

УДК 336.7

Овчар П.А.

*кандидат наук з державного управління,
заслужений працівник транспорту України*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті здійснено теоретичний аналіз автомобільного транспорту як системи. Обґрунтовано комплекс пріоритетних позитивних чинників розвитку автомобільного транспорту. Здійснено оцінку іноземного досвіду з організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом на прикладі Польщі. Розроблено та запропоновано організаційно-управлінський механізм розвитку автомобільного транспорту, а також організаційну модель пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні.

Ключові слова: транспортна система, автомобільний транспорт, пасажирські перевезення, транспортна інфраструктура, пасажиропотоки.

Овчар П.А. ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

В статье осуществлен теоретический анализ автомобильного транспорта как системы. Обоснован комплекс приоритетных положительных факторов развития автомобильного транспорта. Осуществлена оценка зарубежного опыта по организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом на примере Польши. Разработаны и предложены организационно-управленческий механизм развития автомобильного транспорта, а также организационная модель пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Украине.

Ключевые слова: транспортная система, автомобильный транспорт, пассажирские перевозки, транспортная инфраструктура, пассажиропотоки.

Ovchar P.A. ORGANIZATIONAL AND MANAGEMENT PECULIARITIES OF MOTOR TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

The article analyzes the automobile transport as a system. The complex of priority positive factors of development of motor transport is substantiated. An estimation of foreign experience in the organization of passenger transportation by motor transport on the example of Poland. The organizational and managerial mechanism of motor transport development, as well as the organizational model of passenger transportation by motor transport in Ukraine, was developed and proposed.

Keywords: transport system, road transport, passenger transportation, transport infrastructure, passenger traffic.

Постановка проблеми. З-поміж стратегічних пріоритетів економічної політики України виступає вдосконалення функціонування транспортної галузі, яка, з одного боку, є індикатором соціально-економічного та політичного розвитку держави, а з іншого – важливим інструментом інтеграції української транспортної системи до транспортних систем міжнародного значення. Відповідно, розробка цілеспрямованого комплексу заходів економічного та інституційно-правового характеру, спрямованих на досягнення стратегічних цілей у цих двох площинах, впливатиме на ефективний екологічно та технологічно збалансований розвиток не лише автомобільного транспорту, а й держави загалом. Недаремно деякі науковці в контексті національного значення транспортної галузі оцінюють її як своєрідну соціально-технічну матрицю впливу на відносини владно-політичного, соціально-економічного, геостратегічного характеру [1, с. 70], й акцентують увагу на тім, що суть транспортної галузі полягає в здійсненні процесу транспортування в інтересах населення, економіки та держави [2, с. 99]. Тобто, значення транспорту для гармонійного життя суспільства складно переоцінити, а роль його підсистеми – автомобільного транспорту, є тим більше важливою, оскільки саме на цей сегмент ринку транспортних послуг припадає найбільша частка пасажирських перевезень України.

Оцінка діяльності українського ринку автомобільних пасажирських перевезень свідчить про те, що, незважаючи на загальне задоволення потреб національної економіки та суспільства в перевезеннях, удосконалення потребують рівень якості послуг, структура автопарку, технологічний стан транспортних засобів тощо. Усе це не найкращим чином впливає на конкурентоспроможність автомобільного транспорту України як на внутрішньому, так і на

зовнішньому ринку. Недостатнє регулювання галузі з боку держави, поверхневі реформи та низка інших факторів призвели до негативних тенденцій розвитку цього сегменту. Водночас відсутність достатньої теоретико-методологічної бази щодо розвитку автомобільного транспорту гальмують створення і впровадження успішних реформ.

