

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИ УХВАЛЕННІ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ

У статті визначено напрямки інформаційного забезпечення автотранспортної діяльності в Україні. Розроблено методичні рекомендації щодо підготовки інформаційної доповіді з метою регулювання автотранспортного ринку.

Ключові слова: автотранспортна діяльність, автотранспортний ринок, інформаційна політика.

В статье определены направления информационного обеспечения автотранспортной деятельности в Украине. Разработаны методические рекомендации по подготовке информационного доклада с целью регулирования автотранспортного рынка.

Ключевые слова: автотранспортная деятельность, автотранспортный рынок, информационная политика.

In the article identified directions of information support of motor transport activity in Ukraine. Developed methodical recommendations on the preparation of the information report with the purpose of regulating motor transport market.

Key words: motor transport activity, motor transport market, information support

Постановка проблеми. Регулювання конкретних місцевих ринків автотранспортних послуг знаходиться в компетенції місцевих органів влади. Проте, враховуючи ситуацію, що склалася, єдиним джерелом інформації для підготовки регулюючих заходів можуть бути тільки міжрайонні реєстраційно-екзаменаційні відділи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ МВС.

Потенційно міжрайонні реєстраційно-екзаменаційні відділи (МРЕВ) можуть виконувати наступні функції: інформаційну, контрольну, регулюючу і аналітичну.

Інформаційна функція полягає в наданні Мінінфраструктури України, а також місцевим адміністраціям статистичних даних про стан справ на автотранспортних ринках. Вивчення складу статистичної звітності, що направляється в Мінінфраструктури України і відсутність в більшості випадків у місцевих органів влади інтересу до стану автотранспортного обслуговування в регіоні показує, що інформаційний потенціал МРЕВ використовується ще дуже слабо.

Основа інформаційної функції – аналіз інформації, що накопичується в ході державної реєстрації транспортних засобів. Крім того, МРЕВ регулярно звіряють свої дані з даними статистичного управління, державтоінспекції, податкової інспекції. Аналітична робота МРЕВ перебуває поки що у стадії становлення, оскільки не існує ще ряду статистичних показників більше,

ніж за три-чотири квартали; не затвердився ще остаточно склад показників, на постійній фіксований основі (моніторинг); у стадії розробки і налагодження знаходиться програмне забезпечення для автотранспортної вибірки показників із комп'ютерних баз даних. Звичайно, всі вони є на папері в «справах», але за наявності декількох тисяч суб'єктів, що проводять автотранспортну діяльність, фондоемність не дозволяє виконувати цю роботу вручну.

Регулююча функція МРЕВ реалізується в діяльності з держреєстрації транспортних засобів. Проте в ході накопичення інформації і проведення спеціальних досліджень стану місцевих ринків регулюючі дії МРЕВ повинні стати різноманітнішими (у співпраці та за дорученням місцевих органів влади).

Самі МРЕВ також підійшли до такого етапу свого розвитку, коли освоєння нових функцій потребує систематизації накопиченої інформації і доповнення наявних даних за допомогою проведення спеціальних досліджень про положення на автотранспортних ринках.

Питанням державного регулювання діяльності в галузі транспорту присвячено праці В. М. Бесчастного, І. В. Лисенко, С. А. Магійко, В. Й. Развадовського, А. Ткаченко [1-5]. Але все ще актуальною темою є наукова розробка питань інформаційного забезпечення державного регулювання автотранспортної діяльності.

Метою статті є визначення напрямків інформаційного забезпечення автотранспортної діяльності в Україні та розробка методичних рекомендації щодо підготовки інформаційної доповіді з метою регулювання автотранспортного ринку.

Виклад основного матеріалу. Відомі всього два основні первинні джерела інформації про конкретний автотранспортний ринок: автотранспортні підприємства (АТП) і їх клієнти. На регулярній основі дані про автомобільний транспорт збираються статуправлінням і ДАІ. Таким чином, інформація про автомобільний транспорт акумулюється в декількох центрах, кожен з яких виконує певну функцію.

