

УДК 351.81

Петренко Олександр Миколайович

*доктор технічних наук, доцент,
доцент кафедри електричного транспорту
Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова*

Петренко Александр Николаевич

*доктор технических наук, доцент,
доцент кафедры электрического транспорта
Харьковский национальный университет
городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

Petrenko Oleksandr

*Doctor of Engineering, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Electrical Transport
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

**ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ
ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ
АВТОТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
THE THEORETICAL SUBSTANTIATION OF NECESSITY OF
PERFECTION OF STATE REGULATION OF ROAD TRANSPORT
ACTIVITIES**

*Анотація. В статті розглянуто обґрунтування необхідності
вдосконалення державного регулювання автотранспортної діяльності.*

Визначено, головні завдання державного регулювання автотранспортної діяльності такі як забезпечення безпеки в інтересах суспільства; пом'якшення негативних наслідків природної монополії шляхом введення гарантій; контроль над витратами на перевезення; стимулювання розвитку економіки; контроль за рівнем тарифів; контроль за соціальними витратами та ін. Для виконання функцій у сфері регулювання автотранспортної діяльності держава використовує нормативно-правові, економічні та комплексні методи.

Визначено особливості, врахування яких необхідне для практичної діяльності органів регулювання автотранспортної діяльності на сучасному етапі. По-перше, відсутність у державних службовців і працівників апарату органів управління автомобільним транспортом достатнього досвіду регулювання автотранспортної діяльності. По-друге, відсутність методів оперативної оцінки стану попиту та пропозиції на автотранспортну діяльність. По-третє, слабе правове забезпечення транспортно-комерційної діяльності та невідповідність діючих транспортних норм, мінливих економічних умов. У господарському законодавстві немає зараз повного набору актів, які б безпосередньо визначали комерційний статус юридичних осіб і підприємців в умовах формування автотранспортного ринку.

Доведено, що держава має знижувати участь в якості підприємця на конкурентних ринках перевізних автотранспортних послуг, реалізовувати інвестиційні проекти. Підвищувати ефективність використання активів суб'єктів автомобільного транспорту. Система оподаткування повинна мати диференційований підхід, а також враховувати істотні відмінності в рентабельності.

Ключові слова: *державне регулювання, автомобільний транспорт, автотранспортна діяльність, транспортна інфраструктура.*

Аннотация. В статье рассмотрено обоснование необходимости совершенствования государственного регулирования автотранспортной деятельности. Определено, главные задачи государственного регулирования автотранспортной деятельности такие как обеспечение безопасности в интересах общества; смягчение отрицательных последствий естественной монополии путем введения гарантий; контроль над затратами на перевозки; стимулирование развития экономики; контроль за уровнем тарифов; контроль за социальными расходами и др. Для выполнения функций в сфере регулирования автотранспортной деятельности государство использует нормативно-правовые, экономические и комплексные методы.

Определены особенности, учет которых необходим для практической деятельности органов регулирования автотранспортной деятельности на современном этапе. Во-первых, отсутствие у государственных служащих и работников аппарата органов управления автомобильным транспортом достаточного опыта регулирования автотранспортной деятельности. Во-вторых, отсутствие методов оперативной оценки состояния спроса и предложения на автотранспортную деятельность. В-третьих, слабое правовое обеспечение транспортно-коммерческой деятельности и несоответствие действующих транспортных норм, меняющихся экономических условий. В хозяйственном законодательстве нет сейчас полного набора актов, которые бы прямо определяли коммерческий статус юридических лиц и предпринимателей в условиях формирования автотранспортного рынка.

Доказано, что государство должно снижать участие в качестве предпринимателя на конкурентных рынках перевозочных автотранспортных услуг, реализовывать инвестиционные проекты. Повышать эффективность использования активов субъектов автомобильного транспорта. Система налогообложения должна иметь

дифференцированный подход, а также учитывать существенные различия в рентабельности.

Ключевые слова: государственное регулирование, автомобильный транспорт, автотранспортная деятельность, транспортная инфраструктура.

