

The dependence of the break-even point value on raising the rates of contributions to the pension system was found. The conclusions are made about the importance of state regulation and stabilization of the labor market as the first steps to ensure the financial stability of the pension system. It is necessary to stimulate an increase both in quantity and in labor prices, which will lead to an increase in the level of pensions in the future. An increase in the salary fund and contributions rates reduce profits and increase the break-even point with other unchanged factors, so companies need to have a stable economic development to provide the desired financial performance.

Keywords: pension system, pension contributions, saving fund, PAYG, profit, break-even point, privileged pensions, Alingham-Sandmo model, shadow economy.

Надійшла до редакції 3.09.18 р.

УДК 338.242 : 351.81 : [656 : 338.47] (477)

ІНСТИТУТИ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК

*П. А. Овчар, кандидат наук з державного управління,
Національний університет біоресурсів і природокористування України,
p.ovchar@ukr.net*

У статті досліджено інституційне забезпечення розвитку та його регулювання за рахунок впливу на функціонування автомобільного транспорту в Україні. Визначено функціональність основних інститутів-регуляторів у сфері автомобільного транспорту України, таких як: Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Міністерства інфраструктури України, Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), ДАК «Автомобільні дороги України», Державна служба України з безпеки на транспорті.

Проаналізовано стан використання коштів новоутвореного Державного дорожнього фонду в областях України. З огляду на поточну ситуацію, запропоновано напрями вирішення проблем неефективного використання коштів Державного дорожнього фонду в Україні. Зокрема, основними проблемами визначено неготовність державних службовців територіальних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування до використання коштів, відсутність досвіду об'єднаних територіальних громад, суб'єктивний інтерес до пролонгування терміну перебування коштів на депозитних рахунках з метою отримання прибутків, брак добросовісних підрядників з належною кваліфікацією кадрів, відсутність бачення пріоритетності відновлення автомобільних доріг на місцях.

Акцентовано увагу на недоліках інституційного забезпечення розвитку та регулювання автотранспортною сферою України, які проявляються в: укоріненні інституційних взаємодій існуючих органів державної влади з суб'єктивним перерозподілом ресурсів (особливо фінансових), що ускладнює можливості доступу до них навіть за умов створення нових прогресивних інститутів; інституційних розривах існуючих практик регулювання автотранспортною сферою з новітніми, більш прогресивними підходами, що проявляється в браку кадрового, матеріально-технічного, інформаційного забезпечення. В умовах існуючих інституційних недоліків звернено увагу на важливість децентралізації регулювання в сфері автомобільного транспорту. Розроблено алгоритм посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною сферою України.

© 2018. P. A. Ovchar. Published by the National Technical University Dnipro Polytechnic on behalf of Economics bulletin of the National Mining University. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution and reproduction in any medium provided the original work is property cited.

Ключові слова: автомобільний транспорт, інститути, Міністерство інфраструктури України, Державне агентство автомобільних доріг України, Державний дорожній фонд.

Постановка проблеми. Інститути розвитку та регулювання автомобільним транспортом в Україні слід розподіляти на регулятори і контролери. Це обумовлено тим, що інститути мають важливу властивість – владний вплив. Вони постають перед індивідами в якості історично-об’єктивних беззаперечних фактів, яким вони не можуть суперечити. Інститути самі по собі мають примусову владу над індивідом завдяки силі своєї фактичності та механізмам контролю, якими зазвичай вони наділені [1, с.44]. Інститути-регулятори включають: органи державної влади – профільні міністерства, інститут президентства як гарант, органи законодавчої і судової влади; дорадчі недержавні структури, що мають прямі важелі впливу на державно-управлінські рішення.

Інститути-контролери – це: органи самоорганізації – профільні, об’єднання продуцентів і надавачів послуг, споживачів, профспілок (працівників автотранспортної галузі); наукові організації, що займаються профільними дослідженнями; заклади освіти, що готують фахівців.

Дана публікація розкриває особливості інституційного забезпечення регулювання і розвитку автомобільного транспорту в Україні, що актуально в умовах існування численних недоліків, які посилюють соціальну напругу та економічну нестабільність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати даної публікації отримані на основі використання матеріалів чинного законодавства України, зокрема положень та інших нормативів з описом функціональності органів державної влади, які володіють регулюючими повноваженнями в сфері автомобільного транспорту. Також вагомий внесок у дослідження прикладних питань інституційного забезпечення регулювання автомобільним транспортом здійснили В. Кухарчик [2], Литовченко [1], К. Мітеллаєва [3], А. Міщенко [4] та інші.

Формулювання мети статті. Метою статті є дослідити та обґрунтувати пріоритети вдосконалення інституційного забезпечення розвитку та регулювання автомобільним транспортом в Україні.

