

С. М. Голубка,

д. е. н., професор, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування, ДВНЗ "Університет банківської справи", м. Київ

П. А. Овчар,

к. н. з держ. упр., заслужений працівник транспорту України,

Національний університет біоресурсів і природокористування України, м. Київ

МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОТРАНСПОРТОМ У СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

S. Holubka,

Doctor of Economics, Professor, Professor in the Department of Finance, Banking and Insurance, University of Banking, Kyiv

P. Ovchar,

Candidate of Sciences in Public Administration, Honored Worker of Transport of Ukraine, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, Kyiv

MECHANISMS OF REGULATION OF MOTOR TRANSPORT IN THE SYSTEM OF NATIONAL ECONOMY

У статті здійснено систематизацію механізмів державного регулювання автомобільним транспортом. Їх доцільно розділяти на групи: інституціональні — формування і підтримка інституціонального середовища розвитку; нормативно-правові — формування і розвиток правової основи регулювання; регуляторні — орієнтовані на розвиток бізнесу; фінансові — формування і розвиток фінансового забезпечення; ринкові — створення економічного середовища з певними конкурентними умовами; зовнішньо-торговельні — підтримка міжнародної діяльності; кадрові — кадрове забезпечення сфери; інноваційні — орієнтовані на впровадження і продукування новітніх технологій; інформаційні — формування і розвиток інформаційного супроводу регулюючих впливів; культурологічні — формування і розвиток ціннісно-ментальних поведінкових характеристик населення і бізнесу. Кожна група механізмів включає перелік конкретних інструментів регулюючого впливу. Особливу увагу звернено на групи регуляторних і фінансових механізмів державного регулювання автомобільним транспортом.

Акцентовано, що децентралізація, посилення громадського контролю та інтеграція (впровадження європейських стандартів) мають бути основою вдосконалення механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні.

Обґрунтовано черговість удосконалення механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні: у рамках інституціональних удосконалень — розвиток форм самоорганізації суб'єктів бізнесу і споживачів та ефективізація державно-приватного партнерства; фінансових — подальша практика міжнародного кредитування проектів розбудови автотранспортної інфраструктури, ефективне функціонування.

The article deals with the systematization of the mechanisms of state regulation of motor transport. It is expedient to divide them into groups: institutional — formation and support of the institutional environment of development; normative-legal — formation and development of the legal basis of regulation; regulatory —

business-oriented; financial — formation and development of financial security; market — creation of an economic environment with certain competitive conditions; foreign trade — support of international activity; staffing — staffing of the sphere; innovative — focused on the introduction and production of the latest technologies; information — the formation and development of information support of regulatory influences; culturological — formation and development of value-mental behavioral characteristics of the population and business. Each group of mechanisms includes a list of specific regulatory instruments. Particular attention is paid to the groups of regulatory and financial mechanisms of state regulation of motor transport.

It is emphasized that decentralization, strengthening of public control and integration (introduction of European standards) should be the basis for improving the mechanisms of state regulation of motor transport in Ukraine.

The order of improvement of mechanisms of state regulation of motor transport in Ukraine is grounded: in the framework of institutional improvements — the development of forms of self-organization of business entities and consumers and the efficacy of public-private partnership; financial — the further practice of international lending for the development of motor transport infrastructure, effective functioning.

Ключові слова: автомобільний транспорт, механізм державного регулювання, регуляторні механізми, ціноутворення, оподаткування, Державний дорожній фонд.

Key words: auto transport, state regulation mechanisms, regulatory mechanisms, pricing, taxation, state road fund.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Автомобільний транспорт є надзвичайно важливою сферою з високою соціальною, економічною, безпековою, екологічною і технологічною функціональністю. Високе його значення визначає потребу державного регулювання, яке б враховувало умови функціонування ринку і тенденції розвитку стратегічного характеру.

