

ну АТП); нормалізація отриманих результатів; приведення значень шляхом зважування на вагові значення; отримання величини інтегрального показника інвестиційної привабливості АТП. Аналогічна послідовність, застосована при врахуванні результатів стрес-тестової перевірки інвестиційних ризиків, дозволяє отримати зведену величину інтегрального показника інвестиційної привабливості АТП на основі врахування окремих негативних сценарних змін. Отримані альтернативні дані величини інвестиційної привабливості (різниця між отриманими розрахунковими значеннями інтегральних показників) дозволяють отримати висновки для прийняття рішень щодо стратегії інвестування в АТП.

Висновки. Підвищення інвестиційної привабливості вітчизняних АТП є важливим завданням підвищення конкурентоспроможності національних транспортних підприємств, посилення важливості України у забезпеченні транспортних послуг, а також використання національних транзитних можливостей. Разом із тим вітчизняна практика у період розгортання кризи та падіння національного ринку автоперевезень, засвідчила відчутну неефективність підвищення інвестиційної привабливості АТП без врахування ризиків згортання попиту на автоперевезення.

Включення до моделі оцінювання інвестиційної привабливості вітчизняних автотранспортних підприємств стрес-тестування інвестиційних ризиків дозволить забезпечити надійну основу для прийняття рішень щодо інвестиційної стратегії, і потребує подальшого удосконалення.

Література

1. Ройзман И. И., Гришина И. В. Сложившаяся и перспективная инвестиционная привлекательность крупнейших отраслей отечественной промышленности / Ройзман И., Гришина И. [Текст] // Инвестиции в России. — 1998 — № 1. — С. 37 — 39.
2. Роджер Гибсон. Формирование инвестиционного портфеля: управление финансовыми рисками / Гибсон Р. [Текст] // М: Альпина Бизнес Букс. — 2008 г. — 280 с.
3. К. В. Балдин, И. И. Передеряев, Р. С. Голов. Управление рисками в инновационно-инвестиционной деятельности предприятия / Балдин К., Передеряев И., Голов Р. [Текст] // М: Дашков и Ко. — 2011. — 420 с.
4. В.В. Глушенко. Риски инновационной и инвестиционной деятельности в условиях глобализации / Глушенко В. [Текст] // ТОО НПЦ «Крылья» — 2006г. — 232 с.
5. Ирина Крапчатова. Управление рисками инвестиционных проектов. Комплексный подход. Практические рекомендации / Крапчатова И. [Текст] // М: Lambert. — 2011. — 140с.

УДК 354:656.078

МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Горобінська І.В.

Стаття присвячена розробці механізму реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей. В ході дослідження визначено і обґрунтовано його складові елементи: методи, функції, принципи, сфери реформування та засоби реалізації.

Article is sanctified to development of mechanism of public regulator policy realization in the sphere of a transport activity sent to providing of development of national economy due to the decline of a transport constituent in the charges of contiguous industries. During research certainly and reasonably him component elements: methods, functions, principles, spheres of reformation and facilities of realization.

Постановка проблеми. Відсутність обґрунтованої державної політики в сфері регулювання транспортної діяльності призвела до виникнення економічних і соціальних проблем: відсутність ефективної регуляторної політики, направленої на стимулювання зростання фінансових ресурсів; загострення дефіциту обігових коштів; низький рівень конкурентоспроможності й привабливості для іноземних інвестицій; недостатність фінансового потенціалу та слабкість економічної бази. Шляхом реформування і удосконалення державної політики в транспортній сфері можливо досягти значних позитивних змін не тільки в транспортній галузі, а й в економіці України в цілому.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Проблеми державного регулювання в сфері транспортної діяльності та шляхи їх вирішення досліджували такі вітчизняні і зарубіжні вчені: О. Акимов, Ю. Голляк, С. Гончаров, Н. Громов, В. Єгізаров, В. Желінський, Н. Кудрицька, С. Матійко, А. Новікова, В. Новицький, В. Персіанов, К. Плужников, М. Погребицький, В. Развадовський, Ю. Слободяник, С. Хахлюк та інші.

Виділення невирішених питань. Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і політичній сферах до даної проблеми, залишаються невирішеними питання формування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей; 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 роботи є розробка механізму практичної реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей; визначення та обґрунтування його складових елементів.