Цілями статті поставлено:

- розкрити сфери впливу Міністерства інфраструктури України та його інституційних підрозділів, що здійснюють пряме чи опосередковане регулювання автотранспортною сферою;

- дослідити функціональність основних інститутів-регуляторів у сфері автомобільного транспорту України;

- проаналізувати переваги використання коштів Державного дорожнього фонду та запропонувати можливості вирішення проблем їх недовикористання на рівні областей;

- розробити алгоритм посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною сферою України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглянемо, які основні регулятори функціонують у сфері автомобільного транспорту України. Центральним профільним органом державної влади є Міністерство інфраструктури України. Дана структура функціонує з 2010 року, маючи таких попередників:

- з 1992 року – Міністерство транспорту України;

- з 2004 року – Міністерство транспорту та зв’язку України (реорганізація Міністерства транспорту України і Державного комітету зв’язку та інформатизації України);

- з 2010 року – Міністерство інфраструктури України (правонаступник Міністерства транспорту та зв’язку України, крім прав та обов’язків, пов’язаних із реалізацією функцій у сфері телекомунікацій, користування радіочастотним ресурсом України, надання послуг поштового зв’язку, а також Міністерства культури і туризму України в частині функцій з реалізації державної політики у сфері туризму [5]);

- з 2016 року – Міністерство інфраструктури України з виведенням повноважень регулювання туризмом (переведення його під юрисдикцію Міністерства економічного розвитку і торгівлі України);

- ймовірно у майбутньому – розширення функціональності Міністерства ін-

фраструктури України з перейменуванням у Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури України, що обґрунтовує чинне керівництво міністерства [6].

Відзначимо, що профільний центральний орган державної влади у сфері регулювання транспортом змінювався не так часто, як для інших сфер. Разом з тим, за різними оцінками це одне з найбільш корумпованих міністерств в Україні. За результатами інтерв'ю фахівців аудиторської компанії Deloitte Україна з учасниками транспортно-го ринку, представниками Мінінфраструктури, професійних і суспільних організацій, було виокремлено 18 корупційних схем, зокрема які мають пряме відношення до сфери автомобільного транспорту [7]. Велику роль у доланні даних деструктивних явищ мала б відігравати система Prozorro, а також саме Міністерство інфраструктури України, яке, до речі, затвердило 10 основних кроків у напрямі зниження рівня коруп-

ції [8]. Проте якщо дивитись на речі реалістично, то зміна корупційної парадигми регулювання автомобільною сферою має здійснюватись в умовах громадського контролю. Інший сценарій для української влади і суспільства видається малоімовірним.

Що стосується інститутів-регуляторів автомобільним транспортом, то в структурі Міністерства інфраструктури України функціонує департамент, орієнтований суто на дану сферу. Це Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, який напряму підпорядкований міністру інфраструктури. У той же час, низка інших департаментів мають прямий вплив на управлінські рішення щодо автомобільного транспорту, визначаючи нормативно-правове, фінансове забезпечення розвитку сфери, а також можливості її впливу на економіку та безпеку суспільства (рис. 1).



Рис. 1. Інституційні підрозділи Міністерства інфраструктури України, що здійснюють пряме чи опосередковане регулювання автотранспортною сферою

* Джерело: побудовано автором за: [9]

З ними згаданий департамент має чітко взаємодіяти, підтримуючи концептуальні засади розвитку сфери автомобільного транспорту.

Завданнями Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень згідно положення є [10]:

- участь у формуванні державної політики в сфері дорожнього господарства, автомобільного та міського електричного транспорту;

- надання керівництву Міністерства пропозицій щодо пріоритетних напрямків розвитку дорожнього господарства, автомобільного, міського електричного транспорту;

- забезпечення у межах своїх повноважень проведення єдиної економічної, тарифної та науково-технічної політики в сфері дорожнього господарства, автомобільного та міського електричного транспорту;

- виконання відповідно до законодавства функцій технічного регулювання, координації і контролю діяльності в сфері дорожнього господарства, автомобільного та міського електричного транспорту.

На Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Міністерства інфраструктури України покладено широке коло функціональних повноважень. Разом з тим, провідним центральним органом виконавчої влади у сфері автомобільного транспорту є Державне агентство автомобільних доріг України (або Укравтодор), діяльність якого координує міністр інфраструктури. Укравтодор функціонує з 1994 року.

Завдання Укравтодору в концептуальній частині корелюють з завданнями Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Міністерства інфраструктури України, однак є більш предметними. Також вони доповнюються господарською діяльністю ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України». Це підрядна компанія, яка є основним виконавцем робіт з утримання українських автошляхів загального користування; дочірні підприємства ПАТ ДАК (облавтодори) забезпечують безпечний та безперебійний рух автотранспорту на трасах у зимовий період; 100 % акцій належить державі, а до складу компа-

нії входять 33 дочірніх підприємства, що діють в усіх областях України і мають понад 400 філій (райавтодори, ДЕУ, ДЕД) [11]. Міністерству інфраструктури підпорядковуються також Державне агентство інфраструктурних проектів України, однак даний орган має відношення лише до авіаційного, морського та річкового транспорту [12].

Щодо ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України» з 2015 року ведуться політичні дискусії з приводу потреби його існування. Так, Постановою Кабінету Міністрів України від 10 липня 2015 року було затверджено пропозицію Державного агентства автомобільних доріг та Міністерства інфраструктури України щодо ліквідації зазначеним Агентством публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» [13]. Однак 7 грудня 2016 року Кабінет Міністрів України відмінив ліквідацію ДАК як функціонально важливого підприємства, хоча його заборгованість через неефективний менеджмент та нецільовий перерозподіл коштів є колосальною.