Summary. *In the article the substantiation of necessity of perfection of state regulation of the trucking business. The main tasks of the state regulation of motor transport activities such as ensuring security in the interests of society; mitigation of the negative effects of natural monopoly through the introduction of guarantees; control over transportation costs; stimulation of economic development; control over the level of tariffs; control over social costs, etc. The state uses legal, economic and integrated methods to perform functions in the sphere of regulation of road transport activities.*

The features which account is necessary for practical activity of bodies of regulation of motor transport activity at the present stage are defined. First-the lack of civil servants and employees of the administration of road transport sufficient experience in the regulation of road transport activities. Secondly, there is a lack of methods for the rapid assessment of supply and demand for road transport. Thirdly, the weak legal provision for the transportation and commercial activities and the inadequacy of existing transport standards, a changing economic environment. In the economic legislation there is now a full set of acts that would directly determine the commercial status of legal entities and entrepreneurs in the formation of the road market.

It is proved that the state should reduce participation as an entrepreneur in the competitive markets of transportation transport services, implement investment projects. To increase the efficiency of the use of the assets of road transport entities. The tax system should have a differentiated approach, as well as take into account significant differences in profitability.

Key words: *state regulation, road transport, road transport activities, transport infrastructure.*

Постановка проблеми. У період трансформаційних змін економіки України, форми взаємовідносин між учасниками ринку, а також між учасниками ринку і державою стали особливо актуальними.

Регулююча роль державних галузевих органів управління на автомобільному транспорті, що є об'єктом дослідження, з приватної чи корпоративної форми власності надзвичайно обмежена, за відсутності прямих директивних, нормативних та фінансових важелів впливу. Регулювання автотранспортної діяльності необхідно здійснювати через ліцензування, квотування послуг, загальну регламентацію цієї діяльності, тому тут потрібні фундаментальні правила в інтересах громадської безпеки.

Проблема державного регулювання – одна з найскладніших і болючих. Засоби її вирішення залежать від безлічі умов, традицій та інших факторів. Проте, можливо визначити розумні межі регулювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи державного регулювання ринку автотранспортних послуг висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Вагомий внесок у дослідження особливостей впливу держави на транспортну систему зробили такі вчені, М.Н. Бідняк [1], В.В. Біліченко [1], С.М. Вдовенко [2], Ю.С. Вдовенко [2], І.В. Горобінська [3], Н.І. Кара [4], Г.В. Корецька [4], В.Р. Краївська [4], С.А. Легкий [5], А.В. Матвеєва [6], А.В. Павлюк [7], В.Г. Шинкаренко [11], Л.Г. Харсун [12] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються шляхи удосконалення організації автотранспортних послуг, ціноутворення, податкового та нормативно-правового регулювання, а також кадрової політики та соціальних гарантій.

Формулювання цілей статті. Ціллю даної статті є теоретичне обґрунтування необхідності вдосконалення державного регулювання автотранспортної діяльності, та надання пропозицій з даного удосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобільний транспорт являє собою природну монополію, що неминуче призводить до виникнення стримуючих факторів його розвитку. Висока конкуренція, викликана надлишком транспортних засобів, для перевезення вантажів і пасажирів призведе до заморожування капіталу. Як у першому випадку і в другому потрібне державне втручання. У першому, для пом'якшення негативних наслідків природної монополії, подання певних гарантій споживачу і жорсткого контролю за виконанням норм і правил, у другому – введення кількісних і якісних обмежень.

Формування ринку в автотранспортній галузі має спиратися на державне регулювання та виділення територіальних структур управління, як організаційного початку функціонування галузі.

При регулюванні автотранспортного ринку, держава поєднує економічні та адміністративні методи впливу на роботу транспорту, здійснюється регулювання, як в довгостроковому, так і в оперативному аспектах.

Державне регулювання виконує коригуючу і координуючу функцію і має відповідний їй організаційний механізм управління.

Регулююча дія держави, як показує досвід, може приймати найрізноманітніші форми. Поширене, наприклад, регулювання початку або припинення діяльності підприємств шляхом обмеження числа, що допускаються до даного виду діяльності підприємств, обмеження допустимої виробничої потужності підприємства. Іншим типовим засобом є регулювання спектру підприємством послуг, у тому числі за видами послуг. Такі регулюючі положення вводяться з метою обмеження

конкуренції, або для забезпечення надання послуг, які інакше не надавалися б.

Поширення набули так звані «якісні» вимоги до перевізника. Вони вводяться, як правило, з метою забезпечення «придатності» потенційного перевізника (його фінансової, юридичної та комерційної стабільності) та експлуатаційної безпеки (сертифікація і техогляд транспортних засобів, облік годин роботи тощо) [1, с. 65].