Тому на даному етапі важливо дослідити структуру та систему основних чинників розвитку автомобільного транспорту, розробити відповідний до сучасних реалій дієвий організаційно-управлінський механізм розвитку автомобільного транспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Існує чимало наукових праць українських вчених, присвячених розвитку автомобільного транспорту України, втім переважна їхня частина мають, здебільшого, описовий характер щодо загального стану галузі, або ж стосуються окремих аспектів розвитку. Заслугує на увагу комплексне дослідження функціонування пасажирських транспортних систем Р. Б. Рогальського, Автор робить висновок щодо недостатнього врахування впливу показників динаміки пасажирських транспортних систем за існуючих методів управління ними [3, с. 116]. Д. А. Ільченко рекомендує здійснювати державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, зважаючи на макро-, мезо- та мікроекономічні рівні. Такий підхід, стверджує автор, забезпечить системність і дієвість механізму державного регулювання даного сегменту ринку [4, с. 51].

Про глибоку економічну кризу в галузі автомобільного транспорту пише у своїх дослідженнях М. П. Скочук, зазначаючи, що існуючі проблеми в автомобільному транспорті негативно впливають на розвиток галузі автомобілебудування і суміжних

до неї галузей, а також на стан економічної системи держави загалом. Йдеться про нагальну необхідність у систематичній оптимізації структури автопарку [5].

Окремі аспекти розвитку автомобільного транспорту вивчали Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова, А. В. Павлюк, Л. С. Козак, А. М. Новикова, М. В. Мамонтова, П. І. Чуваєв, З. В. Валіулліна, О. В. Савчук, О. В. Захарова та інші.

Проте досі не запропоновано дієву організаційно-управлінську модель функціонування автомобільного транспорту, призначеного для пасажирських перевезень, опираючись на ринкові закони, потреби суспільства й національної економіки, а також систему детермінант розвитку автомобільного транспорту.

Постановка мети і завдань. Метою статті є аналіз особливостей розвитку автомобільного транспорту України, розробка організаційно-управлінського механізму розвитку автомобільного транспорту в Україні та організаційної моделі пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Мета дослідження обумовила виконання таких завдань:

- обґрунтувати пріоритетні позитивні аспекти розвитку автомобільного транспорту;
- оцінити іноземний досвід з організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом на прикладі Польщі;
- запропонувати організаційно-управлінський механізм розвитку – автомобільного транспорту в Україні;
- дати визначення автомобільному транспорту як системі;
- запропонувати організаційну модель пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні.

Виклад основного змісту дослідження. На наш погляд, доцільно виокремити, з одного боку, чинники соціально-економічного та інституційно-правового розвитку автомобільного транспорту України, а також дослідити їхню взаємодію з основними макроекономічними інструментами національної економіки. З іншого – розглянути важливі аспекти політики державного регулювання функціонування пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Отже, умовно виділимо групи позитивних чинників, які, на наш погляд, характеризуються пріоритетністю реалізації у напрямку розвитку в сучасних умовах ринку автомобільного транспорту. Соціальні чинники, які утворюють так звану першу групу, покликані, насамперед, задовольняти потреби населення в транспортуванні, а отже, завдяки автомобільному транспорту відбувається:

- своєчасність перевезень за умови злагодженого функціонування;
- покращення рівня життя населення, підвищення продуктивності праці та психологічного стану громадян завдяки розвиненій транспортній інфраструктурі [6, с. 191];
- нівелювання будь-якої диференціації населення з огляду на відстань, час та ступінь доступності до віддалених пунктів призначення;
- створення нових робочих місць, зокрема, у регіонах, які характеризуються депресивністю;
- використання потенціалу регіональних та місцевих територій з метою формування високоякісного ринку пасажирських автотранспортних послуг.

Другу групу утворюють економічні позитивні чинники розвитку автомобільного транспорту:

- створення умов для ефективного використання наявних ресурсів шляхом нарощування обся-

гів виробництва транспортних засобів і як наслідок: створення нових робочих місць, зростання доходів громадян, покращення якості транспортних послуг;

- підвищення рівня конкурентоспроможності автомобільного транспорту, зростання обсягів експортних операцій;
- оптимізація підприємницької діяльності на ринку пасажирських автотранспортних послуг завдяки спеціальним податковим та іншим пільгам, компенсаційним пакетам за перевезення пасажирів пільгових категорій тощо;
- розширення транзитно-транспортного потенціалу України;
- покращення іміджу України на міжнародній арені, активізація інтеграції до міжнародних транспортних систем, посилення зовнішньоторговельної діяльності.