Також важливу роль в інституційному забезпеченні розвитку і регулювання автотранспортною сферою відіграє ще один підпорядкований Міністерству інфраструктури України підрозділ – Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), утворений 2014 року. Даний орган розпочав повноцінну діяльність у 2016 році. Згідно положення, Укртрансбезпека реалізує державну політику з питань безпеки, в тому числі на наземному транспорті [14]. Вона виконує важливі завдання перевірки легальності надання послуг перевезення, дотримання стандартів перевезень вантажів та пасажирів, вносить пропозиції органам державної влади щодо технічних стандартів надання послуг перевезень. Зокрема в 2018 році піднімається питання заборони надання послуг перевезень в автотранспортних засобах, які були переобладнані з вантажних.

На рис. 2 відображено функціональність основних профільних органів державної влади у сфері автомобільного транспорту. Це відображає напрями їхньої співпраці, у тому числі з координацією діяльності через інші центральні органи державної влади.

З рис. 2 бачимо, що функціональність основних інститутів-регуляторів у сфері автомобільного транспорту відображається в політичній, нормотворчій, інфраструктурній, фінансовій, господарській та координаційній складових. Особливого значення набуває узгодження діяльності даних інститутів щодо нормотворчої діяльності. Важливим аспектом також є розподіл сфер політичного впливу. Коли Укравтодор має зосереджувати свої ресурси на питаннях розвитку автотранспортної інфраструктури, то пи-

тання ДАК «Автомобільні дороги України» є виконавчими. У свою чергу Державне агентство автомобільних доріг більше виконує координаційну функцію, перебуваючи в складі Міністерства інфраструктури України, вносить пропозиції щодо вдосконалення політики у сфері дорожнього господарства. Необхідно, щоб дана структура посилювала важелі владного впливу в плані залучення громадських інститутів, надаючи регулюванню автомобільним транспортом ознак публічного управління.

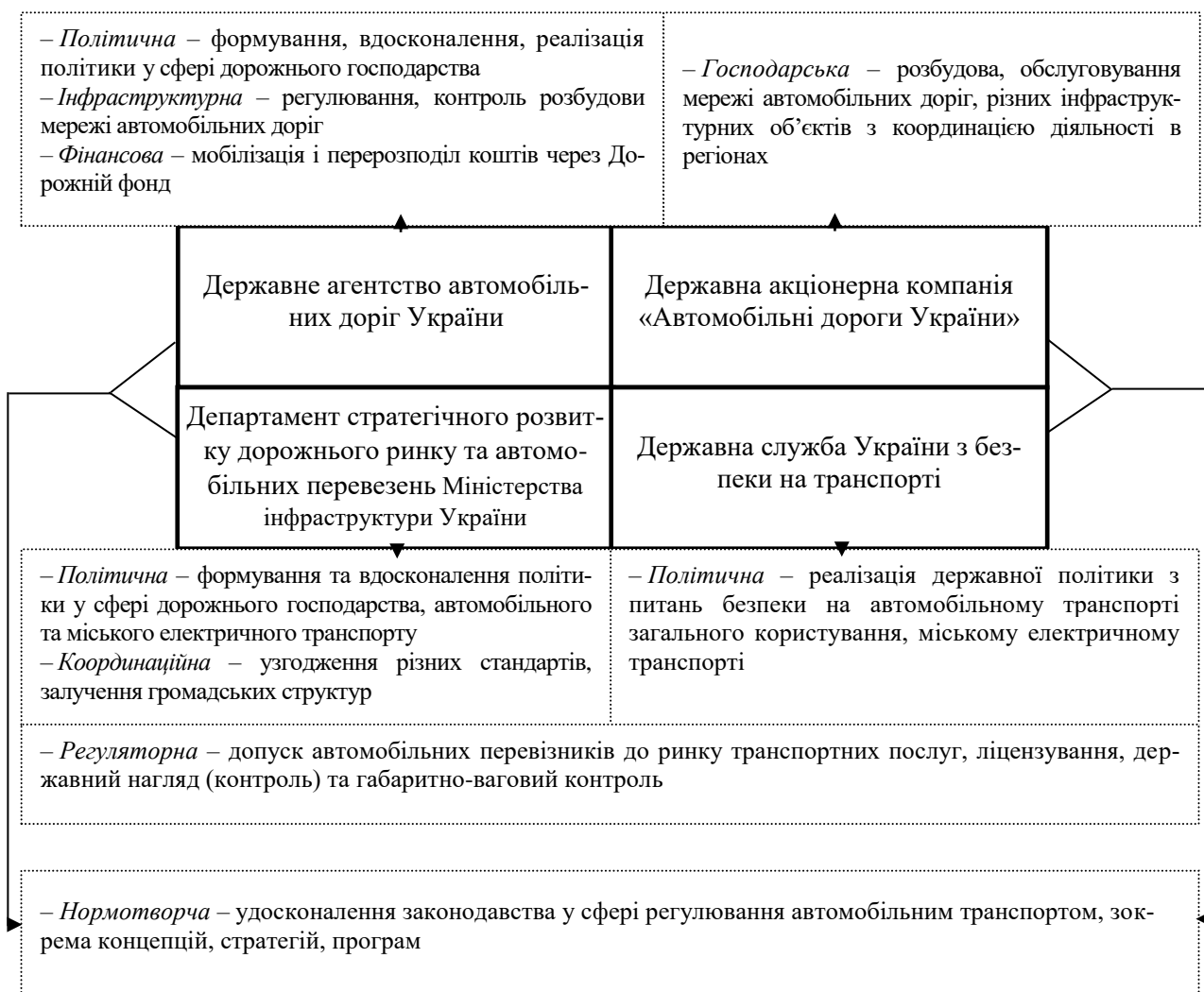


Рис. 2. Функціональність основних інститутів-регуляторів у сфері автомобільного транспорту України

* Джерело: узагальнено автором на основі нормативно-правових джерел

Що стосується Укртранбезпеки, то для даної структури чітко визначена мета регулювання. Разом з тим, її досягнення потребує узгодження управлінських рішень з іншими, визначеними на рис. 2, інститутами. Лише за таких умов можливе ефективне

й послідовне державне регулювання автомобільним транспортом та забезпечення його розвитку на стратегічну перспективу і на засадах безпеки.

