**ПРАВЛІННЯ І ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ. ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА**

**2.1. Особливості транспортного ринку**

Головним елементом економіки є ринок. Загалом ринок – це будь-яка взаємодія між людьми для вільного обміну товарами й послугами, тобто для торгівлі. Розвинений ринок у державі має свою структуру й інфраструктуру. Структура обумовлена сферами людської діяльності. Існують сотні видів ринку (автомобільний, комп’ютерний, побутової техніки, ринок металу, вугілля, зерна й т.п.). У виробничій сфері виділяють ринок технічних засобів виробництва, ринок товарів споживання, ринок послуг підприємства (до яких належить і транспортний ринок) і ринок праці або робочої сили. У невиробничій сфері розрізняють ринок послуг (для підприємств або для індивідуальних користувачів) і ринок праці. У фінансовій сфері діють ринок капіталів, ринок цінних паперів і позичковий ринок. Крім того, є духовний ринок (ринок творів мистецтва, ідей) і ринок науково-технічної продукції (науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок). Досвід розвинених країн показує, що транспорт ефективно працює у випадку розвиненості перерахованих типів ринку.

Різні види транспорту поєднують виробника зі споживачем. При цьому види транспорту, з одного боку, «фізично» реалізують обмін обігу товарів і послуг, а з іншого, – самі надають послугу основним суб’єктам ринку: продавцям і покупцям, тобто утворюють транспортний ринок.

Транспортний комплекс є однією з найважливіших сфер діяльності, що визначає розвиток економіки, й в умовах ринку повинен діяти за його законами. Що ж таке транспортний ринок? Яку продукцію він продає?

Транспортний ринок являє собою взаємодію залізниць, авіакомпаній, акціонерних товариств і споживачів (клієнтів) при вільному продажу їм послуг, пов’язаних з перевезенням, – це система обміну послуг між продавцями й покупцями (клієнтами). Цей вид ринку повинен забезпечити повне задоволення потреб різних галузей і населення в транспортних послугах, максимально використовувати ресурси, що купуються для своїх потреб, і створені державою можливості для транспортної системи на принципах вільного продажу своїх послуг.

У ролі продавця можуть бути центри фірмового обслуговування, станції, вокзали, вагонні дільниці, квиткові й товарні касири, начальник потяга й ін., тобто транспортні підприємства і їх фізичні особи, які можуть надавати платні послуги. Покупці – підприємства, установи, окремі клієнти-споживачі, що потребують відправлення вантажів, здійснення поїздки, відправлення багажу або вантажобагажу й ін.

Слід взяти до уваги, що транспортний ринок, як і будь-який ринок, характеризується вихідними поняттями: потреба, попит, товар, обмін і угода, без яких не можна зрозуміти його суть і проникнути в таємниці маркетингу.

Потреба – почуття, що відчувається окремою особою, групою людей, організацією, установою тощо (майбутнім споживачем транспортних послуг) та полягає у необхідності відправити (перевезти) вантаж або поїхати для спілкування з родичами, у відрядження, бажання подивитися визначні історичні пам’ятки, виїхати до якої-небудь країни тощо. У зв’язку із цим майбутні споживачі транспортних послуг вживають заходів, щоб задовольнити свої потреби, будучи потенційними споживачами послуг на перевезення вантажів або здійснення поїздки. Потреба задовольняється залежно від звичок, характеру, традицій тощо. Той вид транспорту або окремі його підприємства, які швидше й кращими способами зможуть задовольнити потреби споживачів (вантажовласників або пасажирів), оперативніше враховуватимуть нові потреби, виграють у конкурентній боротьбі на транспортному ринку.

Попит на транспортному ринку – суспільна або особиста потре- ба зробити цільову поїздку, відправити конкретний вантаж, багаж або вантажобагаж, забезпечена купівельною спроможністю, тобто коштами майбутніх клієнтів (покупців), інакше – це потреба, підкріплена фінансами. Не кожна потреба є попитом, а лише та, яка є платоспроможною. Потенційний відправник вантажу або пасажир, що купив послугу, є покупцем. Останніми роками попит знижується не тому, що в населення немає потреби у переміщенні, а тому що переважна більшість потенційних пасажирів не можуть оплатити необхідне їм перевезення. Так само через відсутність або нестачу фінансових коштів, які необхідні в даний період часу, багато підприємств і установ не можуть відправити або обмежують відправлення своїх вантажів конкретними маршрутами й поїздки своїх співробітників у відрядження. Попит задовольняється товарами й послугами шляхом обміну.

