

УДК 354:656.078

КОНЦЕПЦІЯ РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. Розвиток економіки країни залежить від ступеня розвитку транспортної системи. Послуги транспорту мають бути орієнтовані на їх споживачів, основною передумовою реалізації соціальної складової транспортної політики виступає вплив транспорту на стан споживчих і промислових ринків та його тісний зв'язок з усіма галузями економіки і соціальної сфери. Останнім часом накопичилося багато проблем щодо регулювання автотранспортної діяльності. Нестабільність та недосконалість законодавчої бази призвели до втрати багатьох функцій державного регулювання галузю. Як результат, збільшилася кількість неконтрольованих перевізників, які не мають достатньої виробничої бази, кваліфікованих кадрів та експлуатаційної служби, що відображається на зниженні якості перевезень, підвищенні небезпеки дорожнього руху, зростанні аварійності та перерозподілі значних грошових потоків через тіньовий сектор.

В даних умовах необхідно розробити державну програму, направлену на впорядкування діяльності транспортних підприємств з метою вдосконалення управління автомобільним транспортом, підвищення контролю за якістю перевезень, створення умов для технологічного оновлення, впровадження ресурсозберігаючих технологій, забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів, це дасть змогу досягти розвитку національної економіки за рахунок синергетичного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Проблеми державного регулювання в сфері транспортної діяльності та шляхи їх вирішення досліджували такі вітчизняні і зарубіжні вчені: С. Гончаров, Н. Громов, В. Єгізаров, В. Желінський, С. Матійко, В. Новицький, В. Персіанов, К. Плужников, М. Погребиський, В. Развадовський, С. Хахлюк та інші. Особливої уваги заслуговують праці М. Погребиського, який запропонував концепцію регіональної транспортної політики та систему державного регулювання процесів формування, функціонування та розвитку регіонального ринку транспортних послуг у вигляді структури взаємопов'язаних і взаємодіючих параметрів: індикаторів, вбудованих стабілізаторів і регуляторів [1], а також В. Развадовського, який вперше довів доцільність виділення регулятивної форми діяльності суб'єктів державного регулювання як зовнішнього вияву регулятивної функції державного управління транспортною системою [2].

Виділення невирішених питань. Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і політичній сферах до поставленої проблеми, залишаються невирішеними питання реформування державної політики щодо регулювання діяльності транспортного сектору економіки з метою задоволення інтересів всіх учасників, підвищення ефективності цієї сфери та створення умов для її подальшого розвитку.

Постановка завдання. Основними завданнями даної роботи є оцінка існуючих концептуальних засад реформування транспортного сектору економіки, формування удосконаленої концепції реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності з визначенням сфер реформування, основних завдань, напрямків, критеріїв ефективності, методів, очікуваних результатів та засобів її практичної реалізації.

Викладення основного матеріалу. Недосконалість законодавчої бази галузевого регулювання зумовлена пагубним підходом пріоритетності максимізації прибутку та мінімізації витрат без врахування інших соціально та економічно важливих потреб. Удосконалення державного регулювання роботи транспортних підприємств вбачається лише в розробці та зміні нормативно-правової бази. Основними недоліками законодавчо закріплених концепцій реформування транспортної сфери [3,4] є обмеженість принципів, на яких має базуватися реформування; відсутність дієвих інструментів реалізації концепцій; підвищення вимог до транспортних підприємств без визначення джерел фінансування; прискорення списання застарілих транспортних засобів та виробництво високоякісних транспортних засобів вітчизняного виробництва в умовах браку коштів

та без визначення засобів досягнення цих завдань тощо.

Сьогодні необхідне формування єдиної державної транспортної політики з метою більш якісного обслуговування населення пасажирськими та вантажними перевезеннями, захисту інтересів споживачів, модернізації автотранспортної інфраструктури, створення раціональної структури парку автотранспортних засобів, підвищення екологічної безпеки тощо. Впровадження єдиної державної транспортної політики дасть можливість розширити обсяг транспортних послуг до необхідного рівня для забезпечення задоволення потреб населення і економіки в цілому.

Запропонована концепція державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності (рис. 1) має за мету забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей. Транспортна галузь здійснює мультиплікативний вплив на інші, адже витрати на транспортування включаються в ціну будь-якого товару, тому за рахунок зниження транспортної складової можна досягти синергетичного ефекту в інших галузях економіки. Зниження транспортної складової надасть можливість зменшення сукупних витрат суспільства, збільшення ВВП і національного доходу на одиницю витрат і ресурсів, виконання вимог розширеного відтворення за рахунок збільшення ефективності виробництва.

