

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ІНСТРУМЕНТИ ДЕТІНІЗАЦІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Бабєць І.Г., доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародних економічних відносин, Центральноукраїнський національний технічний університет, Кропивницький, Україна

e-mail: irina.babets@ukr.net

ORCID ID: 0000-0003-0635-9375

***Анотація.** У статті узагальнено найбільш поширені правопорушення в сфері автомобільних та залізничних перевезень, які обумовлюють існування тіньової складової ринку транспортних послуг. Проаналізовано динаміку коефіцієнта тіньової економіки ринку транспортних послуг в регіонах України у 2013-2019 рр. На основі системного підходу запропоновано модель детінізації ринку транспортних послуг, яка включає інституціональні інструменти, спрямовані на обмеження можливостей нелегальної діяльності перевізників. Обґрунтовано організаційні, економічні та технічні важелі реалізації інституціональних інструментів детінізації ринку транспортних послуг та виділено очікувані ефекти від їх запровадження.*

***Ключові слова:** тіньова економіка, транспортні послуги, регіон, модель детінізації ринку, інституціональні інструменти.*

INSTITUTIONAL TOOLS OF DE-SHADOWING OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN UKRAINE'S REGIONS

Babets Irina, Doctor of Economics, Professor, Professor of Department of International Economic Relations, Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine

e-mail: irina.babets@ukr.net

ORCID ID: 0000-0003-0635-9375

***Abstract.** The purpose of the study is to develop ways to improve institutional tools for de-shadowing the market of transport services in the regions of Ukraine. The most common offenses in the field of road and rail transport, which determine the existence of the shadow component of the market of transport services, are summarized. The structure of the market of transport services by volumes of transported cargoes and passengers is analyzed. The dynamics of the coefficient of the shadow economy of the market of transport services in the regions of Ukraine in 2013-2019 was studied. Based on a systematic approach, a model of de-shadowing of the transport services market is proposed, which includes institutional tools aimed at limiting the opportunities for illegal activities of carriers. Organizational, economic and technical levers of realization of institutional tools of de-shadowing of the market of transport services are substantiated. Organizational levers provide equal conditions for participation of all carriers in tenders for the right to serve urban and suburban routes, effective control over the activities of carriers and the inevitability of punishment for offenders. Economic levers aimed at legalizing shadow cash flows include measures to reduce the tax burden on businesses, improve the mechanism of transportation of privileged categories of passengers and accounting for passengers and cash. Technical levers are to ensure the renewal of vehicles, the introduction of electronic document management, creating comfortable and convenient conditions for fare payment and to control its implementation by passengers. The introduction of the proposed tools to de-shadow the market of transport services will increase the efficiency of using the potential of transport services in the regions of Ukraine, as well as obtaining economic, social and environmental effects for regional development.*

