

УДК 338.47(047.31)

Є.М. Сич, д-р екон. наук

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

О.В. Бойко, канд. екон. наук

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ПІДХІД

Е.Н. Сыч, д-р экон. наук

Черниговский национальный технологический университет, г. Чернигов, Украина

Е.В. Бойко, канд. экон. наук

Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Yevhen Sych, Doctor of Economics

Chernihiv National Technological University, Chernihiv, Ukraine

Olena Boiko, PhD in Economics

National Aviation University, Kyiv, Ukraine

DEVELOPMENT OF NATIONAL TRANSPORT MARKET: INSTITUTIONAL APPROACH

Досліджено інституціональні засади функціонування транспортного ринку. Особливу увагу приділено питанням сутнісно-інституціональної природи ринку, змістовного визначення поняття «інститут» як найважливішої категорії інституціональної економіки, а також впливу інституціонального забезпечення транспортного ринку на ефективність його подальшого розвитку.

Ключові слова: ринок, інститут, транспортний ринок, розвиток, транзакція, державне регулювання.

Исследованы институциональные основы функционирования транспортного рынка. Особое внимание уделено вопросам сущностно-институциональной природы рынка, содержательного определения понятия «институт» как важнейшей категории институциональной экономики, а также влияния институционального обеспечения транспортного рынка на эффективность его дальнейшего развития.

Ключевые слова: рынок, институт, транспортный рынок, развитие, транзакция, государственное регулирование.

The article investigates the institutional principles of operation of the transport market. Particular attention is paid to the essence-institutional nature of the market, to the meaningful definition of "institution" as the most important category of institutional economics and to the institutional impact of the transport market on the efficiency of its further development.

Key words: market, institution, the transport market, development, transaction, government regulation.

Постановка проблеми. Виклики, перед якими постала Україна щодо розбудови ефективного ринкового господарства, виявили визначальну роль інституціональних факторів та підтвердили висновок про те, що подальший соціально-економічний розвиток можливий лише при наявності дієвих інститутів ринку. Проте ще донедавна вважалося, що для формування життєздатної ринкової економіки, цілком достатньо ліквідувати механізми контролю, властиві адміністративно-плановій системі, здійснити приватизацію державного майна, розвивати різні форми власності, давши тим самим простір ринковим механізмам господарювання, а також провести стандартні заходи стабілізації й лібералізації економіки. Між тим, глибока та тривала трансформаційна криза, що відбулася в 90-х рр. ХХ ст., засвідчила, що однобічна орієнтація на лібералізацію та масштабну приватизацію, з різким зменшенням безпосередньої участі держави в економіці, і головне – з недооцінкою важливої ролі створення нових інститутів ринку коштувала країні надто дорого. Адже на практиці «рецептурні реформи», зумовивши демонтаж старих інститутів, не змогли так само швидко сформувати відповідний новим реаліям інституційний каркас ринкової економіки, щоб забезпечити не лише стійкість всієї системи господарювання, але і поступальний розвиток суспільства.

Вочевидь саме тому, як об'єктивна реакція на системні збої господарського механізму, дисфункцію ринкових інститутів, парадигмальну й ідеологічну кризи відбувається стрімкий

розвиток інституціонального напрямку в економічній науці. Сьогодні вітчизняними економістами ведеться активний науковий пошук теоретико-методологічного підґрунтя щодо вирішення проблем стосовно визначення характеру взаємозв'язку соціально-економічних реформ і змін у системі функціонуючих інститутів ринкового господарства. Виступаючи провідниками та глибинною субстанцією ринкових відносин в економіці, інститути створюють засадничі засади для забезпечення ефективного функціонування та розвитку.

З позицій системного підходу всі вищезначені проблеми безпосередньо стосуються будь-якої сфери економіки країни, у тому числі і процесів формування та розвитку національного ринку транспортних послуг. Їх існування означає, що сформовані інститути цього ринку поки що не забезпечують такого надання-реалізації транспортних послуг, яке б відповідало інтересам усіх учасників. Це зумовлює актуальність дослідження інститутів транспортного ринку, функцій, що на них покладені, результатів впливу на перебіг ринково-трансформаційних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема формування концептуальних засад інституціональної економіки та визначення її ролі та місця в економічній науці присвячені праці західних учених: Дж. Б'юкенена, П. Дімаджіо, К. Допфера, Р. Коуза, К. Нільсена, Д. Норта, Р. Ріхтера, П. Толберта, О. Вільямсона, Дж. Ходжсона, Т. Еггертсона та ін. Проблема інституційного розвитку також знайшла широке поширення в роботах російських економістів перехідного періоду. Так, особливу роль у розвитку концепції дослідження відіграли теоретичні роботи російських науковців, які розвивають категоріальний апарат і методологію інституціонального аналізу, таких як А. Аузан, В. Гребенников, В. Зотов, О. Іншаков, С. Кірдіна, Г. Клейнер, В. Корняков, Я. Кузьмінов, Н. Лебедева, В. Тамбовцев, В. Полтерович, А. Олейник та ін.