Державне регулювання автомобільним транспортом відображає безпосередню участь держави у забезпеченні взаємодії всіх видів автомобільного транспорту між собою та з іншими видами транспорту, розвитку автотранспортної інфраструктури й мережі, стану зайнятості у цій сфері з метою задоволення потреб населення, бізнесу і держави у переміщенні, забезпечення їх доступу до товарів і послуг, які необхідно транспортувати.

Практичний зміст державного регулювання автомобільним транспортом відображають механізми. Це дослідження покликане визначити, які основні механізми державного регулювання щодо автомобільного транспорту можуть застосовуватись та які їх особливості в Україні.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Загалом тема державного регулювання саме автомобільним транспортом є мало розкритою. Дослідження на цю тематику серед українських науковців не є достатньо розробленими. Результати статті отримано з врахуванням наукових розробок таких авторів, як І.В. Горобінська [1], Б.А. Гречин [6], О.О. Железняк [3], К.О. Мітєлаєва [5], О.Б. Мних [6], А.М. Олещенко [3], В.Ю. Степанов [9] та ін. Також враховано положення нормативно-правових документів України.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження системи механізмів державного регулювання автомобільним транспортом з визначенням особливостей використання в Україні та обґрунтуванням пріоритетів їх удосконалення.

Цілями при цьому:

- систематизація механізмів державного регулювання автомобільним транспортом;
- дослідження груп регуляторних і фінансових механізмів державного регулювання автомобільним транспортом;
- обґрунтування черговості вдосконалення механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Механізми державного регулювання автомобільним транспортом — це конкретні інструменти цільового впливу на сферу автомобільного транспорту з забезпеченням її функціональності. Це функції державного рівня (економічна, оборонна, соціально-політична, культурна, інтеграційна) і спеціалізовані функції (переміщення, господарювання, технологізація, структуро- й системоутворення, метрополійна, соціоврівноваження, ціноутворення, самоідентифікації).

Систематизуємо основні механізми державного регулювання автомобільним транспортом (табл. 1). Цілісно вони утворюють єдину систему з ознаками субсидіарності та компліментарності.

Механізми державного регулювання автомобільним транспортом мають узгоджуватись з іншими державними управлінськими напрямками. Особливо це стосується:

- просторового планування з метою оптимізації транспортних потоків, регулювання процесів містоутворення, зокрема щодо великих міст з метрополійними функціями (транспорт забезпечує безперервність освоєння простору і в цьому сенсі є системоутворюючим початком такого освоєння, взаємодіючи з природними та штучними системами [5, с. 77]);
- виробничої сфери з метою забезпечення належного транспортного супроводу організації виробництва і збуту продукції;
- сфери послуг з метою забезпечення належного транспортного супроводу надання послуг;
- сфери військово-оборонного комплексу з метою забезпечення безпеки та мобільності;
- соціального захисту населення з метою забезпечення доступності послуг перевезення населенню незалежно від вікових, валеологічних, територіальних, фінансових особливостей;
- сфери охорони навколишнього природного середовища з метою лімітування негативного впливу автомобільного транспорту на довкілля.

Більшість механізмів має економічний зміст. Як пише В. Степанов, економічне регулювання може бути представлено у двох формах та носить автоматичний і безадресний характер: пряме регулювання припускає використання фінансів, податкових і бюджетних методів, що включають різного роду дотації та доплати зі спеціальних фондів державного, регіонального та місцевих рівнів, а також пільгові кредити; непряме ре-