Викладення основного матеріалу. Державна регуляторна політика в сфері транспортної діяльності — це сукупність заходів держави в сфері побудови діяльності транспортної системи, спрямованих на впровадження оптимального державного управління з метою ефективного функціонування ринку транспортних послуг. Вона має бути спрямована на забезпечення умов сталого економічного зростання та вдосконалення механізмів державного управління. Метою державної регуляторної політики є забезпечення ефективного впливу держави на економічні і соціальні процеси та оптимізацію нормативно-правового забезпечення функціонування транспортної системи.

Державне регулювання і управління в транспортній сфері здійснюється шляхом реалізації окремих типів політики: транспортної, тарифної, амортизаційної, податкової, фінансово-кредитної, майнової, інвестиційної, кадрової.

Транспортна політика спрямована на задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, на реалізацію транзитного потенціалу, встановлення економічно обґрунтованих тарифів, додержання екологічних вимог і міжнародних зобов'язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій.

Тарифна політика передбачає встановлення економічно обґрунтованих тарифів, їх диференціацію залежно від якості перевезень та з урахуванням пріоритетів державної транспортної політики, поєднання механізмів вільного ціноутворення з державним регулюванням, розв'язання за допомогою тарифів економічних, соціальних та інших проблем суспільства.

Інвестиційна політика спрямовується спрямована на підвищення інвестиційної привабливості, пошук додаткових джерел фінансування на основі розширення власних джерел фінансування, використання змішаного приватно-бюджетного інвестування з метою створення ефективної транспортної інфраструктури, оновлення рухомого складу і технічних засобів.

Податкова політика спрямована на сприяння становленню умов для активізації економічного зростання, створення стимулів для підвищення ефективності діяльності у поєднанні з достатнім забезпеченням держави фінансовими ресурсами. В нинішніх умовах доцільно говорити про зниження податкового навантаження на транспорті, що дасть змогу стимулювати діяльність галузі.

Майнова політика направлена на ефективне використання майна, необхідного для здійснення діяльності, якісну зміну його складу, управління та оптимізацію його структури з урахуванням визначених орієнтирів і пріоритетів.

Амортизаційна політика направлена на забезпечення формування власних джерел фінансування оновлення транспортних засобів, активізацію інвестиційної діяльності підприємств шляхом використання прискореної амортизації та амортизаційних пільг з метою регулювання швидкості обороту основного капіталу, процесу його відтворення, впровадження досягнень НТП, стимулювання нововведень і зростання конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Кадрова політика направлена на розробку заходів щодо підвищення кваліфікації робітників транспортних підприємств, підготовку та перепідготовку кадрів, управління персоналом з метою стимулювання якісного виконання ним своїх функцій і зобов'язань.

Фінансово-кредитна політика спрямована на створення і ви-користання фінансових ресурсів для забезпечення економічного і соціального розвитку транспортної системи шляхом вико-ристання методів бюджетного фінансування, самофінансу-вання, кредитування тощо.

Найбільш проблемними та пріоритетними сферами, що на сьогодні потребують реформування, виступають політика тарифоутворення, політика оподаткування та інвестиційна політика. Заходи, які необхідно запровадити в даних сферах, запропоновано в структурі механізму (рис. 1), метою якого виступає практична реалізація державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей.

Механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності являє собою сукупність принципів, функцій, методів, сфер реформування та засобів реалізації, за допомогою яких забезпечується збалансування інтересів всіх суб'єктів та створюються сприятливі умови для їх ефективної діяльності та виконання притаманних їм функцій.

Методи регулювання — сукупність способів та прийомів цілеспрямованої дії, за допомогою яких досягається виконання поставленої мети.

Методами реалізації механізму державної регуляторної політики в транспортній сфері є:

- економічні,
- нормативно-правові,
- адміністративні,
- науково-методичні.

Економічні методи передбачають опосередкований вплив на регулювання економічних процесів та створення відповідних умов розвитку транспортної системи, до них відносяться податки, витрати, спрямовані на фінансування важливих сфер економіки (серед яких і транспорт), інвестиції, кредити, пільги, ціноутворення, дотації, субсидії, компенсації тощо.