Розвиток ринкових відносин і ліквідація системи прямого адміністративного управління транспортом сприймаються більшістю як ліквідація системи державного регулювання взагалі. Пропоновані заходи з державного регулювання транспортної діяльності оцінюються найчастіше як втручання в господарську діяльність підприємства.

На думку вчених С. Матійко [4], В Степанова [8], необхідність державного регулювання пояснюється цілою низкою причин.

Відомо, що автомобільний транспорт є одним з основних забруднювачів навколишнього середовища, включаючи атмосферне повітря токсичними викидами і рівень транспортного шуму і вібрації, які в багато разів перевищують допустимі межі, в силу катастрофічного відставання технічного рівня рухомого складу, від рівня провідних зарубіжних країн, а також старіння автомобільного парку, ввезення іноземних автомобілів, що не відповідають екологічним вимогам, і в силу відсутності контролю за якістю спожитого палива.

В даному випадку необхідно не тільки встановлювати, але і контролювати єдині норми, стандарти і правила в області охорони навколишнього середовища при експлуатації автотранспортних засобів, безпеки дорожнього руху. Без прямої участі державних органів, ці проблеми вирішити неможливо.

Закони України «Про дорожній рух» [6] «Про автомобільний транспорт» [7] передбачають контроль за дотриманням обов'язкових вимог

державних стандартів і технічних регламентів при виготовленні, експлуатації та дотримання безпеки дорожнього руху, однак відповідальність за порушення зазначених норм чітко не регламентована і регулююча роль держави в даних проблемах слабо простежується.

Автомобільний транспорт не може нормально виконувати свої функції по доставці вантажів і пасажирів без загальної регламентації його діяльності і в першу чергу:

- Правил перевезень вантажів і пасажирів;
- Організації технічного обслуговування і ремонту;
- Вимог до професійної придатності фахівців і водійського складу;
- Дотриманні норм безпечної експлуатації автомобільного транспорту;
- Прогнозуванні та розвитку громадського пасажирського транспорту і т. д.

Таким чином, головними завданнями державного регулювання автотранспортної діяльності є:

1. Забезпечення безпеки в інтересах суспільства.
2. Пом'якшення негативних наслідків природної монополії шляхом введення гарантій.
3. Контроль над витратами на перевезення.
4. Стимулювання розвитку економіки.
5. Контроль за рівнем тарифів.
6. Контроль за соціальними витратами та ін.

Для виконання функцій у сфері регулювання автотранспортної діяльності держава використовує нормативно-правові, економічні та комплексні методи. Нормативно-правові методи можуть бути спрямовані на забезпечення безпеки та регулювання ринку транспортних послуг. До числа нормативно-правових методів, що забезпечують безпеку автомобільного транспорту, включаються, наприклад, правила дорожнього

руху, статут автомобільного транспорту, правила перевезення небезпечних вантажів, стандарти екологічної безпеки і т. д. До методів регулювання ринку транспортних послуг слід віднести ліцензування та квотування.

Економічні методи регулювання транспортних послуг включають податки, тарифи, штрафні санкції, банківські проценти за кредит, пільги і т. д. Комплексні методи регулювання автотранспортної діяльності являють собою синтез нормативно-правових та економічних заходів, які застосовуються в сукупності. Статут автомобільного транспорту, як нормативно-правовий акт, передбачає регулювання автотранспортної діяльності. Аналогічну спрямованість мають правила перевезень вантажів і пасажирів.

У кризових умовах, коли автотранспортний і товарний ринки України не збалансовані, різні види автотранспортної діяльності нерівно вигідні і під загрозою зриву може опинитися обслуговування окремих груп споживачів автотранспортних послуг, ось тут система державного регулювання автотранспортного ринку повинна включати досить жорсткі адміністративні важелі.

Тому будь-які дії органів державного регулювання, спрямовані на обмеження діяльності господарюючих суб'єктів автомобільного транспорту, повинні бути спрямовані на покращення обслуговування населення.

При цьому слід враховувати, що вітчизняна і зарубіжна практика свідчать про одне: природний монополіст-транспортник у всіх випадках прагне витягти зі свого становища максимальну користь, відмовляючись від не вигідних для нього перевезень, довільно завищуючи тарифи. Тому при державному регулюванні наділяючи їх, правом на монополієне обслуговування свого сектора ринку, в обов'язковому порядку зберігає за собою функції контролю якості обслуговування клієнтури, рівня тарифів, відсутності відмов в обслуговуванні і т. д.