***Keywords:** shadow economy, transport services, region, market de-shadowing model, institutional tools.*

JEL Classification: E210, H700

Постановка проблеми. Поглиблення економічної кризи в Україні, обумовлене нестабільною ситуацією внаслідок воєнних дій на сході країни та обмежувальними карантинними заходами з метою протидії поширення пандемії COVID-19, супроводжується зростанням рівня тіньової економіки. За даними Міністерства економіки України, загальний рівень тіньової економіки за 9 місяців 2020 р. збільшився до 31% відносно аналогічного періоду 2019 р. (28%), при чому найбільше зростання відбулося у сфері транспортних послуг, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – з 32% до 54% відповідно [1]. Однією з основних причин значної «тінізації» сектору транспортних послуг є недосконалість інституцій та механізмів реалізації законодавчих актів, невідповідність реальних адміністративно-правових умов діяльності підприємств визначеним в законодавстві нормам при недієвій системі судочинства. У зв'язку з цим актуальним завданням є вирішення проблеми неефективності інструментів регулювання ринку транспортних послуг, у тому числі й на регіональному рівні, де значна роль у формуванні інституціонального середовища діяльності транспортних підприємств належить місцевим органам влади.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження вчених присвячуються проблемам державного регулювання транспортної галузі та визначенню напрямів удосконалення інституційного середовища діяльності транспортних підприємств. Зокрема, Машканцева С. покращення інституційного регулювання транспортної галузі вбачає у забезпеченні динамічності розвитку галузі, балансу між інтересами виробників і споживачів, мінімізації витрат у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг [2]. Системне інституційне забезпечення та поступове наближення законодавства України до законодавства ЄС у галузі залізничного транспорту Шевченко А. розглядає як основу стратегічного планування розвитку цієї галузі з урахуванням критеріїв безпеки [3]. Важливу роль у забезпеченні розвитку транспортної системи України на інноваційній основі науковці відводять вдосконаленню елементів державного управління та адміністрування, орієнтовного на забезпечення транспортного сектору інвестиційними ресурсами [4]. Удосконалення організаційно-управлінського механізму автомобільного транспорту Овчар П.А. пропонує у розрізі інвестиційно-інноваційних, соціально-економічних, виробничо-економічних, нормативно-правових та інформаційно-аналітичних важелів, наголошуючи на важливості ефективного виконання державними органами функції моніторингу та аналізу показників ефективності діяльності усієї системи і негайного впровадження відповідних заходів з метою подолання кризових явищ, а також контролю за їхнім виконанням [5, с. 78-79]. При цьому, в зазначених працях не виокремлюються інструменти державного впливу на ринок транспортних послуг з метою легалізації тіньових схем діяльності його суб'єктів.

У наукових публікаціях, що стосуються розробки механізмів детінізації економіки України, увага дослідників зосереджується на загальних заходах інституційної складової частини комплексного механізму детінізації національної економіки. Статівка Н. та Кучерява К. до таких механізмів відносять мінімізацію взаємодії замовників та надавачів державних послуг, активне залучення громадськості до контролю за діяльністю державних інституцій, прозорий відбір кадрів на державні посади на всіх рівнях [6]. Кіржецька М. та Кіржецький Ю. аналізують адміністративні, економічні й соціальні важелі механізму детінізації української економіки та досвід країн у застосуванні заходів адміністративного впливу для мінімізації рівня тіньової економіки [7, с. 66-67]. Основними важелями детінізації економіки України Урсакій Ю. вважає створення сприятливих умов для інвестиційного клімату, ефективне регулювання фіскальної та монетарної політики, вибудування конструктивного діалогу з підприємницьким сектором, удосконалення трудового законодавства [8]. Проте, у дослідженнях напрямів детінізації економіки України поза увагою вчених залишаються інструменти детінізації транспортної галузі.

Отже, аналіз наукових публікацій дозволяє стверджувати, що проблемам детінізації ринку транспортних послуг та підвищенню дієвості інституційних інструментів зменшення тіньової діяльності транспортних підприємств приділяється не достатньо уваги.

Мета дослідження. Мета статті полягає у розробці напрямів удосконалення інституційних інструментів детінізації ринку транспортних послуг регіонів України. Відповідно до мети поставлені такі завдання: узагальнення найбільш поширених правопорушень, які формують тіньову складову ринку транспортних послуг; розробка моделі детінізації ринку транспортних послуг; обґрунтування заходів щодо удосконалення інституціональних інструментів детінізації ринку транспортних послуг.

Основний матеріал. У загальних обсягах вантажних та пасажирських перевезень в Україні переважають послуги автомобільного транспорту. За даними Державної служби статистики України [9], у 2020 р. автомобільним транспортом перевезено 1232,4 млн т вантажів, що склало 75,1% загального обсягу вантажних перевезень, у той час як залізницею - лише 18,6% усіх вантажів. Автомобільний транспорт також був основним у забезпеченні пасажирських перевезень і у 2020 р. його частка становила 42,2% (у 2013 р. – 51%), що істотно перевищувало частку перевезень тролейбусним (22,5%), трамвайним (16,4%) та метрополітенівським (16%) транспортом. Частка залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях зменшилася з 6% у 2013 р. до 2,7% у 2020 р. [10].