Третя група полягає у виокремленні інноваційно-екологічних позитивних чинників, за яких кожне рішення державної або місцевої влади щодо регулювання автомобільного транспорту приймається чи відхиляється з огляду на його екологічні наслідки. Дані чинники передбачають:

- використання альтернативних видів пального;
- застосування новітніх технологій при виробництві, переоснащенні, модернізації та реконструкції транспортних засобів, дорожньої інфраструктури тощо;
- оновлення рухомого складу відповідно до сучасних техніко-експлуатаційних та екологічних вимог щодо транспортних засобів [7, С. 44].

До четвертої групи належать правові позитивні чинники розвитку автомобільного транспорту:

- удосконалення законодавчої бази, яка регулює діяльність автомобільного транспорту;
- спрощення процесу міжнародних пасажирських перевезень та створення відповідної інфраструктури;
- нова система стандартів транспортного сервісу;
- координація соціально-економічного та екологічного розвитку автомобільного транспорту;
- підвищення безпеки транспортних процесів при здійсненні пасажирських перевезень [4, с. 49];
- гармонізація законодавства України у відзначених сферах з європейським законодавством.

Комплексна реалізація та розвиток наведених вище груп позитивних чинників не лише впливатиме на становлення й ефективне функціонування ринку автомобільного транспорту, а й сприятиме зміцненню національної економіки, підвищенню іміджу держави на міжнародній арені. Утім, досягнути таких результатів, на нашу думку, можна за умови, по-перше, використання позитивного досвіду розвитку автомобільного транспорту країн, які пережили етап трансформацій, близький до українського. У цьому контексті важливим є детальне дослідження з боку українських науковців соціально-економічних та інституційно-правових особливостей функціонування ринку автотранспортних послуг; виокремлення аспектів, найбільш корисних та прийнятних для впровадження в українських реаліях; обґрунтування поетапності практичного застосування кожної запропонованої складової.

По-друге, поєднання таких елементів іноземного досвіду розвитку автомобільного транспорту з власними позитивними напрацюваннями. Так, прикладом певного механізму з вирішення проблемних питань, який можна застосувати до українського ринку, є польський досвід розвитку автомобільного транспорту. У цьому контексті, варто детальніше вивчити напрацювання Польщі щодо інтермодаль-

них пасажирських перевезень; удосконалення існуючих та активізації інноваційних проектів у напрямку розвитку автомобільного транспорту; інтеграційних процесів польської транспортної системи до транспортних систем інших країн ЄС; організації транспортних пасажирських перевезень.

На рис. 1 зображено схему організації пасажирських перевезень автотранспортом у Польщі. Як бачимо, особлива увага зосереджена на оцінці якості послуг. Саме цей аспект є визначальним в організації автотранспортної системи і формується за рахунок потреб населення в перевезеннях, витрат на технічне обслуговування та інших фінансових витрат, які, своєю чергою впливають на створення інфраструктури, супраструктури, підбору персоналу, організацію системи управління, безпеки, контролю за інформаційними потоками, дотриманням правил безпеки.

По-третє, розробки та реалізації на державному рівні дієвого організаційно-управлінського механізму розвитку автомобільного транспорту. Основою цієї моделі повинні стати попередньо визначені та обґрунтовані позитивні елементи іноземного та українського досвіду розвитку даної галузі. Дана модель повинна містити концепцію державної транспортної політики, єдину державну стратегію розвитку транспортної галузі, окрему стратегію розвитку автомобільного транспорту відповідно до його особливостей, програм та прогнозів економічного розвитку.

Отже, вважаємо, що такий підхід, який передбачає поетапність та комплексність реалізації, забезпе-

чить формування вище наведених груп позитивних чинників розвитку автомобільного транспорту, які, своєю чергою, здійснюватимуть вплив на трансформацію існуючих негативних чинників у позитивні. Натомість переважання груп чинників функціонування автомобільного транспорту, що спостерігається на цей час в Україні, призводить не лише до поглиблення кризових явищ, результатом яких виникає неможливість реалізації багатьох транспортних проєктів, а й до зворотних процесів загалом.