У системі інституційного забезпечення розвитку та регулювання автотранспортною

сферою України особливої ваги набувають інститути, які дозволяють мобілізувати, акумулювати і перерозподіляти фінансові ресурси. Питання фінансового забезпечення регулювання автомобільним транспортом, тим паче на стратегічну перспективу, є доволі проблемним для України. З метою поступового його вирішення з 2018 року в Україні розпочав свою діяльність Державний дорожній фонд.

Незважаючи на його функціонування, Укравтодор станом на кінець липня 2018 року подає не дуже оптимістичну статистику використання регіонами його коштів (рис. 3). Хоча пройшло ще мало часу від отримання регіонами можливості залучення коштів Фонду, низькі показники їх використання підтверджують поточні труднощі реалізації багатьох рішень через відсутність належних механізмів.

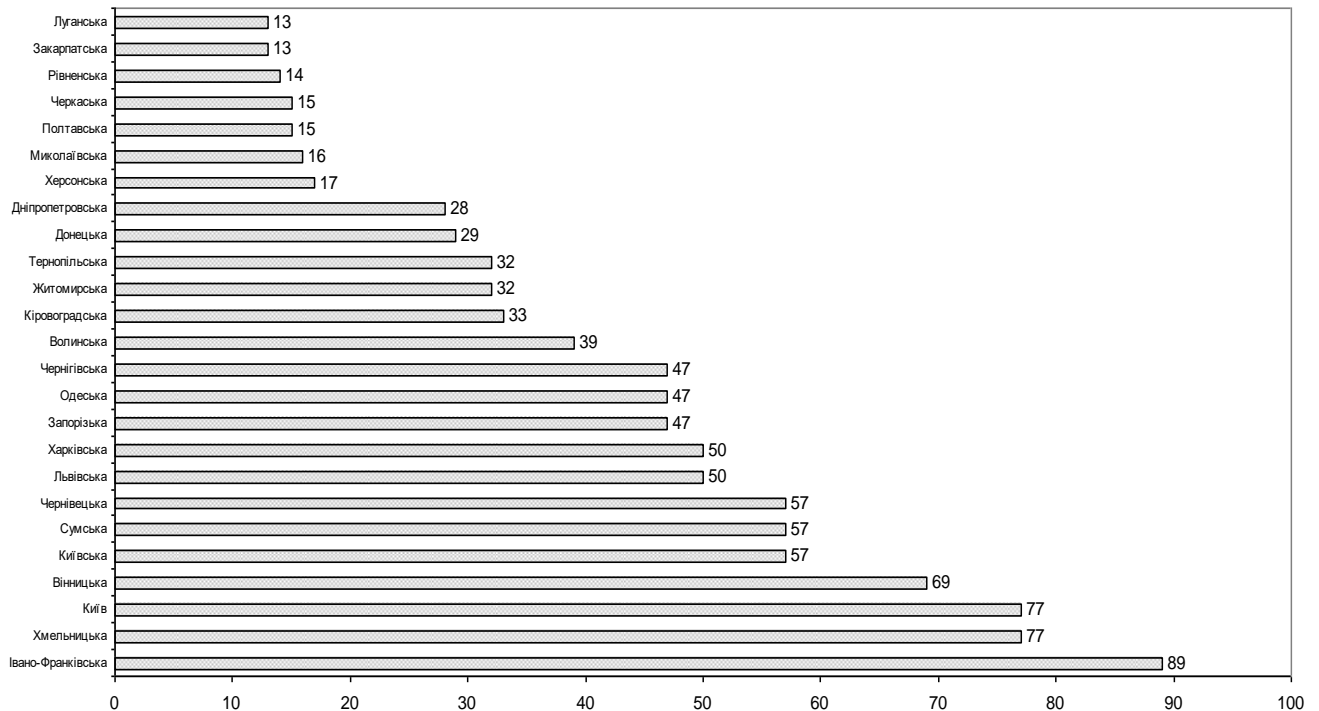


Рис. 3. Використання коштів Державного дорожнього фонду в областях України, станом на 31.07.2018 року, %

Джерело: побудовано за: [15]

У табл. 1 узагальнено можливості вирішення проблем використання коштів Державного дорожнього фонду в Україні.

Приклад створення Державного дорожнього фонду засвідчує недоліки інституційного забезпечення розвитку та регулювання автотранспортною сферою України, які проявляються в:

1) укоріненні інституційних взаємодій існуючих органів державної влади з суб'єктивним перерозподілом ресурсів (особливо фінансових), що ускладнює можливості доступу до них навіть за умов створення нових прогресивних інститутів;

2) інституційних розривах існуючих практик регулювання автотранспортною сферою з новітніми, більш прогресивними

підходами, що проявляється в браку кадрового, матеріально-технічного, інформаційного забезпечення.