Значні обсяги вантажних та пасажирських перевезень автомобільним транспортом та найбільша кількість суб'єктів господарювання, що працюють в цій сфері, обумовлюють існування найбільшого тіньового сектора саме в цьому сегменті ринку транспортних послуг. До основних тіньових операцій при наданні послуг з пасажирських та вантажних перевезень автотранспортом відносяться: (1) робота перевізників без державної реєстрації, без ліцензійних дозволів чи без проходження тендерних процедур; (2) використання

праці найманих осіб без їх офіційного працевлаштування; (3) виплата заробітної плати «в конвертах» без утримання та перерахування до бюджету податку з доходів фізичних осіб; (4) необлікована кількість перевезених пасажирів в міських (приміських) автобусах як джерело «тіньового» грошового потоку; (5) здійснення готівкових операцій без відображення в книзі форми №10 [11, с. 148].

Зазначені правопорушення здійснюються за сприяння з боку окремих працівників органів влади або установ, що регулюють та контролюють діяльність перевізників, а тому вони тісно взаємопов'язані з отриманням неправомірної вигоди особами, відповідальними за: проведення конкурсів та видачу дозволів на право обслуговувати певні пасажирські маршрути; здійснення габаритно-вагового контролю на автошляхах; видачу дозволів на перевезення вантажів автомобільним транспортом за кордон. Також окремі перевізники можуть залучатися до перевезення контрабанди, бути учасниками тіньового ринку палива, проводити документування транспортних операцій без надання послуг (фіктивне підприємство).

Специфіка тіньових операцій в сегменті автотранспортних перевезень обумовлена великою кількістю перевізників, різноманіттям їх організаційних форм та високим рівнем конкуренції порівняно з іншими сегментами транспортних послуг. Так, монополіне становище «Укрзалізниці» на ринку залізничних перевезень вантажів поряд із абсолютною негнучкістю управлінських рішень керівництва щодо оновлення рухомого складу та оптимізації маршрутів пасажирських перевезень, яка призводить до зниження пасажиропотоку (з 427,2 млн осіб у 2010 р. до 68,3 млн осіб у 2020 р. [10]), стали основними чинниками, що обумовлюють тіньові операції в сегменті вантажних залізничних перевезень: (1) неправомірна вигода керівництва за надання дозволів на обслуговування найвигідніших транзитних маршрутів перевезень вантажів за заниженими тарифами; (2) непрозорі тендерні процедури; (3) неправомірна вигода працівників управлінського апарата за надання позапланових вагонів, більшої кількості контейнерів, за приховання понаднормативних простоїв вагонів і не стягнення штрафних сум; (4) закупівля товарів структурними підрозділами «Укрзалізниці» за завищеними цінами [11, с. 148]. Крім цього, залізничні перевезення можуть забезпечувати реалізацію схем контрабанди (ліс-кругляк, дрова, пиломатеріали) та тіньовий обіг лісоматеріалів, палива та ін.

Результати розрахунку коефіцієнта тіньової економіки на ринку транспортних послуг за методом «збитковості підприємств» (середнє значення мінімального та максимального коефіцієнтів тіньової економіки як частки від валової доданої вартості (ВДВ) [Там само]) дозволили виявити істотні регіональні відмінності за цим показником та тенденцію до зниження рівня тінізації економічної діяльності в сфері транспортних послуг у більшості регіонів України упродовж 2013-2019 рр.