Упродовж останніх років зростає увага і вітчизняних науковців до розгляду інституціональних засад розвитку економіки. У полі їх уваги знаходиться інституційна специфіка національного господарства, його окремих сфер і секторів, галузей і міжгалузевих комплексів, ринків та їх сегментів. Серед праць, в яких викладені принципи розбудови національної моделі інституціонального розвитку, варто виділити науковий доробок В. Гейця, А. Гриценка, В. Дементьєва, Б. Кваснюка, А. Ткача, А. Чухна, В. Якубенка, О. Яременка та інших авторів. Системний вплив інститутів на економічний ріст, модернізацію господарського механізму й інтенсифікацію суспільного виробництва глибоко проаналізовано у працях С. Архієєва, В. Вольчака, Т. Гайдая, Р. Капелюшнікова, С. Кваші, М. Латиніної, Ю. Лопатинського, А. Мазура, М. Маліка, В. Радаєва, П. Саблука, О. Шпикуляка та ін.

Зауважимо, що в період системної фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. вітчизняна економічна наука набула нового поштовху у вивченні ролі економічних інститутів, інституцій та механізмів регулювання суспільно-економічного розвитку. Нині інституціональна економіка перебуває у фазі підйому та високої продуктивності. При цьому відбуваються процеси активного розгалуження інституціональних наукових досліджень, що виражається в появі нових публікацій і поглибленні спеціалізації дослідників. Найбільш вивченими з позицій інституційного підходу галузями, сферами та ринками економіки сьогодні можна вважати сферу промисловості, аграрну, кредитно-фінансову та інвестиційну сфери, ринок праці. Значну увагу приділено ринку нерухомості й іпотечному кредитуванню, сфері освіти та інновацій, страхуванню, житлово-комунальному господарству, ринку капіталу та послуг. Слід зазначити, що для галузевих економік характерним є розроблення фундаментальних питань, необхідних для висвітлення особливостей здійснення діяльності та її регламентації у тій або іншій галузі.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Активний розвиток інституціонального напрямку обумовлений пошуком альтернативного шляху соціально-

економічного розвитку національної економіки, що знаходиться у стані перманентної трансформації. Оскільки саме міждисциплінарний характер сучасних інституціональних досліджень уможливує застосовування поряд з економічними методами використання соціологічного, правового, політологічного, історичного, біхевіористського інструментарію та дозволяє не тільки теоретично пояснити поточні зміни в трансформаційній економіці, але й розробити та запропонувати комплекс практичних заходів, спрямованих на підвищення їх ефективності.

На жаль, у транспортній сфері існує серйозний дефіцит інституціональних досліджень. І якщо російськими економістами-науковцями здійснено декілька досліджень, що присвячені інституціональному розвитку безпосередньо транспортної галузі та транспортного комплексу, то аналогічних досліджень, спрямованих на вирішення проблем розвитку вітчизняного ТР (транспортного ринку), через призму теорії інституціоналізму поки що бракує. Недостатня розробка теоретико-методологічних засад інституціонального розвитку транспортного ринку, на наш погляд, є однією з головних причин відсутності цілісної концепції його розвитку в умовах ринкових перетворень. У зв'язку з цим виникає необхідність проведення нових наукових досліджень, що спрямовані на теоретичне узагальнення та наукову інтерпретацію ринково-трансформаційних процесів, які відбуваються у транспортній сфері з позицій інституціонального підходу, як найбільш комплексного, що враховує множинність, а головне – різноаспектність чинників впливу на економічну діяльність.

Метою цієї публікації є дослідження функціонування транспортного ринку з позиції інституціонального підходу, а також аналіз впливу базисних інститутів транспортного ринку на ефективність його функціонування та подальший розвиток.

Для цього особливу увагу приділено питанням сутнісно-інституціональної природи ринку, змісту поняття «інститут» як найважливішої категорії інституціональної економіки, а також розкриттю причинно-наслідкових зв'язків наявних проблем у транспортній сфері та аналізу впливу базисних економічних і ринкових інститутів ТР на його ефективність.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на те, що Україну проголошено державою з ринковою економікою, і це визнала світова спільнота ще в 2005 р., її системна трансформація все ще продовжується. На жаль, політика, яку здійснюють урядовці і яку підтримують технократи-економісти, не відповідає повною мірою природі та механізмам сучасної конкурентоспроможності економіки. Адже слід враховувати, що ринкова трансформація економіки – це процес безперервних змін, які мають не лише натурально-речовий і вартісний характер, але й часті прояви асиметрій у регулюванні ринку, проблеми в інформаційному забезпеченні виробників і споживачів, розвитку конкуренції, підприємницької діяльності, ціноутворення тощо, тобто визначається, насамперед, взаєминами ринку та держави. У такому розумінні економіка країни перебуває у процесі переходу до цивілізованого ринку і всі вищезначені проблеми мають інституціональну природу. Тому розвиток ринку «як найбільш прогресивної системи організації господарського буття вимагає інноваційного підходу як у практичному, так і теоретико-методологічному плані розбудови суспільно-економічних відносин. Одним з таких є інституціональний підхід» [1, с. 159].

Інституціональний підхід є сукупністю методологічних принципів дослідження різноманітних соціально-економічних явищ та процесів. У найбільш загальному вигляді ці принципи пов'язані з:

а) відмовою від механістичного та антиісторичного уявлення про соціальну реальність за рахунок використання еволюційної парадигми та пріоритетного вивчення нелінійних процесів;

б) введенням в аналітичні конструкції понять інститутів, інституцій, агентів, статусів, ролей, трансакцій, трансакційних витрат, контрактів, невизначеності та асиметрії, міжсуб'єктної взаємодії тощо [2, с. 15-16].