Покращення ситуації щодо інституційного забезпечення розвитку та регулювання автотранспортною сферою України неможливо здійснити раптово. Періодичні політичні кризи за роки незалежності України підтвердили труднощі реалізації практично всіх реформ, спрямованих на долання корупційних практик та виявили інші недоліки. Найбільш реалістичним сценарієм виходу з існуючої ситуації є продовження децентралізації в Україні, яка з зрозумілих причин постійно гальмується, та посилення важелів впливу громадськості на процеси державного регулювання автотранспортною

сферою. Цього можна досягти не просто через розвиток громадського сектору автомобільного транспорту, а формування ефективних площадок взаємодій з місцевими органами державної влади і посилення тиску на центральний бюрократичний апарат. Пріоритет співпраці з місцевими владними структурами обумовлений тим, що ефектив-

ність реального тиску на центральні органи поки є низькою. З 2016 року при Державному агентстві автомобільних доріг України почала функціонувати Громадська рада, однак результати її діяльності поки обмежуються інформуванням про хід засідань і робочих нарад.

Таблиця 1

Проблеми та можливості вирішення проблеми неефективного використання коштів
Державного дорожнього фонду в Україні

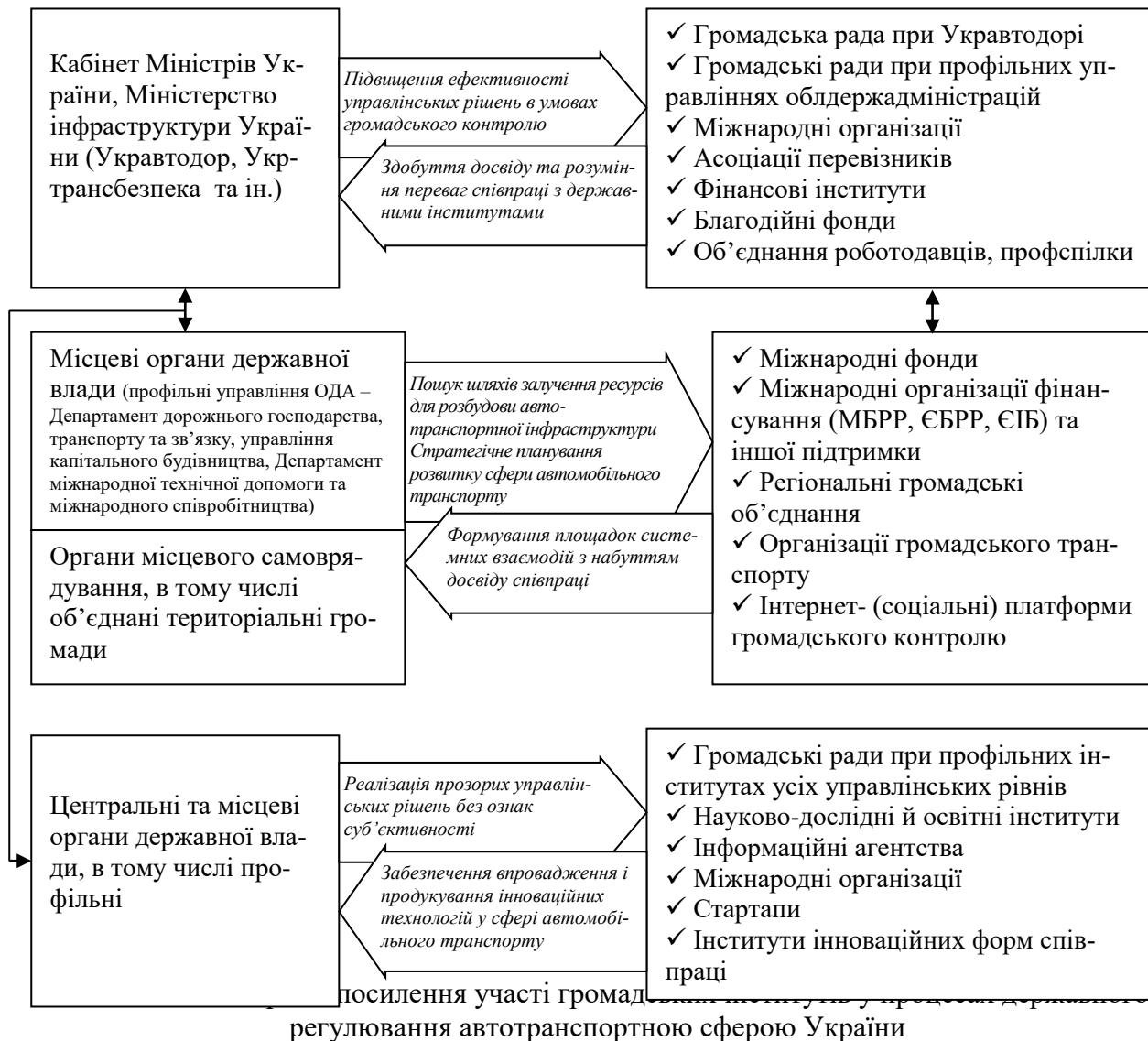
№ з/п	Зміст проблеми	Можливості вирішення
1	Неготовність державних службовців територіальних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування до використання коштів	Встановлення конкретного терміну використання певної частки виділених коштів з загрозою їх перенаправлення в інші регіони з більш позитивною практикою використання
2	Відсутність досвіду об'єднаних територіальних громад у використанні коштів Фонду, зокрема для відновлення доріг комунальної власності	Проведення роз'яснювальних зустрічей з керівниками об'єднаних територіальних громад, залучення до цих процесів місцевих громадських організацій
3	Суб'єктивний інтерес до пролонгування терміну перебування коштів на депозитних рахунках з метою отримання прибутків	Посилення громадського контролю і тиску щодо покращення стану доріг на місцях
4	Суб'єктивний інтерес щодо недовикористання коштів Фонду з подальшою їх централізацією та можливостями нецільового використання	Активна участь місцевих органів державної влади, органів місцевого самоврядування в проектах відновлення автотранспортної інфраструктури за кошти Фонду
5	Брак добросовісних підрядників з належною кваліфікацією кадрів	Активне використання системи «ProZorro» з метою недопущення «зацікавлених» підрядних організацій до тендерів та виконання робіт; проведення тендерів на прозорих конкурентних засадах
6	Відсутність бачення пріоритетності відновлення автомобільних доріг на місцях	Формування та реалізація обласних (локальних) стратегій розвитку автомобільних доріг на коротко- й середньостроковий періоди