Вважаємо обґрунтованими твердження В. Шинкаренка [10, с. 85], що транспортні тарифи-виключно важлива складова нормально функціонуючого ринку товарів і послуг.

Український бізнес і суспільство в цілому надзвичайно зацікавлені в тому, щоб сучасна тарифна політика давала стимули і для великої промисловості, і для малого бізнесу, і для індивідуального підприємця.

Тарифи повинні перестати стрибати від випадку до випадку і створювати ґрунт для корупції. Вони повинні бути стимулюючими і такими, що забезпечують конкурентоспроможність продукції українських виробників. Держава зобов'язана забезпечити контроль ціноутворення на автомобільному транспорті.

На підтвердження зроблених висновків можна привести безліч прикладів спроб будь-якими шляхами завищити тарифи, використовуючи свою монополію або ряд інших обставин. Однак ринок, конкуренція, державні регулятори повинні стримувати ці процеси.

Аналіз діючої системи нормативних актів на автомобільному транспорті показує, що вони не відповідають повною мірою умовам ринкового господарювання і вимагають перегляду і принципових змін.

С. Легкий [3, с. 125] стверджує, що в умовах змінюваного організаційно-правового статусу підприємств, економічні відносини між ними всередині галузі надмірно регламентовані. Поряд з взаємовідносинами між самими підприємствами, немає достатньо чіткої системи взаємовідносин між Міністерством інфраструктури України та підприємствами.

На даному етапі практично відсутній нормативний документ, який би чітко і конкретно визначав принципи регулювання господарської діяльності з боку Міністерства інфраструктури України та їх взаємних зобов'язань і відповідальності.

Система регулювання діяльності на автотранспорті розглядалася в

роботах А. Павлюка [5], що дозволяє погодитися з думкою про поділ її на три складових: конкуренція, або ринкове саморегулювання, корпоративне саморегулювання, державне регулювання.

Слід звернути увагу, що в умовах надто жорсткого або дуже слабкого державного регулювання автотранспортної діяльності формується тіньова економіка, частка якої навіть для більшості розвинутих країн значна у загальному обсязі національного продукту.

Організаційно-економічний механізм управління ринку автотранспортних послуг, розкриває у своїх працях С. Тульчинська [9]. Автор вважає, що механізм реалізує функції державного регулювання транспортної галузі, використовуючи засоби прямого державного регулювання: адміністративні, цільове фінансування, систему державних закупівель, участь у економіці регіону як самостійного господарюючого суб'єкта і засоби непрямого державного регулювання (грошово-кредитна політика, бюджетно-податкова політика, амортизаційна політика, зовнішньоекономічне регулювання). Державне регулювання формує або впливає в процесі функціонування ринку на форми ціноутворення і взаємної відповідальності, відтворення виробничих потужностей, синхронізації поточних витрат і доходів, системи внутрішньогалузевих економічних взаємовідносин. Механізм саморегулювання – механізм регулювання стійкості як системи ототожнюється з механізмом конкуренції, яка розглядається, з одного боку, як рушійна сила функціонування і розвитку ринку, з іншого боку, як процес вирівнювання стійкості ринку.

У своїй роботі, О. Харсун [11] визначає сфери та засоби державного регулювання автотранспортної діяльності.

Виділимо з них головні, що мають особливу значимість. У сфері організації ринку автотранспортних послуг:

- Поділ автотранспортного ринку на сектори з подібними

експлуатаційними та комерційними умовами.

- Безпосереднє здійснення діяльності по допуску юридичних осіб та підприємців в різні сектори автотранспортного ринку на основі ліцензування автотранспортної діяльності.

- Контроль виконання господарськими суб'єктами автомобільного транспорту вимог, передбачених ліцензією.

- Впровадження ліцензійної системи на всіх видах автомобільного транспорту.

У сфері регулювання ціноутворення на автомобільному транспорті.

Державний контроль ціноутворення на автомобільному транспорті передбачає наступні способи:

- встановлення загального рекомендованого або обов'язкового рівня тарифів на окремі види автотранспортної діяльності;

- вироблення механізму індексування тарифів.

У сфері податкового регулювання автотранспортної діяльності. Використання податків як засобу регулювання автотранспортної діяльності має здійснюватися як загальноекономічний Захід відповідно до цілей економічної програми, що реалізується урядом.