Рівень тінізації транспортних послуг у 2019 р. був найвищим у Києві: коефіцієнт тіньової економіки збільшився до 31,9% порівняно з 2013 р. (28,2%), проте, істотно знизився порівняно з 2017 р., коли його значення було максимальним за досліджуваний період серед усіх регіонів (55,7%). Черкаська область характеризується найнижчим рівнем тінізації сфери транспортних послуг, при цьому, відбулося зниження коефіцієнта тіньової економіки з 20,9% у 2013 р. до 12,0% у 2019 р.

За нашими розрахунками, середнє значення коефіцієнта тіньової економіки на ринку транспортних послуг регіонів України у 2019 р. становило 17,4% від валової доданої вартості цього виду діяльності (46,1 млрд грн), що було менше на 5,8 п. п. порівняно з 2013 р. (23,2%) і на 2,3 п. п. – порівняно з 2018 р. У Миколаївській, Луганській та Одеській областях значення коефіцієнта тіньової економіки у 2019 р. значно перевищувало середнє і становило відповідно 27,3%, 24,0% та 22,1%.

Враховуючи загальну тенденцію в Україні до зростання рівня тіньової економіки ринку транспортних послуг у 2020 р. (згідно оцінок Міністерства економіки України [1]), можна зробити висновок і про істотне зростання рівня тінізації сфери транспортних послуг в регіонах. Вирішення цієї проблеми потребує розробки заходів з удосконалення інституціонального забезпечення діяльності транспортних підприємств та активізації організаційних, економічних і технічних важелів детінізації ринку транспортних послуг як на державному, так і регіональному рівні.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року з метою розв'язання проблем інституційного характеру, які існують в сфері транспортних послуг, визначено низку завдань, зокрема: запровадження механізму дієвого контролю за наданням звітності на транспорті всіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за

надання недостовірних даних; протидія нелегальним перевезенням, створення умов для виходу перевізників з «тіні» та забезпечення легалізації доходів автомобільних перевізників; забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів; вироблення прозорого механізму визначення пріоритетів публічних закупівель, їх обґрунтованої технічної та економічної доцільності, аналізу витрат і доходів; розроблення та впровадження механізму заохочення та компенсації інвестицій в стратегічні інвестиційні та інноваційні проекти [12].

Реалізація зазначених завдань потребує удосконалення існуючих інституційних інструментів регулювання ринку транспортних послуг та впровадження дієвих важелів, спрямованих на обмеження тіньової діяльності підприємств транспортної сфери. Відповідно до сутності розглянутих вище тіньових операцій на ринку транспортних послуг запропоновано модель детінізації ринку транспортних послуг (рис. 1).



Рис. 1. Модель детінізації ринку транспортних послуг

Джерело: розроблено автором

Пропонована вище модель ґрунтується на системному підході, згідно якого тіньовий сектор розглядаємо як підсистему регіонального ринку транспортних послуг. Тіньова складова ринку транспортних послуг сформована внаслідок: (1) неефективного функціонування інститутів влади, що обмежують використання транспортного потенціалу регіону як базового ресурсу функціонування системи; (2) недосконалих правил гри на ринку транспортних послуг, що спотворюють конкурентні відносини між суб'єктами господарювання.

Отже, удосконалення інституціонального середовища на ринку транспортних послуг насамперед повинно передбачати розробку і впровадження таких інструментів детінізації сфери транспортних послуг, які через застосування організаційних, економічних та технічних важелів покращать якісні характеристики «входу» системи. У зв'язку із зазначеним пропонуємо наступні заходи щодо удосконалення інституціональних інструментів детінізації ринку транспортних послуг.

1. Забезпечення місцевими органами влади проведення прозорих конкурсних процедур з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що сприятиме не лише розвитку конкуренції на ринку, скороченню витрат на перевезення та підвищенню якості послуг, але й зменшить корупційну складову в цьому виді діяльності та збільшить

прибутковість автотранспортних підприємств, оскільки частина доходу не буде передаватися в якості «винагороди» посадовим особам за їх лояльне ставлення до перевізників.