* Джерело: узагальнено автором

Для того, щоб посилювати важелі впливу громадськості на управлінські рішення державних структур, для них слід у першу чергу співпрацювати з місцевими органами державної влади та органами місцевого самоврядування, накопичуючи досвід використання коштів Державного дорожнього фонду та різних міжнародних організацій (рис. 4). На наступних етапах державні структури будуть вимушені реагувати на думку громадськості в умовах налагоджених площадок системних взаємодій між громадськими та місцевими владними

інститутами. Результативний досвід співпраці громадських організацій з місцевою владою сприятиме розбудові всеукраїнської мережі таких структур з потужним політичним лобі на рівні центральних виконавчих і законодавчих органів влади.

Посилення участі громадськості в процесах державного регулювання автотранспортною сферою України передбачає залучення різного роду недержавних організацій, які можуть мути статус міжнародних, всеукраїнських і регіональних.



Особливу роль мають відігравати організації:

– які об'єднують конкретну групу суб'єктів сфери автомобільного транспорту (перевізників, споживачів автотранспортних послуг і т. д.), дозволяючи, таким чином, вирішувати вузькоспеціалізовані проблеми;

– які вирішують соціальні завдання сфери автомобільного транспорту (для прикладу, Міжнародний союз громадського транспорту, Асоціація легкорельсового транспорту);

– які підтримують впровадження та продукування інноваційних технологій у сфері автомобільного транспорту, в тому числі у конкретних сегментах.

Висновки. Отже, регулювання автомобільним транспортом є складним процесом, що залучає значну кількість інститутів – як державних, так і недержавних. Їх сис-

темна і послідовна співпраця з укоріненням прогресивних тенденцій розвитку сфери формує належне інституціональне середовище, доповнене культурними і ціннісно-ментальними характеристиками. Для України інституційне забезпечення розвитку та регулювання автотранспортною сферою потребує покращення. Існуюча інституційна основа вимагає якісного вдосконалення з протидією корупційним практикам. Цього можна досягнути через подальші процеси децентралізації регулювання даною сферою, поширення практики використання коштів Державного дорожнього фонду та активне просування проектів на рівні міжнародних організацій. Це складний процес, який потребує зміцнення позицій та важелів впливу суб'єктів бізнесу (автотранспортних підприємств, інших комерційних інститутів) на органи державної влади. Актуальним меха-

нізмом у цьому має бути державно-приватне партнерство як тематика подальших досліджень автора. Даний механізм при існуючій ситуації є реальним сценарієм вирішення численних проблем щодо стихійного розвитку сфери автомобільного транспорту в Україні.

Література

1. Литовченко І. В. Соціальний інститут як об'єкт соціально-філософського аналізу / І. В. Литовченко // Вісник Національного авіаційного університету. Сер. : Філософія. Культурологія. – 2013. – № 2. – С. 43–47.

2. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан / В. Г. Кухарчик // Економічні інновації : зб. наук. пр. – Одеса : ІПРЕ-ЕД НАН України, 2009. – Вип. 39. – С. 50–57.

3. Мітеллаєва, К. О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону / К. О. Мітеллаєва // Культура народів Причорномор'я. – 2013. – № 256. – С. 77–80.

4. Міщенко А. В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А. В. Міщенко // Проблеми законності : респ. міжвідом. наук. зб. – Х., 2006. – Вип. 84. – С. 19–25.

5. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : Президент України; Указ, Схема від 9.12.2010 року № 1085/2010 : Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010>

6. Омелян хоче перейменувати міністерство інфраструктури, а заодно й свою посаду (10.11.2016) : ТСН [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://tsn.ua/politika/omelyan-hoche-pereymenuvati-ministerstvo-infrastrukturi-a-zaodno-y-svoyu-posadu-803250.html>

7. Вісімнадцять корупційних схем у галузі інфраструктури України (12.12.2016) : Тиждень.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://tyzhden.ua/Infographics/180708>

8. В Міністерстві інфраструктури розроблено 10 основних кроків у напрямі зниження рівня корупції (27.09.2016) : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/27647.html>

9. Структура Міністерства : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html>

10. Положення про Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Міністерства інфраструктури України : PRO. Платформа ефективного регулювання [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://regulation.gov.ua/documents/id242733>

11. Уряд відмінив ліквідацію Державної компанії «Автомобільні дороги України» (7.12.2016) : Державне агентство автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukravtodor.gov.ua/press/news/uriad_vidminyv_lik

vidatsiiu_derzhavnoi_kompanii_avtomobilni_dorohy_ukrainy.html

12. Державне агентство інфраструктурних проєктів України : Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/ua/uryad-ta-organi-vladi/derzhavne-agentstvo-infrastruktturnih-proektiv-ukrayini>

13. Про деякі питання публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги : Кабінет Міністрів України; Постанова, Перелік від 10.07.2015 року № 576 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/576-2015-%D0%BF>

14. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Кабінет Міністрів України; Постанова, Положення від 11.02.2015 року № 103 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>

15. МІУ опублікувало рейтинг областей за видатками на ремонт доріг (інфографіка) (5.08.2018) : фінновини [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://news.finance.ua/ua/news/-/431690/miu-opublikovalo-rejtyng-oblastej-za-vydatkami-na-remont-dorig-infografika>

References

1. Lytovchenko I. V. *Sotsialnyy instytut yak obyekt sotsialno-filosofskoho analizu* [Social institute as object of socialphilosophical analysis] / I. V. Lytovchenko // *Visnyk Natsionalnogo aviatsiynoho universytetu*. Ser. : Filosofiya. Kulturologiya. – 2013. – № 2. – P. 43–47.

2. Kukharchyk V. H. *Mizhnarodna torhivlia transportnyy posluhyhamy: suchasnyy stan* [International trade in transport services: current situation] / V. H. Kukharchyk. // *Ekonomichni innovatsii: Zbirnyk naukovykh prats.* – Odessa : IPREED NAN Ukrainy, 2009. – Vyp. 39. – P. 50–57.

3. Mitellaieva K. O. *Regionalna transportna systema ta ii mistse v sotsialno-ekonomichnomu rozvytku regionu* [Regional transport system and her place in social-economy development of region] / K. O. Mitellaieva // *Kultura narodov Prichernomor'ya.* – 2013. – №256. – P. 77–80.

4. Mishchenko A. V. *Istorychne mistse i funktsii perevezen v strukturi ekonomiky Ukrainy* [Historical sites and transport functions in the economic structure of Ukraine]. / A. V. Mishchenko // *Problemy zakonnosti : resp. mizhvidom. nauk. zb.* – Kh., 2006. – Vyp. 84. – P. 19–25.

5. *Pro optymizatsii systemy` tsestralnykh organiv vykonavchoyi vlady`* [About optimization of the system of central executive bodies]: Prezydent Ukrayiny; Ukaz, Schema vid 9.12.2010 roku № 1085/2010 : *Zakonodavstvo Ukrayiny* [Elektronnyy resurs]. – Rezhym`m dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1085/2010>

6. *Omelyan khoche pereymenuvaty ministerstvo infrastruktury, a zaodno y svoyu posadu* [Omelyan wants to rename the ministry of infrastructure, and in concert and his position] (10.11.2016) : TSN [Elektronnyy

- resurs]. – Rezhym dostupu : <https://tsn.ua/politika/omelyan-hoche-pereymenuvati-ministerstvo-infrastrukturi-a-zaodno-y-svoyu-posadu-803250.html>
7. *Visimnadtsyat koruptsiynykh skhem u haluzi infrastruktury Ukrainy* [Eighteen corruption charts are in industry of infrastructure of Ukraine] (12.12.2016) : Tyzhden.ua [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://tyzhden.ua/Infographics/180708>
8. *V Ministerstvi infrastruktury rozrobleno 10 osnovnykh krokiv u napryami znyzhennya rivnya koruptsii* [In Ministry of infrastructure 10 basic steps worked out in the direction of decline of level of corruption] (27.09.2016) : Ministerstvo infrastruktury` Ukrainy` [Elektronny`j resurs]. – Rezhym dostupu : <https://mtu.gov.ua/news/27647.html>
9. *A structure of Ministry : is Ministry of infrastructure of Ukraine* [A structure of Ministry: [Ministry of infrastructure of Ukraine] [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <https://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html>
10. *Polozhennya pro Departament strategichnogo rozvytku dorozhniogo rynku ta avtomobilnykh perevezhen` Ministerstva infrastruktury Ukrainy* [Position about Department of strategic travelling market development and motor-car transportations of Ministry of infrastructure of Ukraine] : PRO. Platforma efekty`vnoho reguluvannya [Elektronny`j resurs]. – Rezhym dostupu : <https://regulation.gov.ua/documents/id242733>
11. *Uryad vidminyv likvidatsiyu Derzhavnoyi kompaniyi «Avtomobilni dorogy Ukrainy»* [Government abolished liquidation of the State company «highways of Ukraine»] (7.12.2016) : Derzhavne agentstvo avtomobilnykh dorih Ukrainy [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu :
- http://ukravtodor.gov.ua/press/news/uriad_vidminyv_lik_vidatsiyu_derzhavnoi_kompanii_avtomobilni_dorohy_uk_rainy.html
12. *Derzhavne agentstvo infrastrukturykh proektiv Ukrainy : Uryadovyy portal* [State agency of infrastructural projects of Ukraine: Governmental portal] [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <https://www.kmu.gov.ua/ua/uryad-ta-organi-vladi/derzhavne-agentstvo-infrastrukturykh-proektiv-ukrainy>
13. *Pro deyaki pytannya publichnogo aktsionernoho tovarystva «Derzhavna aktsionerna kompaniya «Avtomobilni dorogy* [About some questions of public joint-stock company «State stock association «highways] [...] : Kabinet Ministriv Ukrainy`; Postanova, Perelik vid 10.07.2015 roku # 576 [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/576-2015-%D0%BF>
14. *Pro zatverdzhennya Polozhennya pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti*: [About claim of Statute about Government service of Ukraine from safety on a transport] Kabinet Ministriv Ukrainy`; Postanova, Polozhennya vid 11.02.2015 roku # 103 [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>
15. *MIU opublikovalo reyting oblastey za vydatkami` na remont dorog* [MIU published rating of areas after charges on repair of roads] (infografika) (5.08.2018) : fi.novy`ny` [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <https://news.finance.ua/ua/news/-/431690/miu-opublikovalo-rejtyng-oblastej-za-vydatkami-na-remont-dorog-infografika>

ИНСТИТУТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

*П. А. Овчар, кандидат наук по государственному управлению,
Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины*

В статье исследовано институциональное обеспечение развития и его регулирования за счет влияния на функционирование автомобильного транспорта в Украине. Определена функциональность основных институтов-регуляторов в сфере автомобильного транспорта Украины, таких как: Департамент стратегического развития дорожного рынка и автомобильных перевозок Министерства инфраструктуры Украины, Государственное агентство автомобильных дорог Украины (Укравтодор), ГАК «Автомобильные дороги Украины», Государственная служба Украины по безопасности на транспорте.

Проанализировано состояние использования средств вновь созданного Государственного дорожного фонда в областях Украины. Учитывая текущую ситуацию, предложены направления решения проблем неэффективного использования средств Государственного дорожного фонда в Украине. В частности, основными проблемами определены неготовность государственных служащих территориальных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления к использованию средств, отсутствие опыта объединенных территориальных общин, субъективный интерес к пролонгации срока пребывания средств на депозитных счетах с целью получения прибыли, недостаток добросовестных подрядчиков с должной квалификацией кадров, отсутствие видения приоритетности восстановления автомобильных дорог на местах.

Акцентируется внимание на недостатках институционального обеспечения развития и регулирования автотранспортной сферы Украины, которые проявляются в: укоренении институциональных взаимодействий существующих органов государственной власти с субъективным перераспределением ресурсов (особенно финансовых), что затрудняет возможности доступа к ним даже в условиях создания новых прогрессивных институтов; институциональных разрывах существующих практик регулирования автотранспортной сферы с новейшими, более прогрессивными подходами, что проявляется в браке кадрового, материально-технического, информационного обеспечения. В условиях существующих институциональных недостатков обращено внимание на важность децентрализации регулирования в сфере автомобильного транспорта. Разработан алгоритм усиления участия общественных институтов в процессах государственного регулирования автотранспортной сферы Украины.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, институты, Министерство инфраструктуры Украины, Государственное агентство автомобильных дорог Украины, Государственный дорожный фонд.

INSTITUTIONS OF AUTOMOBILE TRANSPORT REGULATION IN UKRAINE AND ITS EFFECT ON ECONOMIC DEVELOPMENT

*P. A. Ovchar, Ph. D in Public Administration,
National University of Bioresources and Natural Resources of Ukraine*

The institutional support of development of automobile transport in Ukraine and its regulation through the influence on its functioning is analyzed. The functionality of the main institutions-regulators in the sphere of automobile transport of Ukraine has been determined, such as: Department for Strategic Development of the Road Market and Automobile Transportation of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, State Agency of Automobile Roads of Ukraine (Ukravtodor), State Automobile Roads of Ukraine, State Service of Ukraine for Transport Safety.

The state of using funds of the newly created State Road Fund in the regions of Ukraine is analyzed. Taking the current situation into account, the directions of solving the problems of inefficient use of funds of the State Road Fund in Ukraine are proposed. In particular, the main problems identified are the unwillingness of civil servants of territorial authorities of executive power and local authorities to use funds, lack of experience of united territorial communities, subjective interest in prolonging the period of keeping funds on deposit accounts in order to generate profits, lack of good contractors with appropriate qualification of personnel, lack of vision of the priority of restoration of highways on the ground.

An emphasis is made on the disadvantages of institutional provision of development and regulation of the automobile transport sector of Ukraine, which are manifested in: strengthening of the institutional interactions of existing state authorities with subjective redistribution of resources (especially financial ones), which complicates access to them even in the conditions of creation of new progressive institutions; institutional breaks of existing practices in automobile transport regulation with the latest, more progressive approaches, which manifests itself in a shortage of personnel, material, technical and information support. In the context of existing institutional weaknesses, attention was paid to the importance of decentralization of regulation in the field of automobile transport. The algorithm of strengthening the participation of public institutions in the processes of state regulation of motor transport sphere of Ukraine is developed.

Keywords: automobile transport, institutions, Ministry of Infrastructure of Ukraine, State Agency of Automobile Roads of Ukraine, State Road Fund.

Надійшла до редакції 17.08.18 р.