Це дозволяє об'єктивно та комплексно досліджувати суспільну систему в її внутрішній складності. Універсальність цього підходу сприяє розвитку інституційного напрямку у всіх галузях гуманітарних знань, у тому числі в економічній науці.

Ринково-трансформаційні процеси, що відбулися в національній економіці, спричинили суттєві зміни і в її транспортному секторі, зумовивши становлення національного транспортного ринку (ТР). Ці зміни повинні були б супроводжуватися своєчасним формуванням адекватного та багатоманітного комплексу економічних, політико-правових, морально-етичних відносин і їх відображенням у законодавчій та нормативно-правовій формах, створенням дієвих державних інститутів, тобто формуванням відповідного до умов і потреб ринкових реформ інституційного середовища, як сукупності основоположних політичних, соціальних і юридичних правил, що формують базис для виробництва, обміну та розподілу. На практиці це виявилось складним і суперечливим процесом та деякою мірою стало перепоною на шляху розбудови ефективного ТР.

Сучасна практика становлення та функціонування ТР підтверджує, що інститути неринкової системи, які були засновані на державній формі власності й централізованому директивному плануванні, у процесі трансформації зменшуються, зникають, а їх місце поступово займають нові ринкові інститути – ціноутворення, підприємництва, конкуренції, ринкової інфраструктури та ін. Між тим, формування нового інституційного середовища потребує постійного втручання держави (державного регулювання), що власне також вважається одним із важливих інститутів у процесі переходу до цивілізованого транспортного ринку.

Означені вище аспекти проблематики наукового пошуку сьогодні виступають альтернативою традиційному обґрунтуванню причинно-наслідкових зв'язків щодо ефективності розвитку ринкових відносин у транспортній сфері, що мають інституціональне походження. Дослідження інституціональної компоненти розбудови ефективного ТР пов'язано, насамперед, з формуванням дієвих ринкових інститутів, які створюючи своєрідний каркас, визначають умови та можливості функціонування економічних законів, забезпечують форми економічної поведінки суб'єктів, зменшуючи невизначеність через встановлення стійкого механізму взаємодії між суб'єктами як функціональними носіями попиту на транспортні послуги та їх пропозиції.

Слід підкреслити, що дослідження ринку та його стану – одна із провідних тем економічної науки. Проте нині найбільш поширеним стає інституціональний підхід до розуміння сутності ринку. На інституційне походження ринку вказували К.Р. Макконелл і С.Л. Брю, розглядаючи ринок як інститут, або механізм, який зводить разом покупців (пред'явників попиту) і продавців (постачальників) окремих товарів і послуг [3]; О. Уільямсон наголошує, що фірми, ринки та контрактація є важливими економічними інститутами [4]. Відомий американський учений, представник еволюційно-інституціональної теорії Дж. М. Ходжсон тлумачить поняття «ринок» як організований та інституціолізований обмін – «ринок є сукупністю соціальних інститутів, у межах яких регулярно відбувається велика кількість актів обміну специфічного типу, причому ці інститути певною мірою сприяють актам обміну та надають їм структуру. Відповідно до такого визначення обмін передбачає контрактні угоди та зміну прав власності, а ринок частково складається із механізмів, що мають структурувати ці види діяльності, організувати їх функціонування та надавати їм легітимності» [5]. Як зауважує вітчизняний дослідник проблем інституціоналізму А.А. Ткач, «оскільки ринок сам є особливим інститутом, то як інститут являє собою сукупність певних норм и правил, що об-

межують діяльність учасників ринку встановленими рамками, а з іншого боку, ринок – це певна система організацій, за допомогою організаційно-економічної діяльності яких досягаються цілі учасників ринку та суспільства» [6, с. 78].

Отже, з позиції сучасного інституціонального підходу ТР, з одного боку, можна розглядати як інститут (організаційно оформлену, але динамічну систему), а з іншого – «механізм ринку як систему інституцій та інститутів, які опосередковують обмін, забезпечуючи укладення міжагентських контрактів, контролюють їх виконання сторонами, тобто структурують відносини у процесі обміну. Саме від інституціональних факторів залежить раціональність економічних взаємодій суб'єктів ринку, а також ефекти контрактів» [1, с. 160]. Головну роль у функціонуванні ТР відіграють, насамперед, ті інститути, які сприяють упорядкуванню цін, установленню консенсусу між ринковими агентами, поширенню інформації про товари та послуги, ціни, обсяги, а також про потенційних покупців і продавців тощо. Таким чином, ТР – це еволюційна інституціональна система, що забезпечує координацію взаємодії економічних агентів цього ринку й узгодження економічних інтересів через механізм відносних цін та здійснення трансакцій.

Із визнанням інституційної природи ринку центральним постає питання про визначення *сукупності інститутів*, які наповнюють зміст цього поняття. До сьогодні для представників інституціоналізму характерна різноаспектність як за формою, так і за змістом щодо визначення головної категорії «інститут» та її ознак.

У межах сучасного інституціоналізму найпоширенішим є трактування Д. Норта, який визначає інститути як:

- «правила гри» у суспільстві, або створені людиною обмежувальні рамки, що організовують відносини між людьми;
- правила, механізми, що забезпечують їх виконання, і норми поведінки, які структурують взаємодії між людьми, що повторюються;
- формальні правила, неформальні обмеження і способи забезпечення дієвості обмежень;
- вигадані обмеження, які структурують взаємодії людей, їх формальні (правила, закони, конституції) та неформальні обмеження (соціальні норми, умовності та кодекси поведінки), механізми примусу їх виконання. Але вони визначають структуру стимулів у суспільствах та їх економіках [7, с. 17].