При цьому, необхідно посилити контроль за діяльністю перевізників та виявляти транспортні засоби, які надають послуги без відповідних документів чи з порушенням умов договору. Відповідальність за таке порушення повинен нести не лише керівник транспортного підприємства чи власник транспортних засобів, що обслуговують пасажирський маршрут, але й безпосередньо водій автобуса, який порушує умови надання послуг за відповідним маршрутом, не видає квитки пасажирам, працює без відповідних дозвільних документів. Посилення відповідальності водіїв (позбавлення посвідчення водія, що дає право на управління транспортним засобом, на термін від одного до трьох років залежно від виду порушення) знизить привабливість сфери пасажирських автотранспортних перевезень для осіб, які прагнуть одержувати тіньові доходи.

Важливого значення з точки зору зменшення корупційної складової в транспортних послугах набуває ліквідація тіньового ринку дозволів на міжнародні вантажні перевезення, саме тому викриття незаконних дій працівників «Укртрансбезпеки» та посилення їх відповідальності за створення штучного дефіциту таких дозволів та неправомірне отримання вигоди від їх продажу за завищеною ціною є одним із завдань правоохоронних органів.

2. З огляду на переважання автомобільних перевезень у загальних обсягах транспортних послуг та враховуючи значний сегмент тіньового ринку таксі, який формується в основному за рахунок необлікованих грошових потоків фізичних осіб-підприємців, вважаємо основним інструментом детінізації діяльності в сфері транспортних послуг удосконалення податкової політики в частині зниження ставки оподаткування доходів фізичних осіб (з метою зменшення тіньової зайнятості та збільшення легальної заробітної плати), зменшення податку на прибуток для юридичних осіб як стимул легалізації діяльності підприємств, запровадження пільгових ставок оподаткування для новостворених підприємств.

Проте, жодні податкові стимули не будуть ефективними без удосконалення податкової системи, що повинно передбачати посилення податкової дисципліни та контролю за її дотриманням і забезпечуватися одночасним впровадженням інституціональних, технічних та організаційних інновацій. Разом зі зменшенням податкового тиску на підприємства жорсткішими повинні бути санкції за ухилення від сплати податків, порушення порядку здійснення підприємницької діяльності (надання послуг без дозволів чи ліцензій) та документування готівкових надходжень.

При цьому, необхідно забезпечити невідворотність покарання для всіх без винятку порушників, незалежно від їх місця в ієрархічній структурі підприємства чи державного органу, а також посилити відповідальність (збільшити розмір штрафів за діяльність без ліцензій чи дозволів, несплату податків у повному обсязі, приховування доходів тощо). Очевидно, що удосконалення фіскальних інструментів можливе лише за умови впровадження технічних інновацій (електронний документообіг, електронний сервіс та здійснення електронних перевірок), які забезпечать дієвий контроль за процесом сплати податків та сприятимуть виявленню порушень у цій сфері.

3. Посилення контролю за процесом надання послуг та документування готівкових операцій. Особливо це важливо для автобусних міських і приміських та залізничних перевезень пасажирів. Зменшенню нелегального готівкового обігу на ринку транспортних послуг в сегменті пасажирських автобусних міських і міжміських перевезень сприятиме обов'язкова видача кожному пасажирові квитка, що підтверджує факт оплати проїзду та дозволяє здійснити контроль як з метою виявлення пасажирів, які не оплатили проїзд, так і встановлення фактів отримання неправомірної вигоди водієм.

Ефективними інструментами для вирішення проблеми безквиткового проїзду і, відповідно, необлікованих обсягів наданих послуг вважаємо запровадження електронного квитка, єдиного квитка на проїзд кількома видами транспорту упродовж певного періоду часу, а також продаж паперових квитків для проїзду в міському транспорті. При цьому обов'язковим повинно стати погашення як електронного, так і паперового квитка із вказанням дати і часу компостирування, для чого доцільно встановити в громадському транспорті відповідні прилади (білетомати). Це дозволить проводити контроль за оплатою проїзду, обліком і документуванням готівки, виявляти безквиткових пасажирів та стягувати з них штрафи, а також практично унеможливить привласнення водієм частини необлікованої виручки. Проте, впровадження таких заходів можливе за умови повної ліквідації парку застарілих невеликих автобусів («маршруток») та надання дозволів на обслуговування пасажирських перевезень компаніям, які забезпечать пасажирів сучасними автобусами.