Цікаво, що на цей час основними негативними чинниками, які гальмують розвиток автомобільного транспорту України, є ті самі чинники, що й сім років тому, а саме:

низький техніко-технологічний рівень розвитку транспортної інфраструктури;

застарілий автотранспортний фонд;

віддаленість автотранспортної інфраструктури від міжнародних стандартів;

паліативність й недосконалість нормативно-правової бази і т. д. [9, с. 50].

Відповідно до цього, а також з метою зміцнення потенціалу розвитку автомобільного транспорту в Україні, підвищення його конкурентоспроможності, необхідно реформувати основний – організаційно-управлінський механізм, функціонування якого й визначає роль тих чи інших чинників у розвитку автомобільного транспорту. Для цього, на нашу думку, необхідна оперативна реалізація низки пріоритетних заходів, які виступають основними важелями вдосконалення даного механізму (рис. 2).

Відсутність або недостатнє функціонування хоча б однієї складової в підсистемах організаційно-управлінського механізму розвитку автомобільного транспорту може призвести до порушення цілісності системи, внаслідок чого очікувані позитивні чинники нівелюються, знизиться потенціал ринку, а конкурентоспроможність даної галузі істотно зменшиться.

У своєму дослідженні ми керувались власним теоретико-методологічним підходом, відповідно до якого досліджували автомобільний транспорт як складну динамічну систему, що складається з інфраструктурних об'єктів, автотранспортних підприємств та інших структурних елементів організації пасажирських перевезень і пов'язані з потребами у транспортуванні, фінансовими й людськими ресурсами, техніко-екологічними вимогами, соціально-економічними й правовими аспектами, дотриманням високого рівня безпеки.

Дане визначення демонструє наша модель організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом (рис. 3).

Слід відзначити, що роль держави в організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом не повинна обмежуватись лише розподілом фінансових ресурсів та нормативними, декларативними, проєктно-програмними аспектами. У даній структурі важливого значення набувають функції моніто-

