

*Петренко Олександр Миколайович,  
д.т.н., доц., доцент кафедри електричного транспорту,  
Харківський національний університет міського господарства  
ім. О. М. Бекетова, м. Харків,  
ORCID 0000-0003-4027-4818*

УДК 351.81

doi 10.34213/db.19.02.06

## МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ РЕГІОНУ

*Досліджено методичне забезпечення державного регулювання розвитку автомобільного транспорту регіону. Визначено, що державне регулювання транспорту на рівні регіону в умовах ринку є об'єктивною необхідністю. Доведено, що система такого регулювання повинна бути комплексною, тісно пов'язаною з національною транспортною політикою і раціонально структурованою в розподілі функцій між різними органами і пріоритетів в реалізації даних функцій. Пріоритет державного регулювання транспорту потрібно надати таким сферам як: формування цивілізованого ринку транспортних послуг; регулювання тарифів на регіональному рівні; податкове регулювання; інвестиційне регулювання; дотування збиткових, але соціально-значимих транспортних підприємств; індикативне планування розвитку транспортного комплексу регіону; організація моніторингу стану транспортного комплексу регіону.*

**Ключові слова:** державне регулювання; автомобільний транспорт; індикативне планування; ринок транспортних послуг; податкове регулювання; інвестиційне регулювання.

**Постановка проблеми.** Необхідність удосконалення системи управління та державного регулювання транспортного комплексу як України в цілому, так і регіонів, обумовлюється насамперед інфраструктурним характером транспорту, його тісним взаємозв'язком з усіма галузями економіки і соціальною сферою.

Регіональні транспортні органи в даний час мають повноваження в питаннях планування діяльності транспорту та оперативного управління перевезеннями, забезпечують співпрацю, координацію, розмежування і виконання завдань різними видами транспорту. І цими повноваженнями необхідно грамотно і ефективно користуватися, розробляти і реалізовувати плани заходів по раціоналізації транспортно-економічних зв'язків в регіоні з урахуванням логістичних підходів.

Департамент транспорту повинен проводити єдину транспортну політику,

приділяючи особливу увагу проблемі взаємодії різних видів транспорту, оскільки з переходом на ринкові відносини ця проблема стала ще більш гострою і важко вирішуваною. Державне регулювання транспорту на рівні регіону в умовах ринку є об'єктивною необхідністю. Система такого регулювання повинна бути комплексною, тісно пов'язаною з державною транспортною політикою і раціонально структурованою в розподілі функцій між різними органами і пріоритетами в реалізації даних функцій.

**Аналіз останніх публікацій.** Теоретичні й практичні аспекти державного регулювання розвитку автомобільного транспорту регіону висвітлено в працях як зарубіжних, так і вітчизняних учених. У цьому контексті слід відзначити відомі роботи, П. Ф. Горбачов [2], В. П. Гудкова [3], А. О. Дегтяр [4], В. П. Ільчук [5], О. М. Криворучко [6], Г. Ю. Кучерук [7], Є. В. Любий [2], С. А. Матійко [8], П. А. Овчар [9] А. М. Редзюк [1] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишається методичне забезпечення державного регулювання розвитку автомобільного транспорту регіону.

**Метою статті** є узагальнення методичного забезпечення державного регулювання розвитку автомобільного транспорту регіону та надання пропозицій з його вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу дослідження і перспективи подальших розвідок.** У даний час в Україні в основному сформована система ліцензування транспортної діяльності. Найбільший розвиток вона отримала саме на автомобільному транспорті. Головний важіль цієї системи – Державна служба України з безпеки на транспорті, що має розгалужену мережу регіональних ланок (відділень). Визначено порядок допуску підприємців на транспортний ринок і контролю за їх роботою.