На думку Ю.М. Лопатинського, «інститути в широкому розумінні – це писані й неписані норми і правила, що є умовами й передумовами прийняття рішень» [8, с. 33-34]; В.Л. Тамбовцев вважає інститутом сукупність санкціонованих правил із соціальним механізмом їхнього захисту. У складі інституту виділяють і правила поведінки економічних агентів у певних ситуаціях, і правила поведінки гарантів виконання правил у разі виявлення відхилень від них [9]. Проте академік А.А. Чухно, підкреслюючи важливість визначення цього поняття, зазначає: «в нас нерідко обмежуються спрощеним їх тлумаченням, коли інститути зводяться до правил гри, що звужує їх зміст і позбавляє необхідної конкретності. У дійсності інститути, за визначенням представників цієї теорії, – це спосіб мислення і дії, втілені у соціальних звичаях, установленнях, правилах і звичках» [10, с. 4-5].

У своїй сукупності інститути неоднорідні; найбільш вагому роль у функціонуванні механізму ринку, і зокрема транспортного, серед всієї сукупності інститутів відіграють економічні, що структурують взаємодію його суб'єктів, формуючи мотивації їх господарської діяльності та сприяють укладенню угод.

У загальному вигляді структура базисних економічних інститутів включає інституціональні утворення, які забезпечують господарську взаємодію у таких сферах, як:

- виробництво благ (власність, праця, домогосподарства, підприємства);

– кругообіг благ (інститути, які забезпечують взаємодію попиту та пропозиції, обмін, гроші, фінанси);

– управління економічною діяльністю (підприємництво, державне управління, податки, способи зворотного зв'язку) [11].

Інша класифікація структури інститутів наведена в роботі Ю.М. Лопатинського, який, окреслюючи економічні інститути, поділяє їх на дві групи:

– базисні – інститути власності та контрактації (інститут угод), а також інститут держави;

– похідні інститути, до яких відносяться інститут підприємництва, конкуренції, ціноутворення та ін. [12].

Вітчизняний дослідник проблем інституціоналізму А.А. Ткач вважає, що у трансформаційній економіці базовими інститутами ринкової інфраструктури є:

– права власності;

– трансакційні витрати.

При цьому специфікація прав власності у транзитивній економіці, на його думку, не гарантує ефективного її використання. Приватизація, навіть у разі успішного проведення юридичної процедури, дає позитивний економічний ефект лише за умови необхідного інституціонального забезпечення та послідовної економічної політики, спрямованої на створення ринкового механізму та конкурентного середовища. Тому зміна форм власності в Україні, яка відбувалася здебільшого шляхом формальної приватизації, має супроводжуватися реальною трансформацією інституціонального середовища для поетапного створення ринкової інфраструктури.

У сучасних умовах саме трансакційні витрати перетворюються на визначальну складову ринкового ціноутворення на РТП. Їх складові: витрати пошуку інформації та партнерів, витрати на ведення переговорів і підготовку контрактів, витрати моніторингу і примусу до виконання контрактів. Головний шлях зниження трансакційних витрат – зменшення невизначеності економічного середовища та дотримання прав власності за рахунок стійких правил поведінки. Ці стійкі правила поведінки і є інститути. При значному ступені узгодженості інституційних структур трансакційні витрати прагнуть до мінімуму. При цьому розвиток ринкової інфраструктури в напрямку посилення регулятивної діяльності головної інституції (держави) зменшує невизначеність у діяльності учасників ринку і тим самим сприяє зниженню трансакційних витрат.

Розглядаючи сутність та значення інститутів, учені зазначають, що ті безпосередньо не примушують суб'єктів здійснювати конкретну дію. Інститути, будучи «правилами гри», задають певну систему стимулів (як позитивних, так і негативних), спрямовуючи діяльність економічних суб'єктів у певному руслі. Отже, економічні інститути не стільки створюють межі та обмеження діям людей, скільки забезпечують їх кооперацію та інтеграцію, надаючи додаткові можливості досягнення поставлених цілей. Інститути, інституції та механізми формують певне *інституційне середовище*, яке прямо чи опосередковано впливає на поведінку економічних агентів.

Враховуючи вищенаведене, вважаємо, що у визначенні економічних інститутів транспортного ринку доцільно акцентувати увагу на сукупності відносин між його суб'єктами (економічними агентами) та механізмах їх прояву. Тому серед інститутів, що регулюють галузеві ринки, і зокрема транспортний, до базових економічних слід віднести, насамперед, *інститут державного регулювання*. Сьогодні вже безперечним вважається теза про те, що функціонування економіки не зводиться до ринку і не обмежується грою ринкових сил. Ринковий механізм не є самодостатнім, це лише один з механізмів координації дій економічних суб'єктів, який наявний у тісній взаємодії з державним регулюванням економіки.

До складу найбільш вагомих ринкових інститутів цього галузевого ринку відносяться: *інститут ціноутворення; інститут контрактації; інститут конкуренції*.

У табл. розглянуто основні інститути ТР, їх характеристику та завдання.