Таблиця 1. Система механізмів державного регулювання автомобільним транспортом

№ з/п	Група механізмів	Перелік механізмів
1	Інституціональні – формування і підтримка інституціонального середовища розвитку	<ul style="list-style-type: none"> - Політика у сфері автомобільного транспорту, що реалізується системою органів державної влади. - Державно-приватне партнерство. - Соціальний діалог (захищеність кадрів). - Підтримка різних форм самоорганізації суб'єктів (бізнесу, споживачів). - Підтримка комерційних проєктів співпраці суб'єктів – кластерів, бізнес-інкубаторів, стартапів і т. д. - Міжрегіональне співробітництво (на рівні територіальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування країни). - Міждержавне, транскордонне співробітництво – проєкти, програми, гранти (особливо щодо розбудови глобальної транспортної системи)
2	Нормативно-правові – формування і розвиток правової основи регулювання	<ul style="list-style-type: none"> - Транспортне законодавство. - Законодавство загальної дії. - Програмно-цільові документи. - Стратегії, концепції розвитку. - Міжнародні нормативно-правові акти (особливо квоти і стандарти щодо впливу на довкілля, матеріально-технічного стану інфраструктурних об'єктів)
3	Регуляторні – орієнтовані на розвиток бізнесу	<ul style="list-style-type: none"> - Ліцензування (на право надання послуг перевезення). - Стандартизація, сертифікація, квотування. - Санкції, штрафи за порушення норм. - Тарифи, цінові обмеження. - Вимоги на пільгове обслуговування. - Вимоги інклюзивного обслуговування. - Угоди про будівництво і подальше обслуговування доріг. - Контроль якості послуг, дотримання стандартів матеріально-технічного забезпечення, логістичних мереж. - Захист прав споживачів
4	Фінансові – формування і розвиток фінансового забезпечення	<ul style="list-style-type: none"> - Бюджетне фінансування розбудови й удосконалення автотранспортної інфраструктури, особливо доріг. - Бюджетне фінансування, дотування, субсидіювання (як правило, громадського транспорту) суб'єктів і споживачів послуг, надання субвенцій місцевим бюджетам. - Функціонування дорожнього фонду, різних фондів розвитку і позабюджетного фінансування. - Ставки податків, податкові пільги. - Соціальні платежі суб'єктів бізнесу (мінімальна заробітна плата, інші мінімальні соціальні стандарти). - Кредитування (спеціальні кредитні програми, пільги). - Обов'язкове страхування. - Державні замовлення і закупівлі. - Інвестиційне стимулювання. - Кредитування міжнародних організацій
5	Ринкові – створення економічного середовища з певними конкурентними умовами	<ul style="list-style-type: none"> - Практика природних монополій, діяльності державних підприємств. - Структурні зміни на ринку послуг за критеріями власності, розміру підприємства, асортименту послуг і т. д. - Формування ринку автотранспортних послуг. - Забезпечення конкурентних умов, антимонопольні заходи. - Забезпечення співпраці різних видів автомобільного транспорту. - Забезпечення співпраці автомобільного транспорту з іншими видами транспорту. - Забезпечення співпраці суб'єктів автомобільного транспорту з суб'єктами господарювання суміжних сфер (особливо, виробничої). - Право власності (оренда, концесії)
6	Зовнішньоторговельні – підтримка міжнародної діяльності	<ul style="list-style-type: none"> - Комплекс усіх механізмів, орієнтованих на регулювання міжнародних послуг та матеріально-технічного супроводу. - Експорт та імпорт послуг. - Митні платежі. - Процедури перетину державного кордону
7	Кадрові – кадрове забезпечення	<ul style="list-style-type: none"> - Державне замовлення на підготовку фахівців і робітників сфери. - Державне замовлення на підвищення кваліфікації, перекваліфікацію управлінських кадрів у сфері. - Мотивація праці у сфері
8	Інноваційні – орієнтовані на впровадження і продукування новітніх технологій	<ul style="list-style-type: none"> - Стимулювання виробничих, екологічних, соціальних (інклюзивних) інновацій. - Науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність
9	Інформаційні – формування і розвиток інформаційного супроводу регулюючих впливів	<ul style="list-style-type: none"> - Статистична звітність, відображення реальних обсягів надання послуг. - Моніторинг діяльності в сфері, вибіркові обстеження. - Соціологічні опитування суб'єктів і споживачів. - Оцінювання дорожнього трафіку, навантажень на об'єкти автотранспортної інфраструктури
10	Культурологічні – формування і розвиток ціннісно-ментальних поведінкових характеристик населення і бізнесу	<ul style="list-style-type: none"> - Промоційні заходи, орієнтовані на формування: <ul style="list-style-type: none"> - соціальної відповідальності; - споживчої культури; - екологічної культури; - безпеки і культури дорожнього руху

Джерело: розроблено авторами.