У сфері нормативного регулювання автотранспортної діяльності.

Надання Міністерству інфраструктури України офіційного права розробки і введення в дію обов'язкових для підприємств всіх форм власності норм, правил і стандартів комерційної діяльності та технічної експлуатації транспортних засобів, спрямованих на захист інтересів пасажирів, вантажовласників і держави, забезпечення безпеки транспортного процесу і охорону середовища.

З наведених найбільш значущих форм і способів державного регулювання автотранспортної діяльності видно, що вони відрізняються різноманітністю і повинні застосовуватися в єдиному комплексі в рамках загальнодержавної транспортної політики, а існуюча система регулювання

потребує вдосконалення.

Закономірності, властиві ринковим відносинам, діють, в принципі, всюди однаково. Тому немає жодних сумнівів у тому, що загальні принципи державного регулювання автотранспортної діяльності, вироблені практикою розвинених західних країн, застосовні і в Україні. Однак, безсумнівно і те, що практична реалізація цих принципів на нинішньому складному етапі становлення ринкових відносин повинна проводитися з урахуванням низки специфічних особливостей.

Створення системи регулювання автотранспортної діяльності в сучасних умовах в Україні як відображає в своїй роботі О. Ігнатенко [2, с. 77] має ряд особливостей, врахування яких необхідне для правильної побудови всієї системи, так і для практичної діяльності органів регулювання автотранспортної діяльності на сучасному етапі.

Наведемо основні з них:

- Відсутність у державних службовців і працівників апарату органів управління автомобільним транспортом достатнього досвіду регулювання автотранспортної діяльності. В силу цього будь-які заходи регулювання автотранспортного ринку повинні робитися поступово і обережно, з постійним контролем наслідків прийнятих рішень.

- Відсутність методів оперативної оцінки стану попиту та пропозиції на автотранспортну діяльність.

- Слабке правове забезпечення транспортно-комерційної діяльності та невідповідність діючих транспортних норм, мінливих економічних умов. У господарському законодавстві немає зараз повного набору актів, які б безпосередньо визначали комерційний статус юридичних осіб і підприємців в умовах формування автотранспортного ринку.

Невідповідність нормативно-правової бази на автомобільному транспорті в умовах ринку, застосування, у більшості випадків вільних

тарифів і цін, формування тіньової економіки за рахунок саморегулюючого механізму управління, придушення державними господарюючими суб'єктами автомобільного транспорту приватного сектора і послуг, а також результати проведених досліджень у цій частині дозволили нам, обґрунтувати необхідність вдосконалення державного регулювання автотранспортної діяльності.

Слід також відобразити, що організаційно-правові норми і правила, включаючи економічні на державному рівні, самі по собі є прогресивними, однак, недостатні для регулювання автотранспортної діяльності з урахуванням регіональних особливостей. Необхідно провести послідовний поділ функцій державного регулювання між державними структурами. Такий механізм дозволить забезпечити скоординовані дії центральних відомств і органів на місцях, з діями регіональних адміністрацій, на основі чіткого розподілу функцій. На наш погляд таке доповнення підвищить стійкість системи державного регулювання, тому що будуть реалізовані інтереси регіонів, з урахуванням їх специфіки.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок. Аналіз літературних джерел і проведене дослідження дозволяє зробити висновок про необхідність вдосконалення державного регулювання автотранспортної діяльності і виділити найбільш актуальні аспекти цього вдосконалення:

1. Враховуючи свою перевагу, держава повинна знижувати участь в якості підприємця на конкурентних ринках перевізних автотранспортних послуг, а також підвищувати доступність автотранспортних послуг для найменш забезпечених верств населення, реалізовувати інвестиційні проекти, особливо значущі для ліквідації «вузьких місць» і «відсутніх ланок» у транспортній інфраструктурі.

2. Підвищувати ефективність використання активів суб'єктів автомобільного транспорту.

3. Ввести електронний облік накладних на перевезення пасажирів і вантажу, для запобігання приписок, розкрадань та корупції.

4. Система оподаткування є одним з найбільш дієвих важелів державного регулювання автотранспортної діяльності і повинна мати диференційований підхід, а також враховувати істотні відмінності в рентабельності і не створювати одним операторам не виправданих конкурентних переваг перед іншими.

5. Бюджетна політика повинна будуватися на першочерговому фінансуванні інфраструктури автомобільного транспорту з одночасним розширенням елементів платності користування інфраструктурою для покриття відповідних експлуатаційних витрат та застосування інвестиційних проектів на основі державно-приватного партнерства.