Практика останніх років реформування економіки України переконливо демонструє, що ринкові механізми і розвинені ринкові відносини стихійно і самотійно не виникають, необхідно цілеспрямоване та системне формування

нових механізмів функціонування економічних об'єктів. Крім того, надія на те, що механізми ринкової економіки автоматично знайдуть найбільш прийнятні рішення з усіх регіональних соціально-економічних проблем, зокрема з проблем транспорту, ілюзорна [2, с. 51]. У сучасній науці теоретично доведено, і це неодноразово підтверджувалося історією, що ринкові відносини не можуть самостійно виправити диспропорції в умовах розвитку галузей. Закони ринку виявляються безпорадними, коли виникає дилема між соціальними та економічними інтересами, між миттєвою вигодою і довготривалими інтересами країни. Органи державної влади та місцевого самоврядування в жодному разі не повинні займати пасивну позицію, а активно брати участь у всіх економічних перетвореннях, в окремих сферах займаючи керівне становище. Для того, щоб вплив держави і регіональних владних структур на формування цивілізованих ринкових відносин був успішним необхідно науково обґрунтовані програми і розробки по поетапному формуванню ринкового господарства та ринкової інфраструктури, організації надійного соціального захисту працівників транспорту, кадрового забезпечення ринку транспортних послуг, що включає перепідготовку працівників транспорту всіх рівнів (керівників транспортних підприємств, начальників середньої ланки, рядових працівників).

Особливу увагу слід приділити питанням створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, надання підтримки у створенні та становленні експедиторських фірм та обласного логістичного центру автомобільного транспорту, який буде сприяти координації взаємодії різних видів транспорту та різних організацій транспортного комплексу області.

Це найважливіша сфера державного регулювання на транспорті, вимагає, щоб тарифи розглядалися не тільки як регулятор галузевої норми прибутку, але і як фактор загального економічного зростання і гармонізації соціальної сфери. Рівень тарифів та їх співвідношення за видами транспорту надають прямий вплив на якість життя населення, рівень інфляції, темпи економічного зростання в різних

галузях економіки і регіонах [4, с. 34].

Регулювання тарифів передбачає: розробку і обґрунтування системи тарифів на продукцію в різних секторах ринку транспортних послуг в різних регіонах; встановлення рекомендованого або обов'язкового рівня рентабельності на окремі види транспортної продукції та послуг; запровадження єдиного для всіх видів транспорту індексування тарифів; контроль за додержанням тарифних правил та настанов.

У такій країні як Україна складно мати єдиний тарифний простір у транспортному комплексі. Регіональні органи влади повинні брати активну участь у регулюванні тарифів на транспортні послуги. З нашої точки зору, повинні встановлюватися не фіксовані тарифи, а дві межі – верхня та нижня, у рамках яких за домовленістю перевізників встановлюється тариф. Затвердження і зміна тарифу має в цьому випадку проходити через систему тарифних нарад. Учасники цих нарад – перевізники, представники органів управління транспортом. Такі тарифні наради повинні створюватися при відповідних органах управління транспортом. Тарифні наради погоджують розмір тарифу, а орган управління транспортом його затверджує.

Податкове регулювання діяльності транспортної системи регіону розглядається зазвичай як загальноекономічна міра, що відповідає стратегічним цілям розвитку соціально-економічної сфери в цілому й вимогам поточного моменту [6, с. 34]. Цей вид регулювання включає в себе питання запровадження податкових пільг щодо робіт з відновлення, заміни та модернізації транспортних засобів, формування товаропровідної і пасажиро обслуговуючої мереж та інших пільг. Такого роду пільги повинні передбачатися не тільки на державному і на регіональному рівні, особливо щодо модернізації транспортних засобів, будівництва транспортної мережі міських і приміських пасажирських перевезень.

Участь держави у відтворювальному процесі може здійснюватися в різних формах. Сюди входять: пряма участь у фінансуванні капіталомістких

транспортних проектів і програм; надання коштів на поворотній основі; здійснення інвестицій на відкритій конкурсній основі для підприємств усіх форм власності; запровадження державного лізингу для заміни та оновлення транспортних засобів; створення спеціальних інвестиційних фондів, що акумулюють кошти зацікавлених транспортних підприємств та інших організацій; залучення зарубіжних інвесторів для фінансування великих проектів і програм розвитку транспорту [8, с. 54].