Для реалізації поставленої мети ставляться завдання, які потребують першочергового вирішення: оновлення рухомого складу, підвищення безпеки руху, покращення екології, впровадження механізмів ресурсозбереження та збільшення якості та кількості послуг.

Напрямами діяльності, що дозволять виконати поставлені завдання будуть: пошук нових джерел фінансування, вивільнення додаткових фінансових ресурсів, підвищення рівня соціального забезпечення, підвищення ефективності управління. Методами отримання додаткових фінансових ресурсів за рахунок нових джерел фінансування є створення сприятливих умов для інвестування інших галузей в транспортний сектор, бюджетне фінансування (дотації, пільгові кредити, цільові субсидії, компенсації), адресна бюджетна підтримка (податкові пільги, інвестиційні пільги), змішане приватно-бюджетне фінансування. Підвищення рівня соціального забезпечення призведе до підвищення рівня життя населення, підвищення соціальних стандартів, збільшення мотивації праці та раціоналізації трудових ресурсів. Зростання ефективності управління дозволить задовольнити необхідні потреби для розвитку підприємств транспорту у відповідності з умовами розширеного відтворення та збільшити виробництво.

Критеріями ефективності реалізації даної концепції будуть: економічна ефективність діяльності галузі, що передбачає поєднання процесів раціонального використання ресурсів зі зростанням рентабельності підприємств галузі; збалансування інтересів виробників, споживачів і держави у відповідності з потребами розвитку економіки і суспільства; динамічний розвиток галузі зі спрямуванням на довготривалу перспективу та у відповідності з умовами розширеного відтворення та інноваційного розвитку.

Сферами реформування виступають, політика ціноутворення (тарифоутворення), політика оподаткування та інвестиційна політика.

Засобами реалізації в сфері ціноутворення мають стати:

1. Удосконалення механізму управління витратами шляхом зміни структури собівартості та зменшення її величини.
2. Реформування тарифної політики з метою удосконалення методики розрахунку тарифів шляхом включення до структури тарифу витрат, необхідних для здійснення перевезень, ремонту, оновлення тощо.
3. Врахування вигоди споживача при встановленні тарифів.
4. Зміна структури витрат шляхом нормування інших операційних витрат.
5. Відновлення інвестиційної тарифної складової для забезпечення процесу відтворення основних виробничих фондів на транспорті.
6. Зниження транспортності ВВП за рахунок зниження транспортної складової.
7. Запровадження механізму формування паритетності обміну результатами праці між транспортними підприємствами і постачальниками паливно-мастильних матеріалів і паритету цін.

Засобами реалізації в сфері оподаткування мають стати:

1. Звільнення від оподаткування частини доходу, що необхідна для забезпечення найнеобхідніших потреб підприємства, шляхом встановлення неоподаткованого мінімуму для суб'єктів господарювання.
2. Звільнення від сплати ПДВ за умови направлення цих коштів на розвиток виробничого потенціалу.

3. Вдосконалення методики розрахунку податку на прибуток шляхом введення інвестиційної пільги.

4. Значне збільшення плати за екологію з метою стимулювання технологічного оновлення транспортних засобів.