Основними банками інформації, використовуваними для цілей регулювання, будуть створювані в Мінінфраструктури і МРЕВ. Уявлення про порядок їх формування (склад показників, джерела, періодичність і форма надання і т. ін.) знаходяться на стадії розробки загальних концепцій, а поки вони формуються стихійно, наприклад, у МРЕВ за рахунок інформації, що надходять при держреєстрації транспортних засобів.

Тим часом, проблема принципів формування інформаційної основи регулювання доволі складна. Взагалі, інформаційне забезпечення процесу ухвалення рішень є однією з найскладніших проблем управління. Найбільші американські і європейські корпорації мають багаторічний (часто обчислюваний десятиріччями) досвід збору інформації про зовнішнє середовище компанії з метою ухвалення стратегічних рішень. За цей час були виявлені типові труднощі і помилки при організації цієї функції корпоративного управління [6; 7].

Унікальний досвід (як позитивний, так і негативний) накопичений в Україні за час існування централізованої системи управління народним господарством. В організаційній структурі (від підприємства до Держплану) існувала ціла ієрархія інформаційних потоків в різні органи управління. При ухваленні управлінських рішень, в принципі, можливо було отримати будь-яку інформацію про об'єкт дії, що стосується технічного стану і потенційних можливостей, вичерпний опис зовнішніх зв'язків, у тому числі і споживачів, і так далі. Проте об'єми цієї інформації перевершували можливості її переробки і величезну кількість збираних даних ніколи не було затребувано. Економічних обмежень на процес збору статзвітності не існувало, тому в деяких випадках потрібні були відомості про функціонування окремих агрегатів об'ємом у декілька сотень показників щодоби. У цій ситуації єдиним дефіцитним ресурсом був час.

Основним позитивним аспектом в діяльності центральних органів управління у старому господарському механізмі була принципова можливість ухвалення рішень в умовах повної визначеності за рахунок відсутності ресурсних обмежень на збір інформації; адміністративної

підлеглості об'єкта управління; доступності будь-якої інформації для органів управління. Проте здійснення цього природного для усіх управлінців прагнення натрапляло на обмежені людські можливості з обробки інформації, тимчасові обмеження і недоліки в оргструктурі управління народним господарством.

Нова система управління складається в абсолютно інших умовах. Сьогодні треба бути готовим до того, щоб ухвалювати рішення в умовах невизначеності; що прогнозовані результати регулюючих дій досягатимуться не повною мірою: несподівано побічні ефекти, що виникають при цьому, не завжди будуть позитивними і, отже, бути готовими до оперативного коригування ухвалених рішень.

Процес отримання і використання інформації з метою розробки регулюючих дій можна представити таким, що складається з чотирьох етапів, кожен з яких розбитий на декілька стадій.

1. Збір інформації.
2. Аналіз та інтерпретація інформації.
3. Використання інформації для розробки регулюючих заходів.
4. Реалізація зворотного зв'язку.

Основними формами збору інформації про ринок автотранспортних перевезень є сканування і моніторинг. У рамках сканування (чи пошуку) проводиться загальне спостереження за станом ринків з метою ранньої фіксації ознак ситуацій, що потребують регулюючої дії державних органів управління і виявлення змін, що вже відбуваються. Зазвичай сканування є самою слабоструктурованою і невизначеною діяльністю, оскільки потенційно необхідні дані, по суті, необмежені, їм властиві розкиданість, неясність і неточність, а їх джерела численні й різноманітні. Характерною рисою сканування є те, що ранні сигнали часто виявляються в найнесподіваніших місцях. Отже, з одного боку, межі пошуку мають бути широкими, а з іншого – не існує показників, де варто фокусувати пошук.

Одним з результатів сканування є визначення об'єктів для уважнішого вивчення – моніторингу. Наприклад, якщо метою вивчення є ситуація зі здійсненням соціально значущих перевезень у регіоні, то такими об'єктами можуть бути вибрані АТП усіх форм власності, що здійснюють соціально значущі види автотранспортної діяльності; автотранспортні засоби, використовувані для виконання таких перевезень; замовники транспортних послуг, пов'язані з виконанням соціально значущих видів автотранспортної діяльності.