Таблиця

Характеристика основних інститутів транспортного ринку

Інститут ТР	Вид інституту	Характеристика	Завдання
<i>Інститут державного регулювання</i>	Базовий економічний	Охоплює систему норм і правил, якими державні органи регламентують поведінку учасників ТР	Створення та забезпечення умов ефективного функціонування ТР
<i>Інститут конкуренції</i>	Ринковий	Включає систему норм і правил щодо захисту конкуренції та розвитку конкурентних відносин (антимонопольне законодавство, а також окремі норми конкурентної спрямованості)	Забезпечення функціонування конкурентного механізму за рахунок безпосереднього обмеження монополістичних форм поведінки суб'єктів ТР та сприяння створенню конкурентного середовища
<i>Інститут контрактації (інститут угод)</i>	Базовий економічний	Поєднує систему принципів, згідно з якими суб'єкти ТР координують дії щодо здійснення операцій з надання та реалізації (купівлі-продажу) ТП, як особливого виду товару	Забезпечення взаємодії суб'єктів ТР на договірній та контрактній основі, що має юридичну силу, а також захист зацікавлених сторін через санкції і відповідні правові процедури
<i>Інститут ціноутворення</i>	Ринковий	Охоплює систему відносин та механізмів, що регламентують встановлення цін (транспортних тарифів) на транспортні послуги	Формування ефективного механізму ціноутворення на ТР, який забезпечує: встановлення рівноважної ціни; баланс інтересів суб'єктів ринку; тарифні умови, які покривають суспільно необхідні витрати на виробництво та реалізацію транспортних послуг і дозволяють впроваджувати нову техніку та технології

Інститут державного регулювання повністю формалізований і охоплює систему норм і правил, якими державні органи регламентують поведінку учасників транспортного ринку. При цьому головне завдання полягає в тому, щоб віднайти оптимальне поєднання ринкових інститутів та інституту державного регулювання. Взаємодія цих двох аспектів регулювання ринку має моніторинговий характер, що може свідчити про посилення або власне ринкового механізму, або державного регулювання. Взагалі головне завдання держави як базисного інституту – це створення та забезпечення умов функціонування ринку, оскільки надмірне її втручання в ринкові відносини призводить до деформації. Прикладом деформації ринку може бути ринок на початкових етапах переходу від командно-адміністративної до ринкової економіки.

Проте є декілька причин, через які держава повинна здійснювати державне регулювання транспортного ринку:

1. Основні операції транспорту необхідно регулювати не тільки на користь суспільної безпеки (екологічної безпеки і безпеки дорожнього руху), але і на користь національної безпеки держави.

2. Ринок транспортних послуг за своєю ринковою структурою неоднорідний. Частина суб'єктів транспортного ринку відноситься до монопольних ринкових структур, у тому числі природних монополій, частина розвивається в олігополістичному напрямку, інші відносяться до ринків з конкурентною структурою. Залежно від типу ринкових структур, що склалися на РТП, держава використовує диференційовані методи та інструменти регулювання ринку щодо забезпечення найбільшої його ефективності.

3. Внаслідок функціональної взаємозамінності транспортних послуг як товару та схожості його споживчих властивостей у сфері транспортних послуг спостерігається схильність до жорсткої конкурентної боротьби, що спричинена єдністю економічного простору країни (регіону) і, відповідно, транспортного ринку.

4. Витрати на розвиток капіталомісткої інфраструктурної складової РТП значні, що потребує участі держави щодо їх врахування, забезпечення та перерозподілу. Крім безпосереднього державного забезпечення коштами державного та місцевих бюджетів, фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів передбачається здійснювати на змішаній основі, у тому числі, на основі використання різних організаційно-економічних форм партнерства держави та приватного бізнесу.

5. Розвиток національного ТР країни виступає одним із факторів поживлення міжнародної взаємодії як у транспортній, так і торговій сферах, що зумовлює необхідність узгодження заходів внутрішньої і зовнішньої державної політики.

У зв'язку з цим одним з найважливіших завдань, яке необхідно вирішити на державному рівні, стає формування ефективної транспортної політики. Значущість цього завдання визначається, з одного боку, тим, що транспорт є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує задоволення потреб населення і галузей господарства в переміщенні пасажирів і продуктів господарської діяльності підприємств, а з другого боку, тими особливостями, пов'язаними з технологічною структурою і специфікою виробничої діяльності транспорту. Оптимальний варіант розвитку транспортного комплексу України буде забезпечений у тому випадку, якщо пропозиція транспортних послуг не тільки відповідатиме наявному попиту, але і випереджатиме його, тим самим, формуючи додаткові пасажирські і вантажні транспортні потоки та створюючи передумови для підвищення економічної активності, що сприятиме зростанню виробництва, збільшенню прибутковості бюджету і створенню нових робочих місць. При цьому необхідно здійснення комплексу заходів, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності об'єктів транспортної інфраструктури в боротьбі за прямування зовнішніх і внутрішніх потоків територією України, а також взаємодія і підвищення ефективності всіх видів транспорту, створення єдиного транспортного простору, формування системи, що відповідає міжнародним стандартам і спрямованої на розвиток економіки загалом.