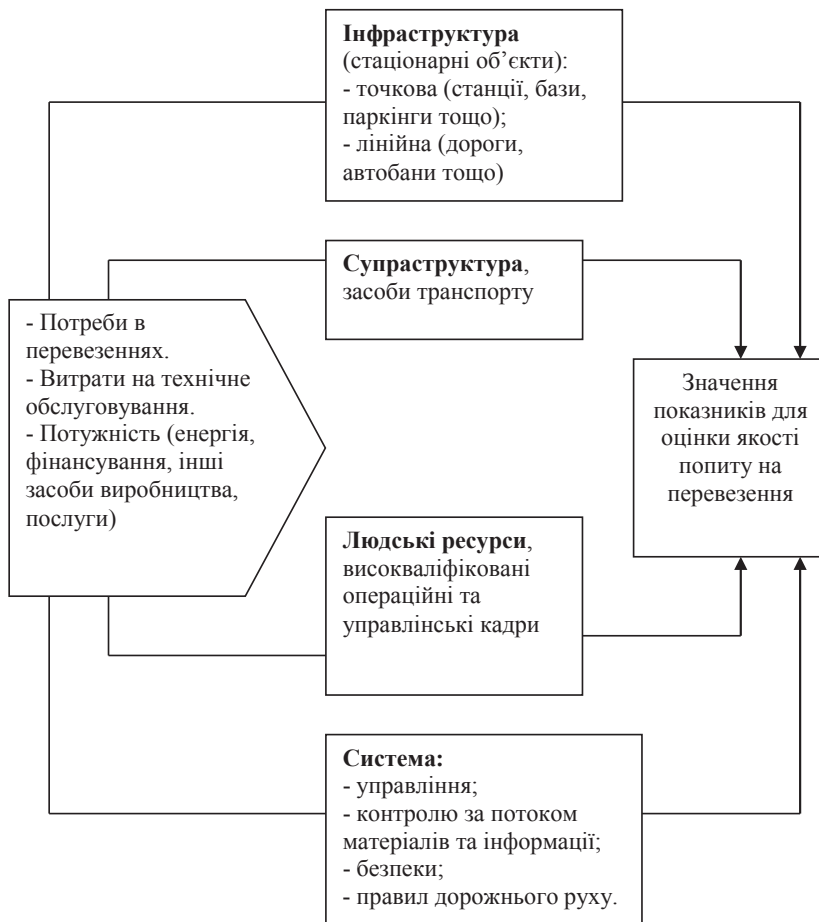


Рис. 1. Структура пасажирських перевезень у системі автомобільного транспорту в Польщі [8]

рингу та аналізу показників ефективності діяльності усієї системи і, за умови негативної динаміки, розробка й негайне впровадження (реакція) відповідних заходів з метою подолання кризових явищ, а також контроль за їхнім виконанням.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, у функціонуванні системи автомобільного транспорту одна з ключових ролей має належати державі, проте державний вплив на формування й оптимізацію структури пасажирських перевезень автомобільним транспортом, характеризуючись

такими ознаками як прозорість, ефективність, комплексність, оперативність, за допомогою необхідних ресурсів, повинен розповсюджуватись на всі структурні елементи даної системи. З-поміж інших висновків варто зазначити наступне:

1. Загальне задоволення потреб національної економіки та суспільства в перевезеннях не є показником рівня якості послуг, достатньо розвиненої інфраструктурної автотранспортної мережі, відповідного технологічного стану транспортних засобів тощо. Конкурентоспроможність автомобільного транспорту