Моніторинг як систему заходів щодо збору та аналізу інформації з метою вивчення та оцінки якості професійної підготовки і прийняття рішень про розвиток навчально-виховного процесу на основі аналізу виявлених типових особливостей та тенденцій [8]. Результатом моніторингу є всебічна інформація про певні об'єкти, на основі якої можна визначити наявні тенденції і прогнозувати майбутні, а також визначити тенденції для

наступного моніторингу і області, що потребують подальшого сканування.

Сканування і моніторинг дають картину того, що вже сталося і що відбувається. Проте регулювання впливатиме на майбутню ситуацію, тому потрібна картина того, що, ймовірно, відбуватиметься. Таким чином, прогнозування є необхідним елементом процесу підготовки регулюючих заходів і пов'язане з підготовкою проєкції напрямів, розмаху, швидкості й інтенсивності змін.

Сканування, моніторинг і прогнозування не є самоціллю. Якщо їх результати не оцінювати з точки зору необхідності регулюючих дій на ринку автотранспортних перевезень, то вони просто забезпечують інформацію, яку «добре було б знати». Оцінка полягає у визначенні негативних, з точки зору державної політики і регулюючих органів, ситуацій на ринку. Останні можуть полягати, наприклад, в монополізації ринку або, навпаки, зайвій конкуренції (переінвестуванні), неприйнятному рівні соціальних витрат і т. ін.

На підставі проведеного аналізу визначається об'єкт регулювання. Потім за допомогою моніторингу збирається відповідна інформація, оцінюються результати прийнятих заходів і, якщо необхідно, здійснюється їх коригування. На цьому цикл завершується.

Збір і аналіз інформації повинні мати прикладне значення, використовуватися при ухваленні рішень у галузі регулювання транспортної діяльності на різних рівнях (територіальному і державному). Для використання отримані результати мають бути представлені відповідним чином. Однією з можливих форм надання аналітичної інформації про стан регіонального ринку автотранспортних послуг повинні стати періодичні стандартні інформаційні доповіді, яким Мінінфраструктури України відводиться роль одного з найважливіших зворотних зв'язків у діяльності Міністерства. Також подібні доповіді можуть використовуватися і органами місцевої влади у своїй діяльності.

Пропонується відповідні методичні рекомендації за змістом і структурою інформаційної доповіді, які визначаються його метою, задачами і кінцевими користувачами. Мета полягає в систематизації та узагальненні наявних даних про стан регіональних ринків автотранспортних послуг і надання їх у формі, придатній для ухвалення рішень з регулювання автотранспортних ринків.

У різний час на конкретних автотранспортних ринках або в автотранспортній галузі в цілому можуть виникати проблеми розвитку і функціонування, що потребують застосування певних регулюючих дій. Задачами подібних доповідей є своєчасне привертання уваги до цих проблем.

Залежно від того, для кого складається доповідь (Мінінфраструктури України, органи державної влади і регіонального управління або місцева (міська, районна) адміністрація) може мінятися рівень агрегації тощо. Інформацію, використовувану в процесі підготовки доповіді можна поділити на вхідну, проміжну і вихідну.

Зовнішня – вхідна інформація надходить у МРЕВ з незалежних центрів збору даних про автотранспортну галузь (статуправління, ДАІ та ін.) – вторинні дані. Внутрішня вхідна інформація акумулюється і зберігається безпосередньо органами МРЕВ (отримувані при реєстрації) – первинні дані.

Доповідь, що є вихідною інформацією, містить аналіз стану автотранспортної галузі в регіоні, визначає, у разі потреби, види діяльності, які потребують регулювання, і може формулювати пропозиції з удосконалення діяльності, регулюючої автотранспорт регіону.

Усі розділи доповіді можна згрупувати в три категорії: постійні, тимчасові і спеціальні.

Постійні розділи відбивають результати моніторингу тих характеристик ринку або проблем розвитку автомобільного транспорту, які є об'єктом першочергової уваги держави.