Усі ці напрямки інвестиційного регулювання діяльності транспорту досить актуальні. Необхідно також активізувати роботу щодо залучення інвестицій на розвиток транспортної мережі.

Дотування збиткових, але соціально-значущих транспортних підприємств гарантує покриття збитків тих транспортних підприємств, які не можуть розраховувати на рентабельну роботу. Дотування їх здійснюється з коштів державного і місцевих бюджетів на основі планово-розрахункових тарифів. Обсяг фінансової допомоги при такому дотуванні повинен визначатися різницею між сумою фактичних витрат на перевезення і виручкою від реалізації виробленої підприємством транспортної продукції або наданих послуг [1, с. 84]. Якщо не витримується раціональний рівень дотування витрат таких підприємств, то виникають соціально значущі наслідки як на підприємствах, так і в регіоні.

Для об'єктивної оцінки стану транспортної системи та автомобільного транспорту регіону, формування дієвого механізму державного регулювання діяльності транспорту, на наш погляд, необхідно застосовувати систему індикативного планування, яка включає розробку соціально-економічних індикаторів, визначення критичного рівня по кожному показнику, прогностичні та стратегічні розрахунки та програми [3, с. 67]. Механізм індикативного планування досить успішно застосовується в багатьох країнах світу. Встановлювані при індикативному плануванні цільові параметри не обов'язкові для виконання, але вони служать тими орієнтирами, яких дотримуються досить послідовно багато підприємств.

Методи планування на основі соціально-економічних індикаторів дозволять проводити моніторинг стану автомобільного транспорту регіону, який є основою державного регулювання розвитку галузі з урахуванням поставленої мети на кожному конкретному етапі.

Регіональні органи влади отримують можливість контролювати ситуацію в автомобільному транспорті регіону, встановлювати основні параметри розвитку, виявляти слабкі місця, які негативно впливають на темпи розвитку галузі та швидко реагувати на негативні тенденції [5, с. 84].

Регіональний моніторинг транспортного комплексу повинен являти собою безперервне спостереження за витратами, обсягами виробництва, а також економічними та соціальними результатами діяльності транспорту в регіоні на основі даних державної реєстрації, статистичної звітності та періодичних вибіркового обстежень і опитувань. Необхідність такого моніторингу зумовлена, з одного боку, різким скороченням статистичної звітності в умовах роздержавлення економіки і захисту комерційної таємниці, недоступністю інформації з багатьох питань функціонування транспортного комплексу. З іншого боку, це обумовлено необхідністю аналізу стану і оцінки результатів розвитку транспортного комплексу регіону.

Головною метою регіонального моніторингу транспортного комплексу є забезпечення органів управління своєчасною, повною, достовірною інформацією про стан справ у транспортному комплексі регіону, основні тенденції його розвитку.

У сукупність завдань моніторингу транспортного комплексу регіону входять наступні:

– визначення номенклатури показників, що описують стан і динаміку розвитку транспортного комплексу регіону;

– отримання достовірної та об'єктивної інформації щодо обраної номенклатури показників;

- оцінка та аналіз отриманої інформації;
- відстеження динаміки за основними показниками діяльності транспортного комплексу регіону в різні часові інтервали;
- розробка рекомендацій щодо подолання негативних та підтримки позитивних тенденцій розвитку комплексу;
- забезпечення інформацією та аналітичними розробками відповідних органів управління.

Регіональний моніторинг транспортного комплексу повинен забезпечувати своєчасне виявлення проблем у розвитку комплексу, вузьких місць, подолання яких дозволить прискорити розвиток транспортного комплексу [7, с. 24].

Індикативне планування на регіональному рівні також дозволить контролювати ситуацію у транспортному комплексі регіону, встановлювати та планувати основні тенденції розвитку комплексу, виявляти слабкі місця і невикористані ресурси і можливості збільшення темпів розвитку транспорту регіону.

Система індикаторів, що характеризують стан автомобільного транспорту регіону, повинна мати ієрархічну структуру, що складається з двох рівнів. На одному рівні розташовуються показники, що характеризують стан та тенденції розвитку підприємств автомобільного транспорту, а на другому – показники розвитку галузі в цілому.