Товаром є все, що може задовольняти потребу і пропонується ринку в конкретному місці (регіоні) і в конкретний період часу, з метою привернення уваги, придбання, використання або споживання. Вважається, що раціональний покупець серед безлічі товарів (послуг), наявних на ринку, вибере й купить необхідні йому, доступні за ціною й купівельною здатністю.

Особливістю діяльності транспортних підприємств, що здійснюють перевезення, є те, що результатом їх діяльності найчастіше є не реальний виріб, а послуги, пов’язані з перевезеннями вантажів і переміщенням людей, багажу або вантажобагажу. Однак продається не сам продукт переміщення, а його кінцевий результат – доставка вантажів і пасажирів, багажу або вантажобагажу до місця призначення, а також додаткові (супутні) послуги, пов’язані з перевезеннями. Тобто на ринку перевезень будь-який вид транспорту продає перевезення вантажів або право на доставку пасажирів до місця призначення – не сам процес переміщення, а його кінцевий результат. Основна «продук- ція» транспортного ринку має нематеріальну форму й виступає в цілому як послуга – це специфічний «невидимий товар», який продається на транспортному ринку та є основним джерелом надходження доходів для транспорту і його підприємств.

Обсяг вивантажених на станції призначення вантажів і пасажирів, які прибули, характеризує доставку кількісно. Тому основним показником продукції транспорту в сфері вантажних перевезень слід вважати вивантаження, а не відправлення (вивантажених вагонів або вантажів), тому що «відправлене» не завжди дорівнює «вивантажене», а основним показником пасажирських перевезень повинна бути кількість пасажирів, доставлених до місця призначення. Аналіз досвіду розвинених країн показує, що для розвитку транспортного ринку необхідні такі умови:

– самостійність великих транспортних підприємств незалежно від форм власності;

– стійке фінансове становище держави;

– державне регулювання діяльності видів транспорту, спрямоване на розвиток ринкових відносин і конкуренції, максимальне

пом’якшення монополізму, що спостерігається в окремих сегментах цієї сфери діяльності;

– достатня кількість операторів перевезень – представників робіт і послуг, які конкуруватимуть між собою в боротьбі за споживачів;

– право суб’єктів транспортного ринку (виробників і споживачів товарів і послуг) самостійно, без централізованого регулювання, у межах норм законів домовлятися про ціну й умови перевезення, виконання робіт і надання послуг та ін.;

– надійне забезпечення прав усім учасникам ринку (як споживачам транспортних послуг, так і суб’єктам транспорту);

– незалежні арбітражні суди для захисту прав усіх суб’єктів, що взаємодіють у транспортній сфері;

– справедливий і надійний механізм регулювання діяльності арбітражних суддів. Держава повинна втручатися в діяльність транспорту лише відповідно до цілей, принципів, функцій і методів державного регулювання.

Обмін – це акт одержання від кого-небудь бажаного товару або послуги із пропозицією чого-небудь взамін (гроші, інший виріб або послуга). У сфері транспортних перевезень за послуги споживачі (відправники вантажу й пасажири) розраховуються з підприємствами різних видів транспорту грошима.

Потенційний обмін можливий за таких умов:
– договірних сторін повинно бути не менше двох;
– кожна сторона повинна володіти чимось, що становить інтерес для іншої сторони (товаром, послугою, грошима);
– кожна сторона повинна бути здатна здійснити обмін інформа-

цією (комунікацію);
– кожна сторона повинна бути абсолютно вільною в прийнятті

пропозиції іншої сторони або її відхиленні;
– кожна сторона повинна бути впевнена в доцільності або бажанні мати справу з іншою стороною. Наприклад, відправник вантажу, що відправляє вантаж, або пасажир, що купив квиток, повинні бути впевнені, що до місця призначення вантаж прийде в строк і в цілості, а пасажир буде доставлений згідно з розкладом, з дотриманням безпеки й зручностей на всіх стадіях поїздки. Транспортні підприємства повинні бути впевнені, що вони вчасно отримають гроші за якісно виконані перевезення.

Для вимірювання кількості продажів при обміні існує поняття «угода». Що частіше відбуваються угоди, то більше продається послуг (товарів), тобто то активніша комерційна діяльність підприємства.

Угода у вантажній та пасажирській сферах діяльності представляє собою факт обміну між вантажовласником або пасажиром, з однієї сторони, та видом транспорту – з іншої (у момент здачі вантажу для перевезення, придбання проїзного документа або покупки послуги доставки, що супроводжує вантаж або пасажира до станції призначення).