4. Перевезення пасажирів залізничним транспортом характеризуються меншими обсягами незадокументованого отримання оплати за проїзд, оскільки перевезення здійснюються на більшу відстань і проводиться контроль квитків на вході до вагонів. Але спільною проблемою приміських залізничних та міських автобусних перевезень залишаються пільги, що надані державою певним категоріям пасажирів, які не компенсуються належним чином з бюджету.

В рамках децентралізації, виплата компенсацій перевізникам за надання послуг пільговим категоріям пасажирів передбачена з місцевих бюджетів, при чому з Бюджетного кодексу України виключено положення про перерахунок субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на зазначені цілі. Одним з недоліків такого компенсаційного механізму є те, що виплати відбуваються на підставі прогнозних розрахунків на наступний календарний рік та компенсують суму, яка визначається не по факту наданих послуг, а розрахунково (за допомогою коефіцієнта співвідношення кількості безоплатно перевезених пасажирів до кількості платних перевезень, затвердженого рішенням органу місцевої влади). Відповідно, кількість пасажирів, які скористалися пільгами, точно не відома, оскільки відсутні підтверджуючі документи.

Отже, поширеною є практика недоотримання компенсації перевізниками, внаслідок чого збільшуються їхні витрати, що призводить до підвищення ціни за проїзд. Також, у випадку затримки таких виплат через нестачу коштів в місцевому бюджеті, перевізникам доводиться «домовлятися» із посадовими особами щодо виплати компенсацій, за що частину цієї суми передають чиновнику в якості подяки.

Вирішення цієї проблеми вбачаємо у запровадженні пільгового платного проїзду (наприклад, 50% від повної вартості квитка) для усіх громадян, які користуються пільгами з надання транспортних послуг. З цією метою щомісячну суму пенсії чи іншого виду соціальної допомоги потрібно збільшити на розрахункову суму витрат на проїзд за місяць (наприклад, визначену як дві поїздки на кожен робочий чи календарний день, або як 50% вартості місячного проїзного квитка в даному регіоні чи місті). Такі зміни дозволять привести у відповідність кількість наданих послуг та кількість спожитих (оплачених) послуг з перевезення пасажирів, зменшить збитки транспортних підприємств, ліквідує «тіньову» складову в частині виплати компенсацій з місцевих бюджетів транспортних підприємствам та послабить соціальну напругу, яка виникає при існуючих правилах перевезення через відмову водіїв у наданні безоплатної послуги пенсіонерам та ветеранам.

5. Запровадження механізму пільгового кредитування транспортних підприємств з метою оновлення та модернізації рухомого складу вантажного та пасажирського автотранспорту відповідно до вимог міжнародних технічних стандартів. Не зважаючи на те, що ступінь зносу основних засобів підприємств ВЕД «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» у 2019 р. становив 54,1%, що менше порівняно з 2018 р. (62,9%) [13, с. 11], цей показник все ще не відповідає критеріям економічної безпеки (не більше 35%). Тому, актуальною є державна фінансова підтримка перевізників в частині надання кредитів з низькою відсотковою ставкою за умови закупівлі транспортних засобів вітчизняного виробництва (автобусів, тролейбусів, трамваїв, локомотивів і пасажирських та вантажних вагонів), що не лише сприятиме підвищенню якості та безпеки перевезень, а й запустить масштабне виробництво та активізує інноваційну діяльність машинобудівних підприємств в Україні. З цієї точки зору важливим є забезпечення прозорого та раціонального процесу державних закупівель, зокрема, в проектах, що стосуються заміни низько ефективних автобусів малого та особливо малого класу автобусами середнього і великого класу на міських маршрутах пасажирських перевезень.