Адекватність та об'єктивність такої системи індикаторів обумовлена якістю статистичних даних і розробленістю методології їх обчислення. Використовувані показники повинні задовольняти певним вимогам: максимально можлива об'єктивність, можливість розрахунків на основі статистичних даних, відсутність дублювання інформації, регламентованість у часі.

Система показників на кожному рівні повинна відображати всі основні моменти стану економічного об'єкта і тенденції його зміни. Для забезпечення цього необхідно на кожному рівні системи індикативних показників виділити

підсистеми, що характеризують функціональні сфери діяльності об'єктів та його економічний потенціал.

У загальній системі планів на підприємствах автомобільного транспорту визначальним є план перевезень, тому обґрунтоване передбачення темпів росту та пропорцій обсягів перевезень на перспективу має виключно велике значення. З трансформацією економічних відносин змінюється підхід до планування обсягу перевезень, що вимагає додаткової статистичної інформації та впровадження в регіоні галузевого індикативного планування. Для підприємств також важливо мати орієнтири, показники за основними напрямками діяльності, до яких необхідно наблизитися для підвищення ефективності своєї діяльності, причому ці показники повинні бути відносними, по відношенню до розмірів підприємства та масштабів його діяльності.

Для успішної роботи автомобільного транспорту області необхідна інформація про стан і тенденції розвитку галузей економіки, які користуються послугами автомобільного транспорту, чисельності населення та його мобільності, розвитку інших видів транспорту, рівні транспортних послуг і тарифів [9, с. 58]. Ринковий механізм ціноутворення вимагає наявності системи статистичних показників як інформаційної основи для моделювання ринкових ситуацій та для обґрунтованого прогнозування наслідків прийнятих рішень.

Для цілей складання планів необхідні статистичні дані про наявність трудових і матеріальних ресурсів, досягнутий рівень їх використання, наявних резервів. Складання планів з перевезень не може обійтися без інформації, що відбиває специфіку попиту на вантажні та пасажирські перевезення за порами року і дням тижня.

Складним теоретичним завданням є обґрунтування обсягу і складу статистичної інформації, яка відповідала б сучасним умовам розвитку економіки і сприяла б розвитку автомобільного транспорту.

Методичне забезпечення впровадження галузевого індикативного



планування на рівні регіону вимагає вирішення таких завдань:

- розробка системи показників, яка повинна сприяти задоволенню потреб в інформації різних рівнів управління, визначати орієнтири розвитку підприємств і галузі в цілому і бути раціональною;
- визначення порогових й оптимальних значень на даний період часу за кожним показником системи індикативного планування;
- обґрунтування організаційних заходів щодо формування в регіоні системи індикативного планування автомобільного транспорту.

Система індикаторів першого рівня, що характеризують стан та тенденції розвитку підприємств автомобільного транспорту регіону, повинна складатися з наступних блоків: перевезення вантажів і пасажирів; основний капітал; обіговий капітал; трудові ресурси; загальна ефективність діяльності.

Центральна роль у розробці індикативних планів і цільових програм щодо їх реалізації має належати регіональним органам управління. Індикативний підхід дозволить уточнити стратегію регулювання діяльності автомобільного транспорту на регіональному рівні. Для підвищення зацікавленості підприємств галузі у наданні необхідних даних при реалізації такого підходу, вважаємо за доцільне проводити щорічний конкурс на краще підприємство автомобільного транспорту області зі значним призовим фондом.

Для визначення кращого підприємства галузі можна використовувати систему індикаторів першого рівня розробленої системи показників індикативного планування, на основі якої пропонується розраховувати рейтинг кожного підприємства. На основі даних представлених підприємствами автомобільного транспорту за кожним показником визначаємо найбільше (до max) або найменше (до min) значення, залежно від того показник поліпшується при його збільшенні або при його зменшенні.