гулювання задіює економічні інтереси і стимули, що впливають на економічну поведінку господарюючих суб'єктів і споживачів, а не сам фізичний процес виробництва та споживання [9, с. 100]. Це твердження підкреслює значення різних регулюючих підходів. Зокрема механізми мають застосовуватись не лише безпо-

середньо до об'єкту, але й формувати відповідне середовище діяльності.

Охарактеризуємо більш детально описані в таблиці 1 механізми регулювання автомобільним транспортом, що є найбільш важливими для вітчизняних умов.

Особливий блок державного регулювання автомобільним транспортом формують регуляторні механізми, зокрема ліцензування, стандартизація, сертифікація й квотування. Регуляторні механізми є основними для визначення структури виконавців послуг — контингентування [9, с. 99].

Конкретно для автомобільного транспорту регуляторні механізми ліцензування, стандартизації і сертифікації проявляються щодо:

- правил дорожнього руху;
- будівництва, обслуговування та інфраструктури автомобільних доріг;
- пропускної здатності вулично-дорожньої мережі;
- надання послуг перевезення пасажирів, вантажів і відходів (особливо небезпечних), у тому числі міжнародних;
- матеріально-технічного стану автотранспортних засобів (амортизаційна політика);
- вагового контролю вантажних перевезень;
- розбудови та обслуговування автотранспортної інфраструктури;
- організації необхідного рівня кількісного та якісного обслуговування населення підприємствами транспорту [9, с. 99];
- обсягів викидів забруднюючих речовин автотранспортними засобами;
- надання послуг навчання водіїв (автошколи), фахівців і робітників сфери автомобільного транспорту.

У світі особливої актуальності набувають регуляторні механізми екологічної спрямованості. Регулятори обсягів викидів забруднюючих речовин автотранспортними засобами орієнтовані на поширення менш забруднюючих транспортних засобів, а також посилення використання каталітичних перетворювачів (нейтралізаторів) [10]. Зазвичай, регулятори екологічної спрямованості поєднуються з фінансовими, зокрема податками, про які мова буде йти нижче.

У групі регуляторних механізмів одними з найбільш дискусійних інструментів є тарифи, цінове обмеження та вимоги на пільгове обслуговування. Цінове регулювання належить до тих інструментів, які підтверджують високий рівень впливу держави на сферу автомобільного транспорту. Особливо гостро це торкається пасажирських перевезень. Ціна на послуги автомобільного транспорту встановлюється на основі витрат і податків: витрати на оплату праці (зарплата водіям, ремонтним працівникам) — 32%; паливо — 24,5%; амортизацію — 10%; ремонт і технічний огляд автомобілів — 4%; ремонт автомобільних шин — 0,8%; мастильні матеріали — 0,7%; відрахування на соціальні потреби (соціальне і пенсійне страхування, обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, визначені законодавством за встановленими нормами) — 11%; загальновиробничі витрати (управління і обслуговування виробничого персоналу, податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі) — 17% [3, с. 221]. Окрім визначених статей витрат, через податкові платежі перевізники закладають у вартість послуг такі витрати на розвиток автотранспортної інфраструктури: утримання і будівництво доріг; ліквідація забруднення довкілля та наслідків дорожньо-транспортних пригод; своєчасні виплати заробітної плати працівникам та держслужбовцям; забезпечення дорожньої безпеки [6, с. 435].

Ключові проблеми ціноутворення послуг автомобільного транспорту проявляються щодо автобусних перевезень, які регулюються органами місцевого самоврядування, а також суб'єктивним лобі вартості послуг в умовах високої тінізації ринку. Механізми ціноутворення у сфері автомобільного транспорту нині в Україні є задовільними. Це гостре заполітизоване соціальне питання, формальне вирішення якого відображається на якості життя водіїв (найманих працівників) та спожи-

вачів послуг (населення). У результаті реальні прибутки від послуг отримують окремі зацікавлені особи, а в суспільстві зберігається високий рівень напруги при забезпеченні мобільності населення.