Державна фінансова підтримка оновлення рухомого складу автотранспортних підприємств, які здійснюють вантажні перевезення на середні та далекі відстані (у тому числі й міжнародні), в умовах відсутності вітчизняного виробництва вантажних автомобілів, які відповідають стандарту Євро-4 і вище, повинна передбачати, насамперед, удосконалення і застосування таких фіскальних інструментів: (1) податкові канікули для підприємств, що працюють за спрощеною системою оподаткування, у випадку придбання транспортного засобу класу Євро-6; (2) пільги зі сплати податку на прибуток (зменшення ставки оподаткування) на час, за який амортизується 50% вартості нового транспортного засобу.

Оптимізація структури парку транспортних засобів для міських та міжміських перевезень, а також технічне оновлення рухомого складу транспортних підприємств сприятиме зменшенню кількості одиниць пасажирського транспорту у містах, скороченню витрат на паливо, ремонт і обслуговування транспортних засобів, що збільшить прибутковість під-

приємств. Також важливими є такі екологічні ефекти від заміни застарілих автотранспортних засобів на засоби класу Євро-5 і вище, як зниження шкідливих викидів в атмосферне повітря та зменшення споживання енергоресурсів.

Висновки. В умовах економічної нестабільності в Україні та сповільнення господарської активності внаслідок карантинних обмежень щодо поширення пандемії COVID-19 відбувається поглиблення проблем тінізації ринку транспортних послуг. Одним з головних напрямів детінізації сфери транспортних послуг вважаємо удосконалення інституціонального середовища, в якому функціонують перевізники. Зважаючи на переважання автотранспорту в загальних обсягах пасажирських і вантажних перевезень, інституціональні інструменти детінізації транспортних послуг повинні бути спрямовані саме на цей сегмент ринку і передбачають низку організаційних, економічних та технічних важелів.

Організаційні важелі повинні передбачати заходи із забезпечення рівних умов участі усіх перевізників у конкурсах на право обслуговувати міські та приміські маршрути, здійснення ефективного контролю за діяльністю перевізників та невідворотність покарання правопорушників. Економічні важелі, спрямовані на легалізацію тіньових грошових потоків, повинні включати заходи щодо зменшення податкового тиску на підприємства, удосконалення механізму перевезень пільгових категорій пасажирів та обліку пасажирів і готівки. Реалізація зазначених заходів можлива за умови застосування таких технічних важелів, як: державна підтримка підприємств, що оновлюють парк транспортних засобів; впровадження електронного документообігу; створення комфортних і зручних умов як для оплати за проїзд, так і для контролю її здійснення пасажирями (електронний квиток, білетомати, сучасні компостери).

В результаті запровадження пропонованих інструментів детінізації ринку транспортних послуг очікується підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг в регіонах України, а також отримання економічного, соціального та екологічного ефектів для регіонального розвитку. Моделювання очікуваних змін у функціонуванні ринку транспортних послуг та оцінка їх впливу на економічну, соціальну і екологічну складову регіонального розвитку є предметом подальших наукових досліджень.