Якщо показник покращується при збільшенні, то за цим показником для всіх підприємств обчислюємо відносне значення цього показника у вигляді

відношення значення показника до max. Якщо показник поліпшується при зменшенні, то відносно значення цього показника для підприємства обчислюємо у вигляді відношення  $k_{\min}$  на значення показника по даному підприємству.

У кожному блоці системи індикаторів першого рівня містяться показники, що відображають одну і ту ж сторону діяльності підприємства або один і той же ресурс, тому при подальших обчисленнях рейтингу підприємств галузі пропонується підсумувати відносні показники підприємства в кожному з п'яти блоків першого рівня системи індикаторів. Потім отримані значення по кожному блоку для фіксованого підприємства перемножуємо і отримуємо інтегральний показник ефективності даного підприємства.

Підприємство з найбільшим інтегральним показником ефективності має найвищий рейтинг, і є найбільш ефективним і кращим у галузі. Таким чином, запропонована методика дозволяє ранжувати підприємства галузі за ефективністю використання своїх ресурсів і підвищити надійність і оперативність збору інформації про підприємствах галузі, необхідної для індикативного планування.

Індикативне планування на регіональному рівні також дозволить контролювати ситуацію в транспортному комплексі регіону, встановлювати і планувати основні тенденції розвитку комплексу, виявляти слабкі місця та невикористані ресурси і можливості збільшення темпів розвитку транспорту регіону.

Система індикаторів, що характеризують стан автомобільного транспорту регіону, повинна мати ієрархічну структуру, що складається з двох рівнів. На одному рівні розташовуються показники, що характеризують стан і тенденції розвитку підприємств автомобільного транспорту, а на другому – показники розвитку галузі в цілому.

Індикативний підхід дозволить уточнити стратегію регулювання діяльності автомобільного транспорту на регіональному рівні. Для підвищення зацікавленості підприємств галузі в наданні необхідних даних при реалізації такого підходу, вважаємо за доцільне проводити щорічний конкурс на краще

підприємство автомобільного транспорту області зі значним призовим фондом.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Державне регулювання транспорту на рівні регіону в умовах ринку є об'єктивною необхідністю. Система такого регулювання повинна бути комплексною, тісно пов'язаною з національною транспортною політикою і раціонально структурованою в розподілі функцій між різними органами і пріоритетів в реалізації даних функцій. Необхідно звернути на такі сфери державного регулювання транспорту і, зокрема, автомобільного транспорту: формування цивілізованого ринку транспортних послуг; регулювання тарифів на регіональному рівні; податкове регулювання; інвестиційне регулювання; дотування збиткових, але соціально-значимих транспортних підприємств; індикативне планування розвитку транспортного комплексу регіону; організація моніторингу стану транспортного комплексу регіону.

#### Список використаних джерел

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку / заг. ред. А. М. Редзюк ; Державне підприємство “Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний ін-т”. Київ: ДП “ДержавтотрансНДІпроект”, 2005. 400 с.
2. Горбачов П. Ф., Любий Є. В. Моделювання попиту на перевезення населення малих міст маршрутним пасажирським транспортом : монографія. Харків : ХНАДУ, 2014. 134 с.
3. Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень : монографія. Київ : ДЕТУТ, 2013. 290 с.
4. Дегтяр А. О. Механізми прийняття управлінських рішень органами державної влади щодо соціально-економічного розвитку регіонів : монографія. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ “Магістр”, 2006. 299 с.
5. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : монографія. / В. П. Ільчук та ін. ; за наук. ред. В. П. Ільчука. Чернігів : ЦНТІ, 2014. 870 с.
6. Криворучко О. М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика : монографія. Харків : ХНАДУ, 2006. 403 с.
7. Кучерук Г. Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія. Київ : ДЕТУТ, 2011. 208 с.
8. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2010. № 6. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur\\_2010\\_6\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8). (дата звернення: 24.11.2019).
9. Овчар П. А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: монограф. Київ : ЦП “Компринт”, 2018. 374 с.