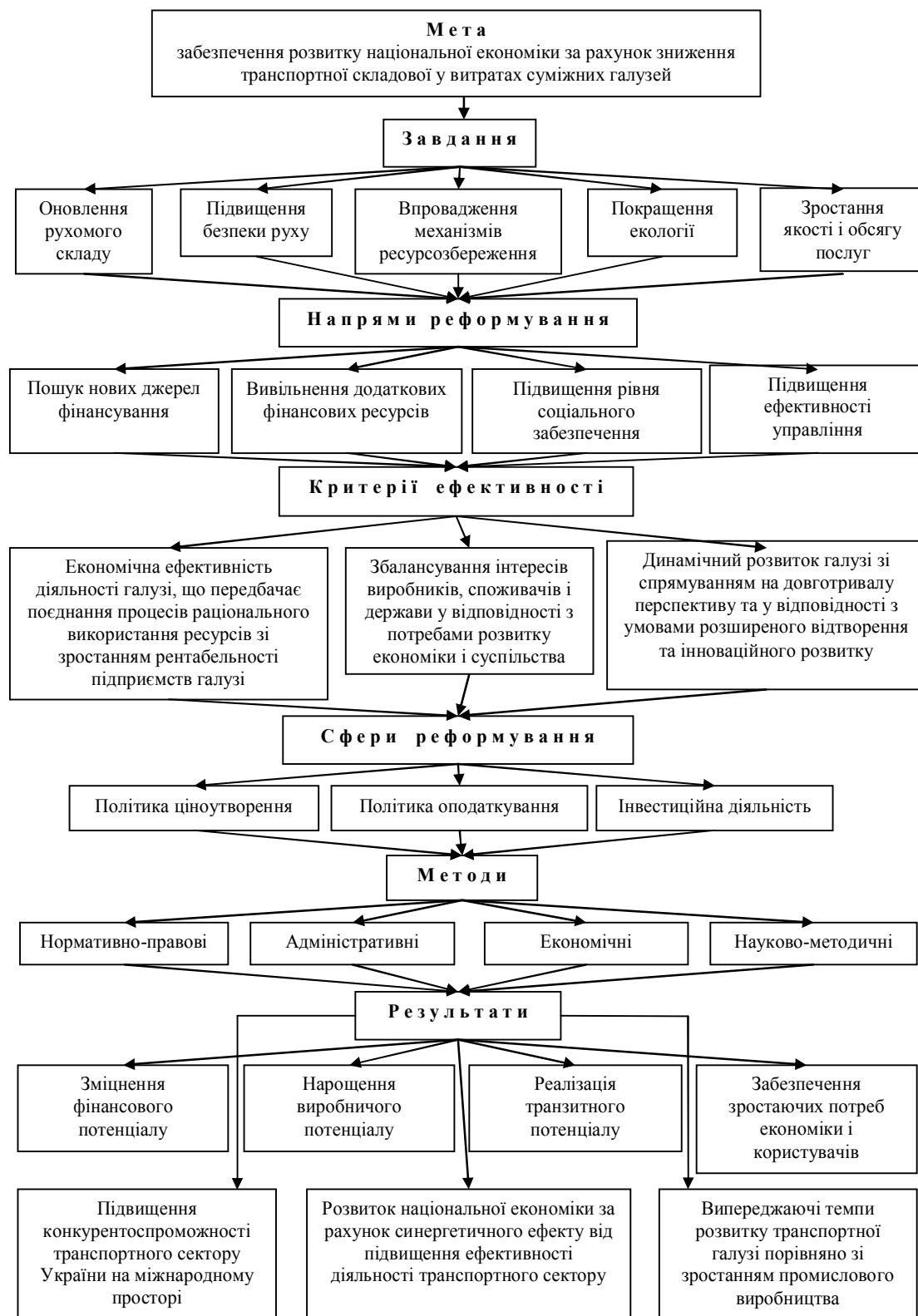


Рис. 1. Схема концепції державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності

Засобами реалізації в сфері інвестування мають стати:

1. Надання державної підтримки у формі дотацій, пільгових кредитів, цільових субсидій,

компенсацій тощо.

2. Створення сприятливих умов для інвестування іншими галузями в транспортний сектор.
3. Створення сприятливих умов для використання власних джерел інвестування.
4. Використання нових джерел фінансування шляхом введення державно-приватного фінансування, концесійних угод тощо.
5. Застосування прискореної амортизації основних фондів з метою вивільнення додаткових фінансових ресурсів.
6. Удосконалення механізму лізингу.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Результатами практичної реалізації запропонованої концепції державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності будуть:

- підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України на міжнародному просторі,
 - випереджаючі темпи розвитку транспортної галузі порівняно зі зростанням промислового виробництва,
 - нарощення виробничого потенціалу,
 - реалізація транзитного потенціалу,
 - зміцнення фінансового потенціалу,
 - розвиток національної економіки за рахунок синергетичного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору,
- забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів.

Література

1. *Погребицький М.Л.* Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / М.Л. Погребицький; Гуманіт. ун-т "Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.". – Запоріжжя, 2007. – 20 с.
2. *Развадовський В.Й.* Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): Автореф. дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В.Й. Развадовський; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 38 с.
3. *Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки.* – Наказ Мінтрансзв'язку від 3 травня 2007 р. № 360.
4. *Концепція реформування транспортного сектору економіки.* – Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. №1684.

УДК 656.13:658

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Дашенко Н.М.

Постановка проблеми

Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ). У програмах Єврологістики можна спостерігати особливу зацікавленість до України з огляду на її надзвичайно вигідне географічне розташування. Тому підтвердженням є й один серед найвищих у Європі транзитний коефіцієнт (3,75 бали) України, а також її участь у європейській транзитно-логістичній інтеграції. Єврологістична концепція логістичних центрів є складовою частиною загальної стратегії логістики. Вона досліджує рух товарів через національні кордони у Європі та її розподільчі центри, а економічні особливості європейських держав та України вимагають дослідження умов таких процесів, що можуть бути зведені до гармонізації технічних, технологічних, правових, економічних та ін. факторів.

Актуальним постає питання пріоритетності створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) в регіонах країни. Для цієї мети необхідно проаналізувати існуючі методики та вибрати найбільш ефективну для визначення пріоритетів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури в регіонах.