Доцільно виділити інститути як суб'єкти державного регулювання. Ознакою такого виділення є зміст їх повноважень. Інституційними названі суб'єкти регулювання, що визначають загальні умови функціонування суб'єктів транспортного ринку: Кабінет Міністрів України, органи місцевого самоврядування з питань реалізації делегованих повноважень. Це інституції макроекономічного рівня. До галузевих віднесені ті суб'єкти, до повноважень яких належить регулювання транспортної системи в цілому та її окремих складових: Міністерство інфраструктури України та його органи (наприклад, Укравтодор), відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади. Регуляторна діяльність Міністерства інфраструктури здійснюється відповідно до вимог Закону України "Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності", Указів Президента України від 01.06.2005 № 901 "Про деякі заходи щодо забезпечення здійснення державної регуляторної політики" та від 03.09.2007 № 816/2007 "Про Концепцію вдосконалення державного регулювання господарської діяльності"

щодо підготовки регуляторних актів відповідно до принципів державної регуляторної політики, з дотриманням принципів відповідності форм та рівня державного регулювання господарської діяльності ринковим вимогам, досягнення у регуляторній діяльності органів виконавчої влади балансу інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, зменшення втручання державних органів у господарську діяльність.

Суб'єкти інституційного середовища, що виступають як інституції ТР, можуть бути також піддані класифікації відповідно до структурної побудови системи органів виконавчої влади:

- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство інфраструктури України (його територіальні органи);
- урядові органи державного управління, які можуть бути створені у складі Міністерства інфраструктури України Кабінетом Міністрів України (департаменти, служби, інспекції);
- міністерства, служби, інспекції (які не входять до складу Міністерства інфраструктури України);
- місцеві державні адміністрації.

У процесі реалізації повноважень органи державного регулювання (у межах компетенції, встановленої чинним законодавством) взаємодіють із органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, окремими громадянами.

Інститут конкуренції. Відомо, що сучасний інституціоналізм виступає за активну участь інституцій будь-якого рівня в економічному житті, причому наголос робиться на створенні інституційного механізму конкуренції та прибуткової діяльності, встановленні жорстких правових інструментів обмеження монополізації господарства.

Сьогодні, коли більшість транспортних підприємств вже відчувають конкурентний тиск, ще існують значні інституційні обмеження конкуренції на ТР, які виникають у тому числі через недосконалість ринкових інститутів. Такий стан речей негативно впливає на міжгалузеву і внутрішньогалузеву конкуренцію, що в кінцевому підсумку заважає досягненню комплексної ефективності національної економіки.

Функціонування конкурентного механізму ТР потребує створення відповідної системи правил щодо захисту конкуренції. Така система правил отримала назву антимонопольного законодавства. При цьому слід розрізняти власне поняття антимонопольного законодавства та інститутів конкуренції. Адже світова практика показує, що антимонопольне законодавство складається з законодавчих та інших нормативних актів, які забороняють залежно від співвідношення вигод і витрат окремі способи поведінки на ринку. У той час як інститути конкуренції поряд із актами, що безпосередньо регулюють конкурентні відносини, тобто антимонопольним законодавством, включають й інші норми та акти, що містять як окремі норми антимонопольної, так і конкурентної спрямованості. До таких норм відноситься законодавство про ціноутворення, іноземне підприємництво, нові структури, малий і середній бізнес, захист прав споживачів, охорону прав інтелектуальної власності, зовнішньоторговельну політику, податкове й інше законодавство, що тим чи іншим чином впливає на створення і стан господарюючих суб'єктів транспортного ринку.

Отже, процес створення інституційних передумов розвитку конкуренції на транспортному ринку передбачає формування двох типів інститутів конкуренції:

- 1) обмежувальні, які безпосередньо обмежують дію монополістичних об'єднань в економіці й тим самим створюють передумови пожвавлення конкурентних відносин;
- 2) сприяючі, які сприяють створенню конкурентного середовища опосередковано, через прийняття законодавчих актів, що містять окремі норми конкурентної спрямованості.

Розвиток ринкових відносин у транспортній сфері супроводжується посиленням конкуренції, що обумовлює ускладнення механізму ціноутворення на транспортному ринку, на який впливає велика кількість факторів. Врахування ціноутворюючих факторів при встановленні ціни транспортної послуги забезпечує досягнення кращих результатів господарювання та сприяє підвищенню конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів на транспортних ринках. Це повною мірою стосується різних видів транспорту, які, з одного боку, входять до єдиної транспортної системи країни, а з іншого – конкурують між собою на ринку транспортних послуг.

У зв'язку з цим особливої ваги набуває дія *інституту ціноутворення*, що охоплює систему відносин і механізмів, які регламентують встановлення цін (транспортних тарифів) на транспортні послуги. Зокрема, принципи ціноутворення на окремі види транспортних послуг, а саме послуги пасажирського транспорту можна регулювати загальними формальними нормами як у випадку пасажирських автоперевезень, так і спеціально передбаченими для окремих випадків правилами при формуванні транспортних тарифів на пасажирські перевезення залізничним транспортом.

У загальному випадку основним завданням цього інституту стає формування ефективного механізму ціноутворення на ТР, який забезпечує:

- рівновагу між пропозицією транспортних послуг та їх споживанням завдяки встановленню рівноважної ціни;
- баланс інтересів суб'єктів ТР і суспільства;
- тарифні умови, які не лише покривають суспільно необхідні витрати на виробництво та реалізацію транспортних послуг, а і дозволяють впроваджувати нову техніку та технології тощо.

При цьому функціонуюча тарифна система повинна зацікавлювати та стимулювати транспортні підприємства до зниженні витрат на перевезення, більш повно відобразити якість перевезень (терміновість, швидкість доставки, збереження вантажів та ін.), створюючи тим самим умови для виконання плану перевезень та повного задоволення потреб національного господарства в перевезеннях вантажів, а населення в пересуванні. Тарифи повинні бути потужним чинником раціоналізації вантажопотоків, стимулювати безперебійну доставку вантажів і пасажирів у визначені терміни і з високим рівнем якості. Таким чином, у ринковому підході до ціноутворення відображаються всі складні економічні проблеми: прогнозування та планування, оцінка ефективності інвестицій, способи відображення поточних витрат, кредитна і податкова політика, ефективність управлінських рішень та ін.