Вирішення цієї проблеми слід здійснювати поступово з посиленням механізмів громадського контролю, поступовою детінізацією бізнесу та впровадженням прозорих систем обліку пасажиропотоку. Не дарма впровадження систем єдиного електронного квитка в більшості великих міст України досі гальмуються, що підтверджує суб'єктивний інтерес до збереження тінювих пасажиропотоків громадського транспорту.

Ще одна надзвичайно важлива група в регулюванні автомобільним транспортом — це фінансові механізми. Фінансові ресурси залишаються базисом реалізації управлінських рішень, хоча, з іншого боку, вони завжди породжують ризик їх нецільового використання. Що стосується забезпечення розвитку автомобільного транспорту в Україні, то серед фінансових механізмів наразі провідного значення набуває кредитування міжнародних організацій. Як стверджують експерти, використання кредитних коштів від міжнародних фінансових організацій (Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку) — це перший механізм, який сьогодні вже чудово зарекомендував себе на різних проектах [4].

Успішність застосування таких механізмів полягає в такому [4]:

- 1) кошти не проходять через "Укравтодор", а надходять від міжнародних організацій до підрядника після того, як підтверджено якісне виконання робіт останнім;
- 2) Україна змушена проводити торги згідно міжнародних правил, що унеможливають маніпуляції вже на етапі їх проведення, реалізації проектів та оцінки успішності робіт (усе відбувається в рамках задалегідь визначених і прозорих процедур); прозора практика сприяє участі іноземних компаній у торгах, що стимулює конкуренцію;
- 3) якість виконуваних робіт підтверджує не лише "Укравтодор" (який раніше фактично перевіряв сам себе), а й міжнародна інжинірингова компанія.

Приклад успішного використання механізму кредитування міжнародних організацій підтверджує важливість залучення міжнародних структур до розбудови автотранспортної інфраструктури в Україні. На жаль, корумпованість української влади і нецільове використання коштів у даній сфері змушує до процесів децентралізації, з одного боку, та інтеграції — з іншого.

Децентралізація дозволяє посилити повноваження місцевих органів державної влади, зокрема об'єднаних територіальних громад, за якість автотранспортної інфраструктури, послуг перевізників та інші соціально значимі аспекти даної сфери. Це знижує ризики нецільового використання коштів в умовах вищих можливостей громадського контролю.

Інтеграція передбачає консолідацію зусиль різних владних структур та міжнародних організацій у розбудові автотранспортної інфраструктури з метою забезпечення мобільності населення. Цей інтерес підвищує увагу до України з стратегічним геополітичним розташуванням і наближенням до кордонів ЄС та змушує міжнародні фінансові організації більше фінансувати проекти у сфері автомобільного транспорту нашої держави.

Ще один потужний фінансовий механізм державного регулювання автомобільним транспортом проявляється через оподаткування (ставки податків, податкові пільги). Оскільки сфера автомобільного транспорту має пряме відношення не лише до надання послуг перевезення, але й володіння автотранспортними засобами, споживання пального і т. д., механізми оподаткування слід розглядати ширше. Оподаткування різних аспектів купівлі, використання, продажу, утилізації ав-

Таблиця 2. Цілі оподаткування сфери автомобільного транспорту та суміжних сфер діяльності