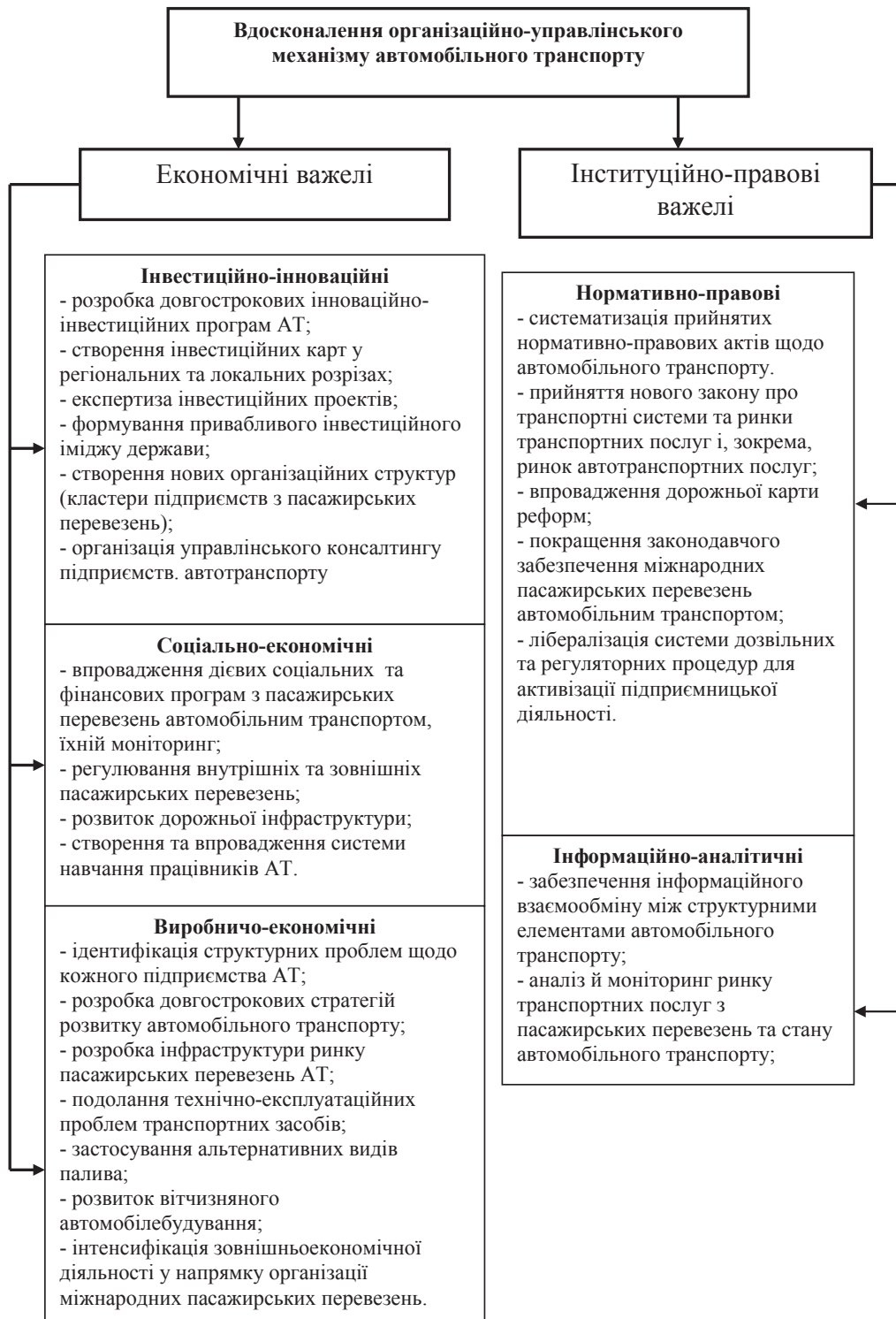


Рис. 2. Організаційно-управлінський механізм розвитку автомобільного транспорту

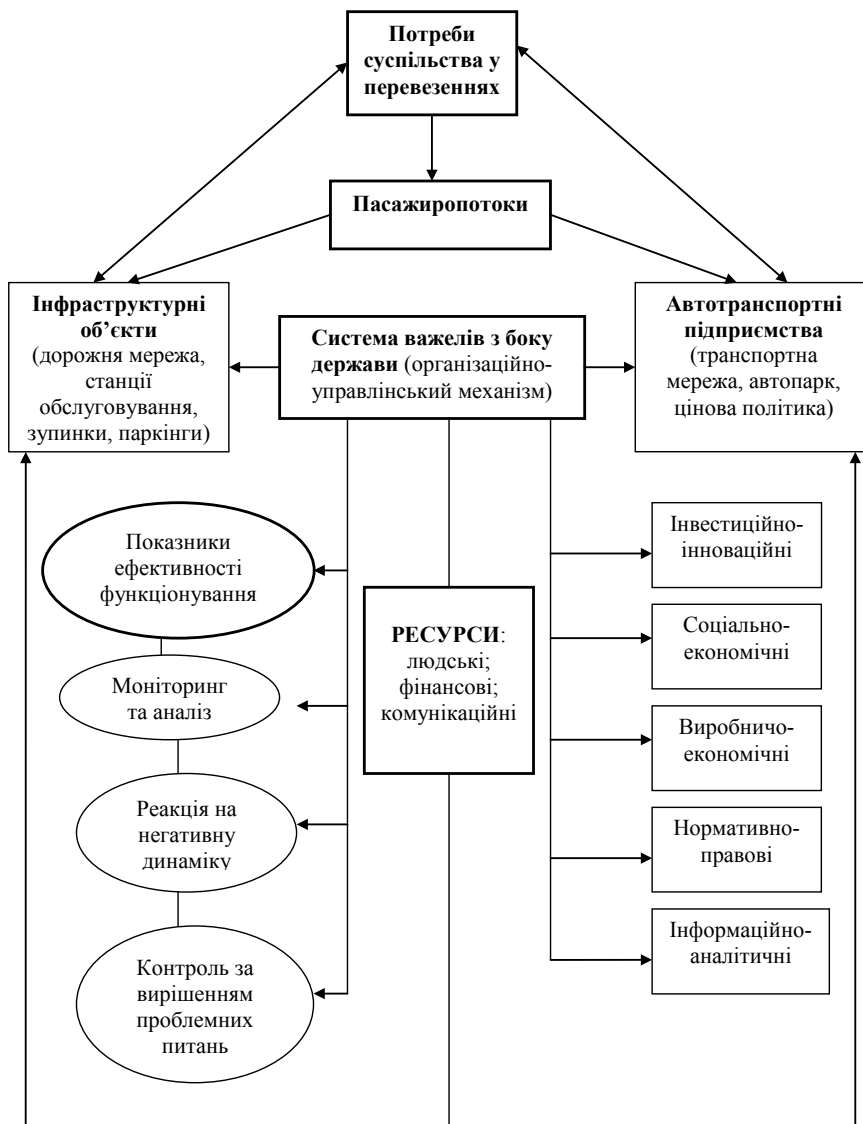


Рис. 3. Організаційна модель пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні

України як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках досі є низькою. Недостатнє регулювання галузі з боку держави, поверхневі реформи та низка інших факторів призвели до негативних тенденцій розвитку цього сегменту.

2. Комплексна реалізація та розвиток чотирьох основних груп позитивних чинників не лише впливатиме на становлення й ефективне функціонування ринку автомобільного транспорту, а й сприятиме зміцненню національної економіки, підвищенню іміджу держави на міжнародній арені. Для цього важливо вивчити позитивний досвід розвитку автомобільного транспорту країн, які пережили етап трансформацій, близький до українського, зокрема, Польщі; поєднати ключові елементи іноземного досвіду з власними ефективними напрацюваннями; на основі цього розробити та реалізувати організаційно-управлінський механізм розвитку автомобільного транспорту та організаційну модель пасажирських перевезень автотранспортом в Україні.

3. Відсутність або недостатнє функціонування хоча б однієї складової в підсистемах організаційно-управлінського механізму розвитку автомобільного транспорту призведе до порушення цілісності сис-

теми, внаслідок чого очікувані позитивні чинники нівелюються, знизиться потенціал ринку, а конкурентоспроможність даної галузі істотно зменшиться.

4. Автомобільний транспорт є складною динамічною системою, що складається з інфраструктурних об'єктів, автотранспортних підприємств та інших структурних елементів організації пасажирських перевезень і пов'язані з потребами у транспортуванні, фінансовими й людськими ресурсами, техніко-екологічними вимогами, соціально-економічними й правовими аспектами, дотриманням високого рівня безпеки.