Список літератури

1. Загальні тенденції тіньової економіки в Україні у січні-вересні 2020 року. Аналітична записка. Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e384c5a7-6533-4ab6-b56f-50e5243eb15a&tag=TendentsiiTinovoiEkonomiki>.
2. Машканцева С.О. Наукові засади інституційного регулювання транспортної галузі регіону. *Бізнес-навігатор*. 2020 Вип. 2 (58). С. 41-45.
3. Шевченко А.І. Стратегування сталого розвитку виробничої інфраструктури національної економіки з позицій безпеки (на прикладі залізничного транспорту): автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03. Київ, 2020. 38 с.
4. Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Скрипінський О. Л. Теорія, принципи та практика державного управління та адміністрування ринку транспортних послуг України. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2019. № 2 (21). С. 128-135.
5. Овчар П.А. Організаційно-управлінські особливості розвитку автомобільного транспорту України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 76-80.
6. Статівка Н.В., Кучерява К.Я. Основні складники комплексного механізму детінізації економіки України. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2019. № 3 (22). С. 121-130.
7. Кіржецька М., Кіржецький Ю. Діджиталізація економічних процесів як напрям детінізації економіки України. *Галицький економічний вісник*. 2020. №1(62). С. 64-70.
8. Урсакій Ю.А. Тіньова економіка: чинники тінізації та шляхи детінізації. *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки*. 2018. Вип. I-II (69-70). С. 44-51.
9. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (1995-2020). Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
10. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (1995-2020). Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
11. Бабець І.Г. Тіньова складова ринку транспортних послуг України: масштаби та вплив на економіку регіонів. *Бізнес Інформ*. 2020. №5. С. 145–153.

12. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

13. Транспорт України у 2019 році. Статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm.

References

1. Ministry of Economy of Ukraine (2020). General trends of the shadow economy in Ukraine in January-September 2020. Analytical note. Retrieved from <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e384c5a7-6533-4ab6-b56f-50e5243eb15a&tag=TendentsiiTinovoiEkonomiki> [in Ukrainian].

2. Mashkantseva, S. (2020). Scientific bases of institutional regulation of development of transport industry of the region. *Business Navigator*, 2 (58), 41-45 [in Ukrainian].

3. Shevchenko A.I. (2020). Strategies for the sustainable development of the industrial infrastructure of the national economy from the point of view of security (on the example of railway transport). (Abstract of Ph.D. Thesis). Economics and Governing of the National Economy. Kyiv: Institute of Industrial economics of the National Academy of Sciences of Ukraine.

4. Deineka, O. G. & Pozdnyakova, L. O. & Skrypinsky, O. L. (2019). Theory, principles and practices of public administration and administration of the market of transport services of Ukraine. *Public Administration and Customs Administration*, 2 (21), 128-135 [in Ukrainian].

5. Ovchar, P. A. (2017). Organizational and management peculiarities of motor transport development in Ukraine. *Scientific Bulletin of Kherson State University. Series «Economic Sciences»*, 27, Vol. 1, 76-80 [in Ukrainian].

6. Stativka, N. V. & Kucheriava, K. Ya. (2019). Main components of the complex mechanism of de-shadowing of Ukraine's economy. *Public Administration and Customs Administration*, 3 (22), 121-130 [in Ukrainian].

7. Kirzhetska M., Kirzhetsky Y. (2020). Digitization of economic processes as the direction of Ukrainian economy unshadowing. *Galician economic journal* (Tern.), 1(62), 64-70 [in Ukrainian].

8. Ursakiy, Ju. (2018). Shadow economy: factors of shadowing and ways of de-shadowing. *Bulletin of Chernivtsi Trade and Economics Institute. Economic Sciences*, Vol. I-II (69-70), 44-51 [in Ukrainian].

9. State Statistics Service of Ukraine (2020). Obsiah perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu (1995-2020). Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm [in Ukrainian].

10. State Statistics Service of Ukraine (2020). Kil'kist' perevezenykh pasazhyriv za vydamy transportu (1995-2020). Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm [in Ukrainian].

11. Babets, I. G. (2020). The Shadow Component of the Transport Services Market of Ukraine: Scale and Impact on the Economy of Regions. *Business Inform*, 5 (2020), 145–153 [in Ukrainian].

12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018). National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030 (Order No. 430-p, May 30). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13> [in Ukrainian].

13. State Statistics Service of Ukraine (2020). Transport of Ukraine in 2019. Statistical collection. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm [in Ukrainian].