Інститут контрактації поєднує систему принципів, згідно з якими учасники ринку здійснюють операції з надання та реалізації (купівлі-продажу) транспортних послуг як особливого виду товару. Як і на більшості ринків сучасної розвиненої ринкової економіки явно або неявно передбачені контракти, що мають юридичну силу, а також захист зацікавлених сторін через санкції і відповідні правові процедури. При цьому правові інститути, які беруть участь у цьому, доповнюють власне інститут ринку. Інститут контрактації характеризують найбільш численні інституції, які становлять ринкову інфраструктуру транспортного ринку.

Крім того, на економічну поведінку учасників транспортного ринку активно впливають і *неформальні інститути*, тобто інститути, в яких функції, засоби та методи діяльності не встановлені формальними правилами (тобто чітко не визначені і не закріплені у спеціальних законодавчих актах і нормативних документах). Неформальні інститути можуть бути представлені організаційною культурою, людським капіталом, соціальною відповідальністю персоналу та суб'єктів господарювання, а також «інституційними пастками». Йдеться, наприклад, про відсутність установок на якісне і вчасне виконання всіх

елементів контракту або угоди, зловживання посадовим становищем та ін. Виняткове місце серед неформальних норм має, наприклад, особиста репутація підприємства, що діє на ТР. Отже, вплив неформальних інститутів може бути й конструктивним. Тому, обґрунтовуючи перспективи розвитку транспортного ринку, необхідно, з одного боку, повніше враховувати особливості та форми впливу неформальних інститутів, а з іншого – цілеспрямовано їх змінювати.

Врахування глобалізації як основної закономірності сучасного розвитку (наприклад, виявляється у глобальному характері конкуренції на ТР тощо), а також посилення інтеграційних тенденцій у транспортній сфері обумовлюють особливу роль та значення серед сукупності формальних *глобальних (міжнародних) інститутів*, зокрема, норм міжнародного транспортного права, які мають вигляд Директив, меморандумів, стандартів, угод.

Практично всі формальні ринкові інститути склалися за останні півтора-два десятиліття років і продовжують трансформуватися. Слід також зазначити, що розвиток інститутів ніколи не відбувається автоматично. На відміну від людських відносин, вони не можуть ускладнюватися чи, навпаки, спрощуватися самі собою. Інституційна зміна повинна бути спричинена певною потребою. Подальший розвиток економічних інститутів ТР обумовлений не лише перманентною трансформацією ринкових відносин на ТР, а і структурними зрушеннями в технологічному базисі економіки – її інформатизацією, інтенсивним розвитком засобів комунікації, посиленням конкуренції в інноваційній сфері. Це принципово змінює економічну діяльність усіх суб'єктів реального сектору економіки, і зокрема суб'єктів ТР.

Ініціатором інституційних змін може виступати держава. Однак якщо ця ініціатива не підтримуватиметься іншими суб'єктами, інститут не набуде належного розвитку. Жорсткий контроль з боку державних органів за виконанням їх ініціативи не можна вважати як створення ефективного інституту, а виступатиме лише як прояв функцій базового інституту державного регулювання.

У сучасних умовах розвитку лише механізми партнерства держави та суб'єктів бізнесу обумовлюють формування ефективних інститутів ТР, які мають забезпечити:

- створення системи стимулів до ефективної діяльності та взаємодії суб'єктів ринку, серед яких зниження трансакційних витрат, формування гармонізаційного механізму ціноутворення тощо;
- вдосконалення організаційно-економічної взаємодії за рахунок комплексної інформатизації, розбудови транспорно-логістичної інфраструктури, застосування переваг кластерного об'єднання ресурсів та можливостей тощо;
- відповідність інтересів суб'єктів, які функціонують на ТР, впровадження доброчесних норм ділових відносин на партнерських засадах;
- проведення подальшого реформування транспорту в межах законів, норм та концепцій, недопущення зменшення економічної безпеки транспортної галузі тощо;
- стимулювання ефективного інвестування у проекти галузевого та загальнонаціонального масштабу та значення;
- збільшення конкурентоспроможності суб'єктів ТР як умови їх участі в боротьбі за обсяги вантажопотоків на національному та світових ринках транспортних послуг.

Підсумовуючи, необхідно підкреслити, що ефективність транспортного ринку залежить від всіх складових інституціонального змісту як ринкових, так і державних, а також суспільних. Діяльність всіх вищезазначених інститутів тісно переплітається. При цьому саме ринкові економічні інститути є обов'язковим компонентом стійких відносин між економічними агентами транспортного ринку, як ті, що координують поведінку економічних агентів і забезпечують узгодження їх інтересів на основі дотримання

формальних правил і неформальних норм господарської поведінки. Проте обов'язкове врахування всіх складових інституціонального забезпечення транспортного ринку є важливою умовою розроблення цілісної концепції його ефективного розвитку.