Споживачем продукції транспорту є юридична або фізична особа (підприємство або окрема людина), що відчуває потребу в перевезеннях або послугах. Споживачі купують перевезення й супутні їм послуги, тому для транспорту споживачі його послуг важливі тим, що вони не лише бажають скористатися його послугами, але можуть заплатити за них гроші, можуть купити конкретні послуги. У зв’язку із цим у процесі відносин на ринку перевезень працівникам транспорту необхідно вчитися працювати з покупцями (ванта- жовласниками й пасажирами) на нових умовах.

**2.2. Збалансування транспортної системи**

Транспорта система розглядається як галузь господарства, до складу якої входить чотири елементи:

– транспортна мережа всіх видів транспорту загального і незагального користування;

– рухомі транспорті засоби (незалежно від форми власності);
– трудові ресурси транспорту;
– система управління всіма видами транспорту на регіональному та муніципальному рівнях.
 Попри те, що практично відсутня співвідносність показників використання рухомого складу і принципів їх розрахунку за всіма видами транспорту, все ж таки економістам доводиться підсумовувати вантажо- і пасажирообіг, аналізувати темпи зростання перевезень, визначати сфери раціонального використання видів транспорту.

Виходячи із цього, транспортна система припускає такі види єдності:

 – економічна;
– технологічна;
– технічна;

– правова;
– організаційна.

Складність транспорту як галузі господарства характеризується потребою у збалансуванні взаємовідносин із природним середовищем, народним господарством та населенням.

Внутрішнє збалансування продукції транспорту полягає у співвідношенні рівня потреби в перевезеннях із витратами на них (кожен вид транспорту повинен показувати свою продукцію та витрати в балансі народного господарства в грошовому та натуральному вимірах).

Зовнішнє збалансування відбувається з населенням та його рухомістю; з продукцією матеріального виробництва в країні та міжнародним обміном; із природними ресурсами як із зовнішнім середовищем (вибір транспорту залежно від рівня екологічності та безпеки для людини).

Зовнішня мета транспортної системи полягає у задоволенні попиту на перевезення на внутрішньому та зовнішньому ринках за кількістю та якістю транспортних послуг.

Із кількісного погляду попит повинен бути задоволений за на- прямками і часом, а для вантажних перевезень − за номенклатурою вантажів.

Із якісного погляду перевезення повинні відповідати структурі пасажирів та вантажопотоків, потребам рівня обслуговування, рівня безпеки, швидкості доставки тощо.

Внутрішня мета полягає у підвищенні ефективності перевезень та інших транспортних послуг для того, щоб транспортні підприємства мали певний рівень рентабельності.

Отже, можна зробити висновок, що в основу формування транспортної системи повинні закладатися інтереси:

− транспортних підприємств;
− держави;
− обслуговуючих споживачів транспортної продукції;

 − населення.

**2.3. Принципи та особливості управління транспортом в умовах ринкової економіки**

Формування вантажопровідної та пасажирообслуговуючої систем перевезень, які забезпечують повне задоволення потреб у перевезеннях і відповідають потребам суспільства з погляду безпеки й екологічності, є стратегічним завданням розвитку транспорту на сучасному етапі.

Для виконання цілей, поставлених перед транспортом, мають бути реалізовані такі завдання:

– формування ринку транспортних послуг на основі конкуренції і взаємодії всіх транспортних підприємств різних форм власності;

– створення законодавчо-правової та нормативної баз розвитку транспорту, які гарантуватимуть надання послуг загального транспорту всім, кому це потрібно, гарантуватимуть безпеку та екологічність перевезень;

– технічне переоснащення транспорту та впровадження високоефективних транспортних технологій;

– інтеграція на взаємовигідних умовах транспортно-дорож- нього комплексу України у світову транспорту систему.

Своєю чергою реалізація цих завдань повинна базуватися на нових принципах управління транспортом в умовах ринкової економіки:

1. Транспорт – одна з найважливіших галузей економічної інфраструктури, яка розглядається державою як пріоритетна, бо її функціонування впливає на економічний розвиток.

2. Рівні умови, правові гарантії і господарська самостійність для розвитку і функціонування в галузі підприємств усіх форм власності.

3. Державне економічне регулювання транспортних галузей і підприємств у таких сферах, як:

− організація ринку транспортних послуг та контроль за допуском підприємств на ринок;

− регулювання ціноутворення на транспорті (визначення певних правил побудови тарифів і встановлення обов’язкового тарифу);

− податкове регулювання (податкові пільги), введення спеціальних регіональних податків;

− інвестиційне регулювання (участь держави в реалізації капіталомістких проектів).