#### References

1. Redziuk, A.M. (2005), Avtomobilnyi transport Ukrainy: stan, problemy, perspektyvy rozvytku [Road transport of Ukraine: state, problems, prospects of development]. Kyiv: DP “DerzhavtotransNDIproekt” [in Ukrainian].

2. Horbachov, P.F., Liuby, Ye.V. (2014), Modeliuvannia popytu na perevezennia naselennia malykh mist marshrutnym pasazhyrskym transportom [Modeling Demand for the Transportation of Small Cities by Passenger Transport]. Kharkiv : KhNADU [in Ukrainian].
3. Hudkova V.P. (2013), Metodolohiia zabezpechennia efektyvnoi diialnosti pidpriemstv sfery pasazhyroperevezen [Methodology for Ensuring Effective Activity of Passenger Transport Enterprise]. Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
4. Diehtiar, A.O. (2006), Mekhanizmy pryiniattia upravlinskykh rishen orhanamy derzhavnoi vlady shchodo sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv [Mechanisms of administrative decision-making by state authorities on the socio-economic development of regions]. Kharkiv: KharRI NADU Vyd-vo “Mahistr” [in Ukrainian].
5. Ilchuk, V.P. (2014), Kompleksnyi analiz transportnoi merezhi mista: systemno-analitychnyi pidkhid [Comprehensive analysis of the city’s transport network: system-analytical approach]. Chernihiv, TsNTI Publ. [in Ukrainian].
6. Kryvoruchko, O.M. (2006), Menedzhment yakosti na pidpriemstvakh avtomobilnoho transportu: teoriia, metodolohiia i praktyka [Quality management at road transport enterprises: theory, methodology and practice]. Kharkiv: KhNADU [in Ukrainian].
7. Kucheruk, H.Iu. (2011), Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist [Quality of transport services: management, development and efficiency], Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
8. Matiiko, S.A. (2010), Osoblyvosti derzhavnogo rehuliuвання rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Features of state regulation of development of transport complex of Ukraine], *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok. – Public administration: improvement and development*, 6, Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ Duur\\_2010\\_6\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8) [in Ukrainian].
9. Ovchar, P.A. (2018), Ekonomichnyi rozvytok avtotransportnoi haluzi Ukrainy v umovakh hlobalnykh vyklykiv [Economic development of the motor transport industry of Ukraine in the face of global challenges]. Kyiv: TsP “Komprynt” [in Ukrainian].

**Petrenko O. M.,**

*Doctor of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor,  
Department of Electric Transport, Kharkiv National University of Urban Management.*

*OHM. Beketova*

*ORCID 0000-0003-4027-4818*

### **Methodological support of state regulation of motor transport development in the region**

*The article investigates the methodological support of state regulation of the development of road transport in the region. It is determined that the state regulation of transport at the regional level in market conditions is an objective necessity. It is proved that the system of such regulation should be integrated, closely related to the national transport policy and rationally structured in the distribution of functions between different authorities and priorities in the implementation of these functions. Priority of state regulation of transport should be given to such areas as: the formation of a civilized market of transport services; regulation of tariffs at the regional level; tax regulation; investment regulation; subsidization of unprofitable, but socially significant transport enterprises; indicative planning of development of the transport complex of the region; organization of monitoring of the state of the transport complex of the region.*

*The participation of the state in the reproduction process can be carried out in various forms. These include: direct participation in the financing of capital-intensive transport projects and programs; provision of funds on a returnable basis; implementation of investments on an open competitive basis for enterprises of all forms of ownership; introduction of state leasing for*

*replacement and renewal of vehicles; creation of special investment funds accumulating funds of interested transport enterprises and other organizations; attraction of foreign investors to Finance major projects and programs of transport development. All these areas of investment regulation of transport are very relevant. It is also necessary to intensify efforts to attract investment for the development of the transport network.*

*It is proved that the methods of planning on the basis of socio-economic indicators will allow monitoring the state of road transport in the region, which is the basis of state regulation of the development of the industry, taking into account the goal at each stage.*

**Keywords:** state regulation; road transport; indicative planning; transport services market; tax regulation; investment regulation.

*Надійшла до редколегії 10.07.2019 р.*