Нормативно-правові методи полягають у розробці державою законодавчої бази та інструктивно-методичного її забезпечення. Нормативно-правову базу складають: закони України, постанови Верховної Ради, укази Президента, постанови Кабінету Міністрів, підзаконні правові та юридичні документи, норми та нормативи.

Адміністративні методи полягають у жорсткому втручанні держави у діяльність суб'єктів господарювання і спрямовуються на захист національних інтересів, гарантування економічної безпеки, контроль за монопольними ринками, охороною навколишнього середовища тощо. До них відносять ліцензування, сертифікацію, встановлення норм та нормативів, державне регулювання тарифів, видачу дозволів на здійснення окремих видів діяльності, державні замовлення тощо.

Науково-методичні методи передбачають розроблення концепцій, методик, стратегій, програм, прогнозів, інструкцій, методологічного забезпечення, пояснень, методичних рекомендацій, проведення наукових конференцій та семінарів.

Функціями механізму державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності є:

- задоволення потреб населення та економіки у перевезеннях,
- гарантія безпеки руху,
- захист навколишнього середовища від негативного впливу транспортних засобів,
- забезпечення нормативно-правової бази функціонування транспорту,
- встановлення та проведення досконалої тарифної політики.

Наступним важливим елементом запропонованого механізму є принципи — основоположні вимоги, в межах яких здійснюється державна регуляторна політика в сфері транспортної діяльності. До формування принципів існує багато різноманітних підходів, на сьогодні немає остаточного оптимального варіанту їх визначення.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [1] принципами державної регуляторної політики є: доцільність, адекватність, ефективність, збалансованість, передбачуваність, прозорість і врахування громадської думки.