Висновки. Транспортний ринок як найбільш прогресивна система організації господарської діяльності у транспортній сфері вимагає інституціонального підходу як у практичному, так і у теоретико-методологічному плані розбудови суспільно-економічних відносин. Адже фундаментальним фактором функціонування ринків виступають інститути, що створюють каркас ринку, визначаючи умови та можливості функціонування його економічних законів, забезпечують форми економічної поведінки суб'єктів і реалізацію їхніх економічних інтересів. Інститути транспортного ринку вирішують проблеми координації його суб'єктів, зменшують невизначеність завдяки встановленню стійкого механізму взаємодії між ними як функціональними носіями попиту на транспортні послуги та їх пропозиції. Саме від інституціональних факторів залежить раціональність економічних взаємодій суб'єктів, а також ефекти контрактацій.

Інституціональну організацію транспортного ринку можна розглядати як систему взаємопов'язаних формальними та неформальними відносинами державних і ринкових інститутів, що визначають умови виробництва, надання та реалізації (купівлі-продажу) транспортних послуг, сприяючи установам консенсусу між ринковими суб'єктами, упорядкуванню цін на послуги транспорту, поширенню інформації про потенційних покупців і продавців тощо, що уможливорює економію різноманітних трансакційних витратах, пов'язаних із процесом обміну. Виконуючи координаційну функцію, інститути створюють умови для взаємовигідного обміну. При цьому вони здійснюють одночасно й функцію обмеження та не можуть не охоплювати механізми до примусу їх виконання. Суб'єктами, які створюють механізми примусу до виконання правил і відіграють роль гарантів у процедурі взаємодій, можуть бути як безпосередні учасники, так і третя сторона, зокрема, держава.

Серед інститутів ринкового механізму найбільш вагому роль відіграють економічні, які структурують взаємодію суб'єктів ринку, формуючи мотивації її господарської діяльності. Серед економічних інститутів транспортного ринку найбільш важливими є інститути ціноутворення, контрактації та конкуренції. Інститут державного регулювання в умовах трансформаційної економіки відноситься до базисних економічних інститутів транспортного ринку.

Ефективність реформ, що здійснюються у транспортній сфері задля формування та розвитку цивілізованого транспортного ринку, залежить від всіх складових інституціонального змісту як ринкових, так і державних, а також суспільних. Діяльність всіх вищезазначених інститутів тісно переплітається. Проте саме економічні інститути є обов'язковим компонентом стійких відносин між економічними агентами транспортного ринку, що координують поведінку економічних агентів і забезпечують узгодження їх інтересів на основі дотримання формальних правил і неформальних норм господарської поведінки. Трансформація окремих формальних інститутів ринку дасть позитивні наслідки, якщо відповідатиме інтересам принаймні більшості суб'єктів ринку, опиратиметься на оздоровлення таких неформальних інститутів, як моральні установки, світоглядні переконання людей. Розвиток інститутів транспортного ринку матиме ефективні наслідки, якщо виступатиме компонентом еволюції всієї економічної системи країни.

Список використаних джерел

1. Шпикуляк О. Г. Економічні інституції та інститути у розвитку теорії ринку / О. Г. Шпикуляк // Економіка АПК. – 2010. – № 1. – С. 159-165.
2. Фролов Д. П. Эволюционная перспектива институциональной экономики России : монография / Д. П. Фролов. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2008. – 462 с.

3. *Макконелл К. Р.* Экономика: принципы, проблемы и политика : в 2-х т. / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю. – М., 1992. – Т. 1. – 261 с.
4. *Уильямсон О.* Экономические институты капитализма: Фирмы, рынки, «отношенческая» контракция : пер. с англ. / О. Уильямсон. – СПб. : Лениздат, 1996. – 702 с.
5. *Ходжсон Д.* Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории / Д. Ходжсон. – М., 2003. – 256 с.
6. *Ткач А. А.* Інституціональні основи ринкової інфраструктури : монографія / А. А. Ткач. – К. : НАН України. Об'єднаний ін-т економіки, 2005. – 295 с.
7. *Норт Д.* Институты, институциональные изменения и функционирование экономики : пер. с англ. / Д. Норт. – М. : Начала, 1997. – 180 с.
8. *Лопатинський Ю. М.* Трансформація аграрного сектора: інституціональні засади / Ю. М. Лопатинський. – Чернівці : Рута, 2006. – 344 с.
9. *Тамбовцев В. Л.* Институциональный рынок как механизм институциональных изменений [Электронный ресурс] / В. Л. Тамбовцев. – Режим доступа : <http://www.ecsocman.edu.ru/images/pubs/2003/11/24/0000133298/003tamBOWCEW.pdf>.
10. *Чухно А.* Інституціоналізм: теорія, методологія, значення / А. Чухно // Економіка України. – 2008. – № 6. – С. 4-13.
11. *Липов В. В.* Институциональная составляющая социально-экономических моделей [Электронный ресурс] / В. В. Липов // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – 2005. – Вып. 89-1. – С. 112-118. – Режим доступа : <http://www.donntu.edu.ua/>”Библиотека”/.
12. *Лопатинський Ю. М.* Інституціоналізація транзитивної економіки [Електронний ресурс] / Ю. М. Лопатинський // Наукові праці Дон- НТУ. Серія: економічна. – 2006. – Вип. 103-1. – С. 229-232. – Режим доступу : <http://www.donntu.edu.ua/>”Библиотека”/.
13. *Экономическая энциклопедия* / науч.-ред. совет изд-ва “Экономика” ; Ин-т экон. РАН ; гл. ред. Л. И. Абалкин. – М. : Экономика, 1999. – 1055 с.