№ з/п	Об'єкт оподаткування	Цілі оподаткування
1	Податки суб'єктів, що надають транспортні послуги (ПДВ 20 % на внутрішні і 0 % на міжнародні перевезення, єдиний податок та ін.)	- Стимулювання підприємницької діяльності загалом та в окремих сегментах. - Мобілізація та подальший перерозподіл коштів через бюджетні механізми на розбудову автотранспортної інфраструктури, субвенції місцевим бюджетам, підтримку різних видів транспорту тощо
2	Податки/збори за придбання, володіння, вилучення транспортних засобів	- Регулювання кількості власників автомобілів і реєстрацій. - Стимулювання придбання автомобілів з нижчим споживанням пального/рівнем викидів. - Стимулювання придбання автомобілів різних технічних характеристик та виробників. - Регулювання обміну автомобілями
3	Податки/збори за користування автотранспортом	- Регулювання кількості моторизованого транспорту (популяризація інших засобів переміщень, зокрема вело-). - Регулювання частоти використання громадського транспорту. - Підтримка досліджень та розробок, спрямованих на виробництво автотранспортних засобів з меншими екологічними наслідками та вищою безпекою. - Регулювання дорожнього трафіку
4	Податки/збори за паркування	- Регулювання кількості моторизованого транспорту. - Популяризація практики використання громадського транспорту. - Покращення схем «фрук-паркування»
5	Податки/збори за користування інфраструктурою	- Регулювання часу проїзду на дорогах. - Регулювання кількості моторизованого транспорту. - Регулювання дорожнього трафіку. - Популяризація практики використання громадського транспорту
6	Податки/збори на пальне	- Регулювання кількості моторизованого транспорту. - Регулювання обсягів споживання бензину. - Стимулювання придбання автомобілів з нижчим рівнем споживання пального. - Регулювання обсягів викидів, забруднення від автомобільного транспорту
7	Акцизні податки на виробництво автотранспортних засобів	- Стимулювання національного виробництва автотранспортних засобів та комплектуючих до них
8	Акцизні податки на ввезення на митну територію України автотранспортних засобів і пального	- Регулювання доступності населення та бізнесу до іноземних автотранспортних засобів. - Підтримка національного виробника автотранспортних засобів. - Регулювання конкуренції на ринку нафтопродуктів
9	Ввізне мито на автотранспортні засоби, комплектуючі до них, нафтопродукти	- Регулювання доступності населення та бізнесу до іноземних автотранспортних засобів. - Регулювання конкуренції на ринку автотранспортних засобів і нафтопродуктів. - Регулювання вторинного ринку автотранспортних засобів з можливістю заміни (ремонту) окремих комплектуючих

Джерело: побудовано авторами за даними [10].

тотранспортних засобів, надання послуг перевезень має свою специфіку і цілі. В Україні питання податків залишається дуже проблемним. З одного боку, фіскальна спрямованість податкової політики держави, як показує досвід, не збільшує обсяги надходжень до бюджету, а знижує ділову активність, веде до збільшення тіньової економіки, що призводить до зменшення видатків бюджету [1, с. 19]. З іншого боку, вітчизняні суб'єкти бізнесу масово провадять діяльність в тіні, що суттєво зменшує податкові надходження. Ситуація дійшла до того, що навіть за умов повної сплати податків автотранспортними підприємствами ефективність їх перерозподілу через бюджетні механізми буде недостатньою.

Покращення застосування механізмів оподаткування має відбуватись одночасно з мотивацією детінізації бізнесу в сфері автомобільного транспорту. Також необхідно враховувати проблемні аспекти оподаткування суміжних сфер діяльності, оскільки податок є базовим стимулятором господарювання і регулятором соціально-економічних наслідків (табл. 2).

Удосконалення оподаткування суб'єктів у сфері автомобільного транспорту, зокрема підприємців та власників автомобілів, має супроводжуватись реформами

щодо механізмів бюджетного фінансування. Упродовж усіх років піднімалось питання про недостатні обсяги фінансового забезпечення сфери автомобільного транспорту з боку держави. У першу чергу це виявлялось у стані автодоріг, який досяг критичного рівня і нині поступово починає покращуватись. У 2018 році продовжились спроби переходу на нові інституційні засади бюджетного фінансування сфери автомобільного транспорту в Україні. Зокрема розпочав свою діяльність Державний дорожній фонд, покликаний підсилити процеси децентралізації державного регулювання автомобільним транспортом.

Основні дві задачі, які має виконати фонд, — гарантувати розширення фінансування автошляхової галузі в цілому та покращити фінансування ремонту місцевих доріг; фонд наповнюватиметься за рахунок акцизних зборів та мит від нафтопродуктів, палива й автомобілів: у 2018 році до фонду надійде 50 % від зазначених акцизів і зборів; у 2019 році — 75 %; у 2020 році — 10 % [2].