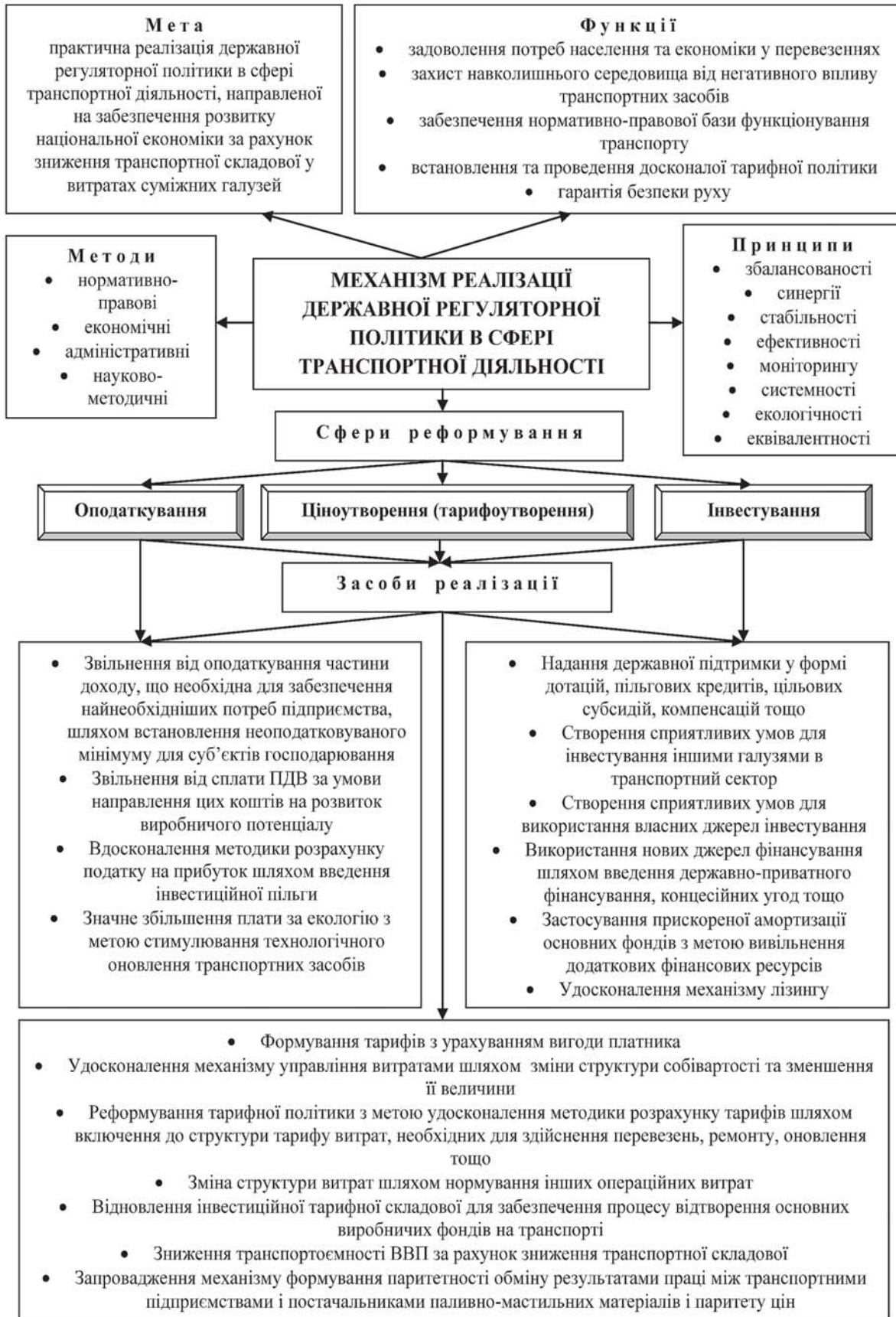


Рис. 1. Схема механізму реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності

На думку Базилюк А.В. та Назаренко Я.Я. [2] принципами державного регулювання транспортної діяльності мають бути такі: системності та комплексності; координації; розподілу державою функцій, прав і відповідальності учасників ринку транспортних послуг; конкурентності; послідовності; цілеспрямованості; справедливості; зрозумілості; ефективності; екологічності.

Загальними принципами управління інфраструктурою транспорту на думку Яцківського Л.Ю. та Зеркалова Д.В. [3] є: планомірність ведення господарства; єдиначальність при активній участі трудящих у управлінні виробництвом; правильний підбір, розставлення та виховання кадрів; суворі дисципліна у виконанні планів, нормативних документів та режимах праці.

Основними принципами транспортної політики відповідно до Білої книги ЄС є: досягнення балансу використання різних видів транспорту; покладання в основу транспортної політики вимог користувачів, чітке визначення їх прав та обов'язків; зменшення вдвічі аварійності на автомобільних дорогах; використання науково-технічних досягнень для створення екологічно чистого транспорту; управління результатами транспортної глобалізації, зокрема адекватне суспільне фінансування інфраструктури.

Запропоновані принципи механізму реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності вдосконалені на основі аналізу різних підходів і включають наступні: збалансованості, синергії, стабільності, ефективності, моніторингу, системності, екологічності, еквівалентності.

Висновки. В ході дослідження розроблено механізм реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей. Зниження транспортної складової у витратах виробництва призведе до зниження сукупних витрат суспільства, збільшення валового внутрішнього продукту та національного доходу на одиницю витрат і ресурсів. Підвищення продуктивності та ефективності транспортної галузі приведе до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку економіки України в цілому. Розвиток національної економіки можливий за рахунок синергетичного ефекту від зростання результатів діяльності транспортного сектору. Підвищити ефективність діяльності транспортних підприємств можна шляхом реалізації відповідних заходів в політиці ціноутворення (тарифоутворення), інвестиційній політиці та податковій сфері. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку та державної підтримки, тому першочерговим завданням сьогодення є удосконалення системи державного управління у транспортній галузі та її нормативно-правового забезпечення.

Література

1. Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» № 1160-IV від 11.09.2003 зі змінами і доповненнями.
2. Базилюк А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А.В. Базилюк, Я.Я. Назаренко. — К: НТУ, 2010. — 197 С.
3. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник / Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов. — К.: Арістей, 2007. — 458 С.

УДК 336.22

ДІАЛЕКТИКА ПОНЯТТЯ «ПОДАТОК»

Гуцалюк О.І.

У статті досліджено різні думки і позиції вчених, щодо поняття «податок» і узагальнено його відповідно до сучасних умов.

In the article investigational different ideas and positions of scientists, in relation to a concept «tax» and generalized him in accordance with modern terms.

Постановка проблеми. Податки — дуже складна і надзвичайно впливова на всі економічні явища та процеси фінансова категорія. Можна без перебільшення сказати, що, з одного боку, податки — це фінансове підґрунтя існування держави, мірило її можливостей у світовому економічному просторі щодо роз-