6. Удосконалити систему ліцензування на автомобільному транспорті.

Література

1. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монограф. / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ Вінниця, 2016. – 176 с.
2. Ігнатенко О.С. Особливості державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А.В. Павлюк, О.С. Ігнатенко // Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. Серія : Державне управління. – 2016. – № 2. – С. 76-83.
3. Легкий С.А. Формування цінової стратегії на пасажирських автотранспортних підприємствах / С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу. – 2014. – №23. – С. 124-134.
4. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / С.А.

- Матійко. // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2010. – № 6. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8
5. Павлюк А.В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А.В. Павлюк // Вісник НАДУ. – 2015. – №4.– С. 78-86.
 6. Про дорожній рух [Електронний ресурс] : Закон України від 30.06.1993, № 3353-ХІІ. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/ed20111014>
 7. Про автомобільний транспорт [Електронний ресурс] : Закон України від 04.11.2018, № 2344-ІІІ. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
 8. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою / В. Ю. Степанов // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління. – 2016. – Вип. 1. – С. 97-103.
 9. Тульчинська С.О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні : дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Тульчинська С.О.; Національний технічний ун-т України (КПІ). – К., 2003. – 237 с.
 10. Шинкаренко В.Г. Маркетинговий підхід до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Х. : ХНАДУ, 2011. – Вип. 17. – С. 84-91.
 11. Харсун Л.Г. Інтеграція України в європейську транспортну систему / Л.Г. Харсун // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. – 2014. – № 72. – С. 50-52.

References

1. Bidnyak, M.N., Bilichenko, V.V. (2016), Vyrobnychi systemy na transporti: teoriya i praktyka, [Production system transport: theory and

practice], UNIVERSUM Publ., Vinnytsya, Ukraine, 176 p.

2. Ihnatenko, O.S. Pavliuk, A.V. (2016), Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rynku posluh avtomobilnoho transportu v rehioni [Features of state regulation of the market of road transport services in the region], Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy. – Vol 2, P. 76-83.
3. Lehkyy, S.A. (2014), Formuvannya tsinovoyi stratehiyi na pasazhyrs'kykh avtotransportnykh pidpryyemstvakh, [The formation of the price strategy for passenger motor transport enterprises], Ekonomika transportnoho kompleksu. – Economy of the transport complex, Vol. 23, P. 124-134.
4. Matiiko, S.A. (2010), Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Features of state regulation of development of transport complex of Ukraine], Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok. Vol. 6, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8
5. Pavlyuk, A.V. (2015), Identyfikatsiya metodiv derzhavnoho rehuliuвання rynku posluh avtomobil'noho transportu v rehioni, [Identification of methods of state regulation of the market of road transport services in the region], Visnyk NADU, Vol. 4, P. 78-86.
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (1993), The Law of Ukraine "On Traffic", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/ed20111014>. (Accessed 05 April 2019).
7. The Verkhovna Rada of Ukraine (2001), The Law of Ukraine " About road transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>. (Accessed 05 April 2019).
8. Stepanov, V. Yu. (2016), Derzhavne rehuliuвання transportnoiu sferoiu, [State regulation of transport sphere], Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy. Serii : Derzhavne upravlinnia, Vol. 1, P. 97-103.

9. Tulchynska, S.O. (2003), Orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm rozvytku rynku pasazhyrskykh perevezen v Ukraini [rganizational and economic mechanism of development of the passenger transportation market in Ukraine], Natsionalnyi tekhnichniy un-t Ukrainy (KPI), Kyiv, 237 p.
10. Shynkarenko, V.H., Lehkyi, S.A. (2011), Marketynhovyy pidkhid do vyznachennya tsyny na posluhy pasazhyrskoho avtomobil'noho transport [Marketing approach to the determination of prices for services of passenger motor transport], Ekonomika transportnoho kompleksu: Zb. nauk. pr. [Proc. of the The economy of the transport complex], Vol. 17, P. 84-91.
11. Kharsun, L.H. (2014), Intehratsiya Ukrayiny v yevropeys'ku transportnu system, [Integration of Ukraine into the European transport system], Visnyk Kyyivs'koho natsional'noho universytetu im. T. Shevchenka, – Bulletin of Kiev national University T. Shevchenko, Vol. 72, P. 50-52.