4. Делегування частини повноважень регіональним органам управління (на рівень місцевих адміністрацій покладають вирішення таких питань, як розподіл централізованих дотацій, контроль за місцевими тарифами, видача ліцензій на місцеві види транспортної діяльності).

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Міністерство інфраструктури є головним органом у системі державної політики в галузі автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв’язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом.

Основними завданнями Міністерства інфраструктури України є:

 – участь у формуванні та реалізації державної політики в галузі транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, надання послуг поштового зв’язку, телекомунікацій,

інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;
– забезпечення взаємодії та координації роботи автомобільного,

авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту;
– здійснення заходів щодо розвитку і вдосконалення телекому- нікаційних мереж загального користування та мереж поштового зв’язку загального користування, підвищення їх якості та доступності, забезпечення сталого функціонування;
– формування Національної програми інформатизації та забезпечення її виконання;
– створення умов для інтеграції національної транспортної системи України до європейської та світової транспортної системи, а також сфер надання послуг поштового зв’язку, телекомунікацій інформатизації до європейського та світового інформаційного транспорту.

Необхідність державного регулювання у галузі транспорту викликана такими причинами:

− вплив на обороноздатність країни;
− регулювання транспорту в інтересах громадської безпеки;
− транспорт, здатний до конкурентної боротьби, може знизити

рівень обслуговування клієнтів;
− нові види транспорту приводять до відносно низького рівня

використання застарілих видів транспорту, для підтримки яких на деякий час в інтересах громади потрібне дотування;

− транспорт використовується у міжнародних перевезеннях, що потребує укладання міжнародних угод.

Державне регулювання здійснюється за допомогою таких методів управління:

1. Прямий. Адміністративні та економічні (субсидії) методи управління використовуються щодо інфраструктури транспорту, яка є власністю держави або муніципалітетів, або змішаних підприємств із переважанням державного капіталу.

2. Опосередкований. Застосовується переважно щодо діяльності приватних транспортних підприємств, до яких належать:

– різні способи фінансового заохочення (податкові пільги; пільги за амортизаційними строками − пришвидшена амортизація основних фондів; позики під малі відсотки);

– державний контроль над ціноутворенням (затвердження або регулювання тарифів);

– надання транспортним підприємствам права користування побудованими державою спорудами (водні шляхи, порти);

– ліцензування (надання права на здійснення окремих видів діяльності).

Методи регулювання тарифів включають як пряме їх встановлення у вигляді прейскуранта цін, так і обмеження рівня тарифів верхнім або нижнім рівнем.

Поточне регулювання тарифів виконується шляхом періодичної їх зміни за допомогою індексування. Останнім часом у багатьох країнах відбувся перехід від великих разових реформ до одноразової зміни тарифів протягом року. При встановленні загального рівня тарифів досвід США, Японії, країн ЄС свідчить про те, що принцип самоокупності не є визначальним. Підхід до транспорту як до важливої частини виробництва і соціальної інфраструктури нерідко припускає збитковість транспортних підприємств.

Спільні риси державного регулювання в розвинених країнах:
1) існування спеціального транспортного законодавства;
2) відсутність прямого втручання державних органів у виробни-

чу діяльність транспортних підприємств;
3) існування розвиненої мережі державних органів, що контролюють і регулюють роботу транспорту від національного до місцевого рівня з чітким законодавчозакріпленим розподілом повноважень;

4) високий рівень організації транспортного ринку з налагодженими механізмами боротьби з монополізацією та обмеженнями конкуренції;

5) широкий розвиток форм самоврядування (вплив професійної громадської думки на окремих перевізників через асоціації або інші добровільні організації);

6) існування сучасної системи комп’ютерної обробки транспортної інформації, яка дозволяє оптимально регулювати роботу транспорту з використанням раціональних технологій, що інтегровані у логістичні системи товарообігу.

Для визначення і проведення ефективної транспортної політики велике значення має той факт, що Україна займає за своїм транзитним потенціалом одне з перших місць у Європі.

Головну роль повинні відігравати:
− пришвидшенийрозвитоктранспортноїінфраструктури;
− створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи і Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів;

− модернізація управління транспортними системами;

− підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури внаслідок створення законодавчої і організаційної баз реструктуризації дорожнього господарства і приватизації транспортного сектора відповідно до угоди про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС.