та суб'єкта контролю за їх додержанням. Формування конкурентоспроможності у розвитку транспортної галузі є основною задачею ефективного функціонування суспільних формацій. Заходи державного регулювання, які спрямовані на економічний розвиток, завжди були в пріоритеті, що сприяло досягненню позитивних результатів у цій сфері. З огляду на те, що в сучасній економіці досить швидко прослідковуються зміни у внутрішньому середовищі, виникає потреба модернізації системи державного регулювання транспортної галузі щодо інституційних засад її функціонування. Інституційне регулювання як складова частина формування інституціонального середовища господарських структур посідає важливе місце в системі державного регулювання галузей національної економіки. В умовах трансформаційної економіки на діяльність транспортної галузі впливають невирішені питання її державного регулювання, тобто неефективна транспортна політика. Основним призначенням державного регулювання є здійснення виконавчої влади, у процесі чого реалізуються завдання, функції та інтереси держави. Державне регулювання транспортної галузі – це створення правомочними зовнішніми та внутрішніми структурами комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість. При цьому місія держави у сфері функціонування та розвитку транспортної системи визначена як сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг. Відповідно до Закону України «Про транспорт» державне регулювання в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях та потребах оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;

- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України й законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координацію роботи різних видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження питань інституційного регулювання всіх галузей національної економіки зробили Т. Гайдай, В. Гєєць, А. Гриценко, М. Туган-Барановський, А. Чухно, В. Якубенко та інші науковці. Проблематикою розвитку транспортної галузі регіону займається широке коло вчених, зокрема М. Бідняк, В. Галабурда, Д. Дорошкевич, О. Кравченко, В. Маліков, М. Макаренко, О. Соколова, Н. Ткаченко. Водночас будь-яке наукове дослідження потребує розвитку та вдосконалення з позиції адаптації до відповідної парадигми функціонування галузей національної економіки. Особливої актуальності набуває питання інституційного регулювання розвитку транспортної галузі регіону в сучасних умовах господарювання.

Формулювання завдання дослідження. Метою статті є дослідження особливостей інституційного регулювання функціонування транспортної галузі, вивчення його переваг та недоліків для розроблення відповідних пропозицій щодо вдосконалення на регіональному рівні.

Виклад основного матеріалу. Науковцями поняття «регулювання» розглядається в двох аспектах, а саме економічному та соціальному. В економічному аспекті регулювання економіки є найважливішою функцією держави в умовах ринкового господарювання. Держава забезпечує правову основу економічних рішень, захищає національні економічні інтереси, формує інфраструктуру, контролює базові параметри грошового обігу, розвиває сектори, які суспільству вигідно мати в державній власності або які не зацікають приватний бізнес. В соціальному аспекті регулювання використовується в інтересах всього суспільства як для активізації потрібних суспільству форм діяльності, так і для обмеження небажаних форм господарювання, гарантує

рівні умови господарювання, стабільність правил економічної поведінки, сприяє прояву ефективності сторін ринкових відносин і лімітує їх негативні наслідки.

Інституційне регулювання є механізмом впорядкування економічних дій агентів. Порядок і результати взаємодії економічних агентів значною мірою пояснюються чинними інститутами. Науковці виділяють такі два підходи до визначення інститутів:

– як правила гри в суспільстві, забезпечені механізмами примусу до виконання цих правил (засновником є Д. Норт);

– як рівновага, коли інститути вирішують проблеми кооперації та координації взаємодій, що мають повторювальний характер (засновником є Е. Шоттер).

Представники першого підходу більшою мірою зосереджені на аналізі розроблених і впроваджених ззовні інститутів, другого – на аналізі інститутів, які формуються всередині системи в результаті тривалих еволюційних процесів взаємодії окремих економічних суб'єктів. Інститути як правила гри в суспільстві – це сукупність формальних, тобто фіксованих у праві, та неформальних, тобто фіксованих у звичайному праві, обмежень, які структурують відносини індивідів в економічній, політичній та соціальній сферах. Формальними обмеженнями є законодавчо-нормативні акти; права власності; структура та функції органів влади й управління. Неформальні обмеження – це рівень культури та освіти, суспільної та індивідуальної свідомості людей, здатності до самоорганізації, історичні та національні традиції, звички, моральні закони. Інституційне регулювання транспортної галузі є формуванням відповідної законодавчо-нормативної бази, створенням та ефективним функціонуванням інституціональних структур, а також та розробленням адекватних механізмів.

Отже, державні установи та державна політика формують основні інститути, які на основі застосування спеціальних механізмів та інструментів визначають напрями розвитку транспортної галузі. Комплексне та скоординоване інституційне регулювання транспортної галузі визначає ефективність її функціонування на національному та регіональному рівнях. Проблема інституційного регулювання транспортної галузі полягає у фінансових, інфраструктурних, інвестиційних індикаторах підтримки державою цього процесу, вона є мінімальною, безсистемною й відображає негативні сторони розвитку галузі, конкурентоспроможність.