На рисунку 1 відображено більш детально структуру надходжень та цілі перерозподілу мобілізованих коштів Державного дорожнього фонду. Успішне його функціонування дає надію на більш сталий підхід у

① Акцизний податок з вироблених в Україні пального і транспортних засобів	Д Е Р Ж А В Н И Й Д О Р О Ж Н И Й Ф О Н Д	① Фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, виконання проектно-вишукувальних та науково-дослідних робіт, забезпечення розвитку виробничих потужностей дорожніх організацій
② Акцизний податок з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів		② Фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам
③ Ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них		③ Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії, на розвиток та утримання мережі автомобільних доріг загального користування
④ Плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні		④ Фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм
⑤ Кошти спеціального фонду Державного бюджету України, отримані шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування		
⑥ Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України		
⑦ Інші надходження, передбачені Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік		
⑧ Плата за передачу доріг у концесію або в оренду		

Рис. 1. Структура надходжень та цілі перерозподілу коштів Державного дорожнього фонду України

Джерело: побудовано автором за даними [7].

фінансуванні розбудови автотранспортної інфраструктури і мережі доріг. Також зростають можливості фінансування доріг місцевого значення. Тривалий час місцеві бюджети залишалися без стабільного джерела фінансування таких видатків, в окремих випадках виді-

лялися певні кошти на фінансування доріг, але це носило несистемний і залишковий характер та не давало змоги здійснювати комплексні фінансовоємні роботи по утриманню дорожнього господарства; передбачається, що зі створенням державного дорожнього фонду ця



Рис. 2. Черговість удосконалення механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні

Джерело: авторська розробка.

робота набуде стабільного та довготривалого характеру [8].

Планується, що 60 % коштів фонду буде спрямовуватись на фінансування робіт, пов'язаних із автомобільними дорогами загального користування державного значення, 35 % — місцевого значення і 5 % — фінансування заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [7].

Огляд різних механізмів державного регулювання автомобільним транспортом підтверджує ширину та варіативність управлінських впливів на дану сферу. Виходячи з реальної ситуації, актуально виділити ті пріоритетні механізми регулювання, які б слугували каталізаторами прогресивних змін. На рисунку 2 подано авторське бачення такої черговості застосування механізмів. Вони відображають логіку реформ у сфері державного регулювання автомобільним транспортом в Україні, що, в свою чергу, будуть сприяти більш глибоким соціально-економічним трансформаціям нашої держави.

ВИСНОВКИ

Кожна група механізмів державного регулювання автомобільним транспортом має своє функціональне значення. Найбільшого ефекту можна досягнути при умові поєднання різних регулюючих впливів. Основною всім змінам мають бути нормативно-правові механізми. Однак для їх ефективізації слід долати формалізм дії їхніх положень. Щоб цього досягнути, необхідний час, зокрема посилення впливу різних форм самоорганізації суб'єктів бізнесу і споживачів послуг у сфері автомобільного транспорту. Децентралізація і громадський контроль є найбільш реалістичними базовими умовами підвищення ефективності державного регулювання досліджуваною сферою. Третім важливим фактором є вимоги міжнародних організацій, зокрема Європейського Союзу. Євроінтеграційні процеси хоча й з затяжними ознаками, але все ж поступово впроваджують стандарти розвитку автотранспортної інфраструктури та надання послуг перевезення.

Формування і реалізація механізмів державного регулювання здійснюється через політику в сфері автомобільного транспорту, яка є важливою складовою цілісної транспортної політики держави. Політика відображає діяльність конкретних органів державної влади, які самостійно чи у взаємодії з бізнесом і громадськістю здійснюють цільовий вплив на сферу автомобільного транспорту. Це надзвичайно важлива управлінська категорія, яка відображає функціонування інституціональних механізмів державного регулювання автомобільним транспортом. Це питання потребує більш детального вивчення з виявленням особливостей діяльності профільних органів державної влади різного інституційного рівня та буде предметом подальших досліджень авторів.