Тимчасові розділи відбивають результати і ефективність реалізації яких-небудь державних заходів, що реалізуються, програм, проєктів і т. ін. на автомобільному транспорті регіону, що тривають протягом декількох років або завершених у звітному періоді.

Спеціальні розділи мають превентивний (застережний) характер. У них відбиваються проблеми автомобільного транспорту, виявлені в результаті сканування і які потребують втручання держави.

Наведена вище класифікація не є догматичною і будь-який розділ може містити проблеми начебто «приписані» до іншого типу.

Основою Доповіді повинні стати наступні (постійні) розділи:

розділ 1. «Основні результати роботи автотранспорту регіону» (у даний період);

розділ 2. «Безпека дорожнього руху і екологія»;

розділ 3. «Положення на ринках автотранспортних послуг регіону»;

розділ 4. «Технічний стан парку автотранспортних засобів»;

розділ 5. «Праця на автомобільному транспорті»;

розділ 6. «Види автотранспортної діяльності, що потребують регулюючих дій»;

розділ 7. «Пропозиції з удосконалення регулювання регіонального ринку автотранспортних послуг».

Висновки.

Таким чином, визначено, що процес отримання і використання інформації з метою розробки регулюючих дій складається з чотирьох етапів: збір інформації; аналіз та інтерпретація інформації; використання інформації для розробки регулюючих заходів; реалізація зворотного зв'язку. Основними формами збору інформації про ринок автотранспортних перевезень є сканування і моніторинг, на основі яких формується аналітична інформація про стан регіонального ринку автотранспортних послуг, яка повинні стати періодичні стандартні

інформаційні доповіді, яким Мінінфраструктури України відводиться роль одного з найважливіших зворотних зв'язків у діяльності Міністерства.

Запропоновано методичні рекомендації щодо змісту і структури інформаційної доповіді, мета

якої полягає в систематизації та узагальненні наявних даних про стан регіональних ринків автотранспортних послуг і надання їх у формі, придатній для ухвалення рішень з регулювання автотранспортних ринків.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бесчастний В. М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху : [монографія] / В. М. Бесчастний. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС. – 2011. – 473 с.
2. Лисенко І. В. Реформування управління системами міського пасажирського транспорту / І. В. Лисенко [Електронний ресурс] // Збірник наукових праць НТУ. – 2009. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_2/pdf/34.pdf.
3. Матійко С. А. Правові методи державного регулювання в національному транспортному комплексі / С. А. Матійко // Розвиток продуктивних сил України: від В. І. Вернадського до сьогодення. Матеріали наук.-практ. конф., м. Київ, 20 березня 2009 р.: У 3-х частинах. – Ч. 3. – К. : РВПС України НАН України, 2009. – С. 12–13.
4. Развадовський В. Й. Зміст державного управління безпекою дорожнього руху та визначення складових системи управління / В. Й. Развадовський // Вісник Одеського юридичного інституту внутрішніх справ. – 2003. – № 2. – С. 97–101.
5. Ткаченко А. Державне регулювання діяльності в галузі транспорту / А. Ткаченко // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. – 2004. – № 2. – С. 271–277.
6. Бойченко О. В. Політика інформаційної безпеки в системі інформаційного забезпечення ОВС України / О. В. Бойченко // Форум права. – 2009. – № 1. – С. 50–55.
7. Гнатцов О. Політико-управлінські аспекти інформаційних ресурсів у системі забезпечення державної безпеки / О. Гнатцов // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. – 2004. – № 3. – С. 485–492.
8. Теоретико-методологічні засади моніторингу якості професійної підготовки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://prof.osvita.org.ua/uk/career/articles/2.html>.

Рецензенти: Ємельянов В. М., к.т.н., доцент;
Штиршов О. М., к.держ.упр.

© Грабельніков В. А., 2012

Дата надходження статті до редколегії 05.04.2012 р.

ГРАБЕЛЬНИКОВ Володимир Анатолійович – кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри організації служби та дізнання підрозділів ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України.

Коло наукових інтересів: регулювання автотранспортної діяльності.