Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і природокористування України
Механіко-технологічний факультет
НДІ техніки та технологій
Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів

90 річниці механіко-технологічного факультету
НУБіП України присвячується

ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
II Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»

AutoTransport and Infrastructure

11-13 квітня 2019 року
м. Київ

УДК 351.81

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Овчар Петро Андрійович, кандидат наук з державного управління,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
e-mail: p.ovchar@ukr.net

При регулюванні автотранспортного ринку держава поєднує економічні та адміністративні методи впливу на роботу транспорту, здійснюючи регулювання як у довгостроковому, так і в оперативному аспектах. Державне регулювання автотранспортної діяльності має бути спрямоване передусім на забезпечення достатньо високого рівня автотранспортного обслуговування у всіх секторах економіки і соціальної сфери.

Державне регулювання автотранспортної діяльності має здійснюється в умовах ринку в наступних найбільш значущих сферах, таких як організація ринку автотранспортних послуг; регулювання ціноутворення на автотранспорті; податкове регулювання автотранспортної діяльності; регулювання кадрової політики та соціальних гарантій; нормативно-правового регулювання автотранспортної діяльності. Розглянемо більш детально кожну з перерахованих сфер.

1. Сфера організації ринку автотранспортних послуг.

– поділ автотранспортного ринку на сектори з подібними експлуатаційними та комерційними умовами. Визначення прав і обов'язків юридичних осіб і підприємців, що діють в різних секторах ринку. Підготовка і прийняття відповідних законодавчих та підзаконних актів, що визначають права та обов'язки юридичних осіб і підприємців, які володіють різним статусом і працюють в різних секторах автотранспортного ринку;

– розробка правил допуску юридичних осіб і підприємців до роботи в різних секторах автотранспортного ринку. Розробка відповідних вимог спрямована, насамперед, на забезпечення кваліфікованого і безпечного автотранспортного обслуговування підприємств і населення;

– безпосереднє здійснення діяльності по допуску юридичних осіб та підприємців в різні сектори автотранспортного ринку на основі ліцензування

автотранспортної діяльності; – контроль виконання юридичними особами та підприємцями вимог, передбачених ліцензіями.

2. Сфера регулювання ціноутворення на автотранспорті.

Тарифне регулювання на автомобільному транспорті обов'язково. Будь яка зміна тарифу у бік збільшення або зменшення, тягне за собою збільшення або зменшення вартості товару. Відбувається ланцюгова реакція. Збільшуємо вартість палива (бензин, дизельне паливо) – збільшуються витрати автотранспортної діяльності та, відповідно, підвищується тариф.

Державне втручання в цих процесах просто необхідно, оскільки підвищення тарифів веде до розвитку інфляційних процесів. Інший аспект – необхідність збереження доступного для більшості населення рівня цін на послуги з перевезень пасажирів, в першу чергу, у містах [4, с. 85]. Державний контроль ціноутворення на автомобільному транспорті передбачає такі основні способи:

– визначення правил розрахунку тарифів у різних секторах автотранспортного ринку;

– встановлення загально рекомендованого або обов'язкового рівня тарифів на окремі види автотранспортної діяльності;

– вироблення механізму індексування тарифів;

– вироблення правил цінової конкуренції та контроль виконання тарифних правил юридичними особами та підприємцями [3, с. 125].

3. Сфера податкового регулювання автотранспортної діяльності. Головними відмітними особливостями податкової системи, застосовуваної в автотранспортній діяльності, повинні бути її диференційованість і можливість зміни рівня окремих податків. Податки повинні стати засобом стимулювання розвитку підприємництва у визначених секторах ринку автотранспортних послуг. Необхідною складовою частиною державного регулювання автотранспортної діяльності повинні стати дієві, постійні механізми державної підтримки окремих, найбільш соціально-значущих видів транспортної діяльності (на основі дотацій, субсидій тощо).

Використання податків як засобу регулювання автотранспортної діяльності має здійснюватися як загальноекономічна міра у відповідності з глобальними цілями економічної програми, яка реалізується урядом. Від оподаткування повинні бути звільнені капіталовкладення на відновлення, заміну та модернізацію автотранспортних засобів, вироблені як автотранспортними підприємствами всіх форм власності, так й іншими суб'єктами що господарюють [2, с. 20].

Крім того, у податковій системі слід передбачити можливість введення спеціальних регіональних податків (наприклад, на паливо, використання того чи іншого виду автотранспортних засобів тощо) для фінансування своїх програм розвитку автотранспортної системи.

4. Сфера регулювання кадрової політики та соціальних гарантій. Кадровий потенціал автомобільного транспорту відстає від сучасних вимог компетентності, управлінської культури, психологічної стійкості, вміння працювати в кризових та екстремальних ситуаціях. Вдосконалення кадрового потенціалу, підвищення рівня професійної підготовки та кваліфікації

працівників автотранспортних підприємств, здатних ефективно працювати в умовах ринку, особливо управлінського персоналу – одне з основних завдань [1, с. 21].

Необхідно передбачати удосконалення системи безперервного навчання персоналу, перепідготовку кадрів з використанням досвіду світової управлінської практики, спеціалізацію різних типів навчальних закладів на навчання різних категорій керівників та їх резерву. Доцільно суттєво розширити навчання керівників і спеціалістів автомобільного транспорту за кордоном, забезпечивши відбір кадрів, їх попередню підготовку, а також подальше використання; підтримувати діяльність шкіл бізнесу, менеджменту. Особливу гостроту повинні набути проблеми соціальної захищеності працівників автомобільного транспорту, оскільки вона безпосередньо впливає на стійкість роботи автотранспортної системи. Органи управління спільно з галузевими профспілками повинні створювати соціальні пільги та гарантії працівникам автомобільного транспорту.

5. Сфера нормативно-правового регулювання автотранспортної діяльності. Аналіз чинної системи нормативних актів на автомобільному транспорті показує, що вони не відповідають повною мірою умовам ринкового господарювання і вимагають перегляду і принципових змін.

Отже, у період економічних реформ в Україні, кардинальна зміна форми взаємовідносин між учасниками ринку і державою стала особливо актуальною, так як ринковий механізм управління економікою передбачає більшу свободу, ніж інші форми відносин. Формування ринку в автотранспортній галузі має спиратися на державне регулювання і виділення територіальних структур управління, як організаційного початку функціонування галузі. Рушійними силами ринку автотранспортних послуг в регіоні стає конкуренція і корпоративне саморегулювання. Державне регулювання виконує коригувальну і координуючу функцію і має відповідний їй організаційний механізм управління

Література

1. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : монографія / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ Вінниця, 2016. – 176 с.

2. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування в Україні / І.В. Горобінська // Наукові записки. Серія «Економіка». – 2016. – № 11. – С. 19–25.

3. Легкий С.А. Формування цінової стратегії на пасажирських автотранспортних підприємствах / С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу. – 2014. – №23. – С. 124–134.

4. Шинкаренко В.Г. Маркетинговий підхід до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу, 2011. – Вип. 17. – С. 84–91.