Література:

1. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування в Україні / І.В. Горобінська // Наукові записки. Серія "Економіка". — 2009. — Вип. 11. — С. 19—25.
2. Державний дорожній фонд: децентралізоване фінансування доріг (2.01.2018): DW [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.dw.com/uk/державний-дорожній-фонд-децентралізоване.../a-4200003...>
3. Железняк О.О. Визначення собівартості пасажирсько-транспортного процесу / О.О. Железняк, Л.М. Олещенко // Актуальні проблеми економіки. — 2012. — № 11. — С. 218—226.
4. Криворучко О. Як відновити українські дороги: кредити, ОPRC і Дорожній фонд (2.05.2018 року): ZN,UA

[Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://dt.ua/macrolevel/yak-vidnoviti-ukrayinski-dorogi-krediti-oprc-i-dorozhniy-fond-276490_.html

5. Мітєлаєва К.О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону / К.О. Мітєлаєва // Культура народів Причорномор'я. — 2013. — № 256. — С. 77—80.

6. Мних О.Б. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту / О.Б. Мних, Б.Д. Гречин // Вісник Національного університету "Львівська політехніка": Логістика. — 2012. — № 749. — С. 434—440.

7. Про внесення змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" [...]: Верховна Рада України; Закон від 17.11.2016 року № 1762-VIII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1762-19>

8. Скільки грошей вклядуть у дороги у 2018: все про Державний дорожній фонд (18.01.2018): Децентралізація дає можливості [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/news/8054>

9. Степанов В.Ю. Державне регулювання транспортною сферою / В.Ю. Степанов // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління. — 2016. — Вип. 1. — С. 97—103.

10. The challenge: sustainable road transport [Electronic resource]. — Mode of access: https://www.unescap.org/sites/default/files/roadprice_ch1.pdf

References:

1. Horobinska, I.V. (2009), "Taxation of Transport Enterprises in the System of Tax Reform in Ukraine", Scientific Notes. The series "Economics", vol. 11, pp. 19—25.
2. DW (2018), "State Road Fund: Decentralized road financing", available at: <https://www.dw.com/uk/state-dependent-fund-decentralized.../a-4200003...> (Accessed 27 Aug 2018).
3. Zheleznyak, O. and Oleschenko, L. M. (2012), "Determination of the cost of the passenger-transport process", Current problems of the economy, vol. 11, pp. 218—226.
4. Krivoruchko, O. (2018), "How to restore Ukrainian roads: loans, OPRC and Road Fund", ZN,UA available at: (Accessed 27 Aug 2018) [Electronic resource]. — Access mode: https://dt.ua/macrolevel/yak-vidnoviti-ukrayinski-dorogi-krediti-oprc-i-dorozhniy-fond-276490_.html
5. Mitelaeva, K. O. (2013), "Regional transport system and its place in the socio-economic development of the region", Culture of the peoples of the Black Sea region, vol. 256, pp. 77—80.
6. Mnych, O.B. and Hrechyn, B. D. (2012), "Development of transport policy in Ukraine in accordance with EU requirements for freight transport of rail and road transport", Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic": Logistics, vol. 749, pp. 434—440.
7. Verkhovna Rada of Ukraine (2016), "On amendments to the Law of Ukraine "On sources of financing of road economy of Ukraine", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1762-19> (Accessed 27 Aug 2018).
8. Decentralization provides opportunities (2018), "How much money will be put into the road in 2018: all about the State Road Fund", available at: <https://decentralization.gov.ua/news/8054> (Accessed 27 Aug 2018).
9. Stepanov, V. Yu. (2016), "State regulation of transport sphere", Bulletin of the National University of Civil Protection of Ukraine. Series: Public Administration, vol. 1, pp. 97—103.
10. UNESCAP (2002), "The challenge: sustainable road transport", available at: https://www.unescap.org/sites/default/files/roadprice_ch1.pdf (Accessed 27 Aug 2018).

Стаття надійшла до редакції 30.08.2018 р.