5. Роль держави у формуванні ринку пасажирських перевезень автомобільним транспортом має бути регулюючою і включати такі функції як моніторинг та аналізу показників ефективності діяльності автомобільного транспорту; розробка й негайне впровадження (реакція) відповідних заходів з метою подолання кризових явищ; контроль за реалізацією цих заходів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Чернявська Т. А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2015. – № 3. – С. 68-76.
2. Мітеллаєва К. О. Наукові засади функціонування регіональної транспортної системи // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2014. – № 1(208). – С. 98-102.
3. Рогульський Р. Б. Динаміка розвитку параметрів і показників функціонування пасажирських транспортних систем значних міст: дис. ... кандидата техн. наук: 05.22.01 / Рогульський Роман Богданович. – Х., 2015. – 154 с.
4. Ільченко Д. А. Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу // Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. – 2017. – Т. 22. – Вип. 3(56). – С. 48-53.
5. Скочук М. П. Занепад автомобільного транспорту в результаті імітації реформ // Економіст. Наука і практика. Бізнес-аналітика [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/6301-zanepad-avtomoblnogo-transportu-v-rezultat-tacyi-reform.html>.
6. Павлюк А. В. Соціальні аспекти економічних процесів ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні // Наукові записки Інституту законодавства Верховної ради України. – 2016. – № 1. – С. 190-196.
7. Валиулліна З. В. Сучасні тенденції розвитку ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті // Економічний аналіз. – № 1. – Том 14. – 2013. – С. 38-45.
8. Sałek R. Zarządzanie i analiza możliwości rozwoju systemów transport intermodalnego w Polsce // Logistyka. – 2014. – № 3. – Р. 5596-5603.
9. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічна напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42-52.