Міністерство інфраструктури України, спеціально уповноважені органи виконавчої влади та місцеві ради наділені повноваженнями щодо державного регулювання транспортної галузі країни та регіонів. Міністерство інфраструктури є центральним органом, який забезпечує управління транспортом на території всієї держави. Міністерство реалізує державну політику в галузі транспорту й дорожнього господарства; сприяє структурній перебудові економіки; здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом; несе відповідальність за його розвиток; координує роботу об'єднань, установ, підприємств та організацій залізничного, морського, річкового, авіаційного, автомобільного й дорожнього господарств, які входять у сферу його управління [6, с. 28].

Законодавче підґрунтя регулювання відносин, пов'язаних з діяльністю транспорту, гарантується Законом «Про транспорт», кодексами окремих видів тран-

спорту, іншими актами законодавства України. Так, у Законі України «Про залізничний транспорт» відзначено, що задля забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємства та формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту. Крім того, управління процесом перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації та забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами й організаціями провадяться централізовано й належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарського суб'єкта [3]. В Законі України «Про автомобільний транспорт» зазначено, що основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики [2].

Відповідно до Повітряного кодексу України держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство інфраструктури України з Комітетом з використання повітряного простору України за такими напрямками:

- забезпечення розвитку цивільної авіації;
- нагляд за безпекою польотів повітряних суден;
- сертифікація, реєстрація та ліцензування;
- регулювання використання повітряного простору й обслуговування повітряного руху;
- захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність тощо [7].

До арсеналу форм державного регулювання економіки належить адміністративно-правове та економічне регулювання. Адміністративні методи регулювання на транспорті полягають у:

- організації дорожнього руху, зокрема, через обмеження кількості транспортних засобів з огляду на пропускну спроможність дорожньої мережі;
- контролі над цінами (економічні методи прямого впливу);
- квотуванні викиду шкідливих речовин в атмосферу, тобто регламентації технічного стану транспортних засобів;
- забороні діяльності через позбавлення ліцензії в разі порушення нормативних приписів, тобто ліцензуванні та сертифікації;
- організації необхідного рівня кількісного та якісного обслуговування населення підприємствами транспорту [1, с. 49].

Інструменти економічного регулювання ґрунтуються на координації ринку транспортних послуг через балансування попиту та пропозиції, конкурентної боротьби. У транспортній галузі виділяють такі основні економічні інструменти:

- використання коштів податкового регулювання;
- встановлення мінімального розміру оплати праці;
- пряме встановлення цін на надавані послуги та лімітування підвищувальних коефіцієнтів, примус до виконання наданих пільг на проїзд;
- фінансування науково-дослідних розробок;
- диференційована стокредитна політика;
- конкурентний розподіл державного та регіонального замовлення та відповідних бюджетних дотацій;

– державні замовлення на обслуговування серед приватних підприємств;

– фінансова підтримка розвитку пасажирського транспорту бюджетами різного рівня, включаючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії тощо [6, с. 26].

Економічне регулювання може бути представлено у двох формах і має автоматичний та безадресний характер. Пряме регулювання припускає використання фінансів, податкових і бюджетних методів, що включають різні дотації та доплати зі спеціальних фондів державного, регіонального та місцевих рівнів, а також пільгові кредити. Непряме регулювання задіє економічні інтереси й стимули, що впливають на економічну поведінку господарюючих суб'єктів та споживачів, а не сам фізичний процес виробництва й споживання. Слід додати, що пряме економічне регулювання передбачає використання різноманітних форм безповоротного фінансування галузі та організацій. Це субвенції, або прямі субсидії, які включають дотації та доплати з бюджетів різних рівнів на компенсацію доходів виконавцям послуг. Сюди необхідно віднести пільгові кредити, податкові пільги, лізинговий інструментарій для відновлення зношеної виробничо-технічної бази транспорту. До непрямих форм належать важелі податкової, амортизаційної, митно-тарифної політики [8].

Основним завданням інституційного регулювання є вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної галузі та ринку транспортних послуг, включаючи створення нормативно-правової бази, регулюючої питання якості транспортних послуг, забезпечення мобілізаційної підготовки транспортних організацій, розвитку механізмів державно-приватного партнерства, що забезпечують чіткий законодавчий розподіл прав, відповідальності та ризиків між державою та інвестором, а також визначення пріоритетних сфер цих механізмів на транспорті. В умовах сьогодення перед транспортною галуззю постає проблема дефіциту кваліфікованих професійних кадрів, недостатнього рівня конкурентоспроможності вітчизняних компаній та всієї транспортної системи України загалом на світовому ринку транспортних послуг. Це обумовлено недостатніми можливостями вітчизняних транспортних організацій конкурувати на світовому

ринку, зокрема ефективно використовувати геополітичні переваги України під час транзитних міжнародних перевезень. Технічні та технологічні параметри міжнародних транспортних коридорів не забезпечують їх конкурентоспроможність на міжнародному ринку. Інтеграція у світовий та регіональні ринки транспортних послуг приведе до посилення конкуренції, розширення доступу на український ринок зарубіжних перевізників, зняття адміністративних і тарифних бар'єрів, ускладнення вітчизняних транспортних компаній.

Висновки. Таким чином, основними проблемними питаннями інституційного регулювання транспортної галузі регіону є наявність територіальних і структурних диспропорцій в розвитку транспортної інфраструктури; недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення, мобільності трудових ресурсів; низька якість транспортних послуг; низький рівень експорту транспортних послуг, зокрема використання транзитного потенціалу; недостатній рівень транспортної безпеки; посилення негативного впливу транспорту на екологію. Держава здійснює регулювання шляхом прийняття законів і нормативних правових актів, загальних для всієї транспортної системи, незалежно від виду транспорту, територіального розташування тих чи інших об'єктів, економічної кон'юнктури, прибутковості або збитковості окремих підприємств і галузей. Останнім часом виокремлюються істотні обмеження зростання економіки, обумовлені недостатнім розвитком транспортної системи. Необхідні нові підходи до державного регулювання, які визначають основні стратегічні напрями й цільові орієнтири розвитку транспортної галузі регіону. Критеріями успіху державної політики у сфері транспорту є забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку; забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства; економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію витрат у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг; забезпечення суспільно прийнятого рівня безпеки функціонування транспортних систем для життя й здоров'я людей, задоволення потреб держави в транспортних послугах під час здійснення ним функцій із забезпечення громадської безпеки; довгостроковий характер реалізації попередніх критеріїв.

Список використаних джерел:

1. Богомазов В. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями. Санкт-Петербург : СПбГИЭА, 1997. 248 с.
2. Про автомобільний транспорт : Закон України зі змінами та доповненнями від 11 вересня 2019 року № 54-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 26.12.2019).
3. Про залізничний транспорт : Закон України зі змінами та доповненнями від 2 жовтня 2018 року № 2581-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96> (дата звернення: 26.12.2019).
4. Про транспорт : Закон України зі змінами та доповненнями від 25 квітня 2019 року № 2704-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94> (дата звернення: 26.12.2019).
5. Кодекс торговельного мореплавства України зі змінами та доповненнями від 21 грудня 2012 року № 1798-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/176/95> (дата звернення: 26.12.2019).
6. Матійко С. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duug_2010_6_8 (дата звернення: 26.12.2019).
7. Повітряний кодекс України зі змінами та доповненнями від 2 жовтня 2018 року № 2581-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 26.12.2019).
8. Лагодієнко В., Корнієцький О. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. № 275. С. 207–210.

References:

1. Bogomazov V. (1997) Gosudarstvennoye regulirovaniye transportnoy deyatel'nosti i strategicheskoye upravleniye avtotransportnymi predpriyatiyami [State regulation of transport activity and strategic management of motor transport enterprises]. St. Petersburg: SPbGIEA, 248 p. (in Russian)
2. Zakon Ukrainy "Pro avtomobil'nyy transport" zi zminamy ta dopovnennyamy vid 11.09.2019 No. 54-IX [Law of Ukraine "On Road Transport" as amended from 11.09.2019 No. 54-IX]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (accessed: 26.12.2019).
3. Zakon Ukrainy "Pro zaliznychnyy transport" zi zminamy ta dopovnennyamy vid 02.10.2018 № 2581-VIII [Law of Ukraine "On railway transport" as amended on 02.10.2018 № 2581-VIII]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96> (accessed: 26.12.2019).
4. Zakon Ukrainy "Pro transport" zi zminamy ta dopovnennyamy vid 25.04.2019 № 2704-VIII [Law of Ukraine "On Transport" as amended on 25.04.2019 No. 2704-VIII]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94> (accessed: 26.12.2019).
5. Kodeks torhovel'noho moreplavstva Ukrainy zi zminamy ta dopovnennyamy vid 21.12.2012 № 1798-VIII [Code of Merchant Shipping of Ukraine as amended on 21.12.2012 № 1798-VIII]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/176/95> (accessed: 26.12.2019).
6. Matiko S. (2010) Osoblyvosti derzhavnoho rehulyuvannya rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Features of state regulation of development of transport complex of Ukraine]. *Public Administration: Improvement and Development: An Electronic Scientific Professional Edition*, 2010, № 6, pp. 25–32. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8 (accessed: 26.12.2019).
7. Povitryanny kodeks Ukrainy zi zminamy ta dopovnennyamy vid 02.10.2018 № 2581-VIII [Air Code of Ukraine as amended on 02.10.2018 № 2581-VIII]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (accessed: 26.12.2019).
8. Lahodiienko V., Korniietskyi O. (2014) Lohistyka po-yaponsky: pidvyshchennia efektyvnosti diialnosti pidpriemstv [Logistics in Japanese: Increasing Business Efficiency]. *Culture of the Black Sea peoples*, no. 275, pp. 207–210.