

ІНСТИТУЦІЙНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

Охарактеризовано основні засади інституційного забезпечення економічної діяльності в Україні. Проаналізовано сучасний стан інституційного середовища транспортного комплексу України. Досліджено необхідність участі держави у структурі управління транспортним комплексом.

Ключові слова: транспорт, транспортний комплекс, інституційне забезпечення, розвиток.

Постановка наукової проблеми. Інституційне середовище будь-якого виду економічної діяльності здійснює значний вплив на ефективність його функціонування, а належне системне інституційне забезпечення є невід'ємною компонентою його сталого розвитку та визначає конкурентоспроможність на регіональному, національному та міжнародному рівнях. У сучасних нестабільних умовах, де ключовою участю в подоланні негативних макроекономічних явищ наділені пріоритетні для розвитку національного господарства види економічної діяльності, зростає роль транспорту, як інфраструктурної галузі, яка покликана забезпечувати соціально-економічні потреби населення у його мобільності, транспортуванні ресурсів і товарів для виробничо-торговельних і споживчих потреб, активну економічну інтеграцію та раціональність розміщення продуктивних сил.

Тому, актуальними стають питання розроблення і впровадження комплексу дієвих заходів щодо ведення адекватної державної транспортної політики, підкріпленої відповідним фінансуванням та узгодженістю стратегічних пріоритетів розвитку національного транспорту з програмами інших міністерств і відомств, міжнародною нормативно-правовою базою у сфері регулювання діяльності транспорту та забезпечення його функціонування дієвими інституціями.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання інституціоналізму досліджували провідні вітчизняні і зарубіжні науковці, зокрема О. Белокрилова, Дж. Берне, О. Білорус, В. Будкін, В. Геєць, А. Кредісов, Дж. Коммонс, Л. Кривцун, Я. Кузьминов, Д. Лук'яненко, С. Мочерний, С. Нарішкин, В. Новицький, Д. Норт, Ю. Пахомов, Є. Панченко, О. Плотніков, А. Поручник, О. Рогач, В. Савчук, С. Соколенко, О. Уільямсон, М. Юдкевич, С. Якубовський, В. Яхимович. Вагомий вклад у розв'язок загальних та галузевих проблем розвитку транспорту здійснили О. Андрущенко, Ю. Барабаш, Я. Вітковський, О. Дейнека, В. Дикань, Є. Ерфан, Г. Кіппа, К. Кльозе, Ю. Пашенко, Л. Позднякова, Ф. Пфоль, І. Фехнер, Ю. Цвєтов, І. Шевченко, Н. Якименко та інші. Проте вагомий науковий доробок науковців не вичерпує потреби у ґрунтовних дослідженнях особливостей функціонування транспортного комплексу в сучасних умовах та удосконалення його інституційного забезпечення.

Метою роботи є дослідження інституційних передумов розвитку транспортного комплексу в Україні.

Виклад основного матеріалу. Посилення розвитку економіки України потребує переходу від стратегії адаптації та мобілізації до стратегії модернізації і подальшого росту на основі інноваційного підходу, в рамках якого проходить селекція ефективних інститутів та інструментів соціально-економічного розвитку [1, с. 95]. З цього приводу Д. Норт зазначив: "Технологічні та інституційні зміни – це ключі до розуміння суспільної й економічної еволюції, якій притаманна залежність від її шляху..." [2, с. 90]. Тим часом, структурні процеси, що відбуваються в українській економіці, практично неконтрольовані, а вектор інституційних змін не визначений і не формалізований.

Опираючись на інституційну теорію [3-5], можна стверджувати, що основною функцією інститутів є мінімізація трансакційних витрат ринку. Тобто, наявність інститутів сприяє економії затрат підприємств на домовленості між собою та забезпечення виконання цих домовленостей. І навпаки, за відсутності необхідного для ринку формального інституту, підприємства змушені створювати свої власні технології, а отже – й зазнавати підвищених трансакційних витрат. Отже, величина трансакційних витрат стає кількісним індикатором дефектів інституційного середовища [6].

Детермінантою стійкого функціонування сучасного українського транспортного комплексу в умовах глобалізації та щораз більшої конкуренції є реалізація його інвестиційно-фінансового потенціалу і створення ефективної інституційної структури транспорту.

Інституційне середовище транспортного комплексу можна представити умовно у вигляді чотирьох блоків (рис.): а) формальні інститути (офіційно встановлені органами влади правила та норми, які є обов'язковими для всіх учасників транспортного комплексу); б) неформальні інститути (неписані правила і традиції, які є неофіційними, проте мають вплив на функціонування багатьох учасників); в) механізми ідентифікації порушень норм і правил, згідно з якими визначають правопорушників; г) механізми застосування санкцій до порушників.

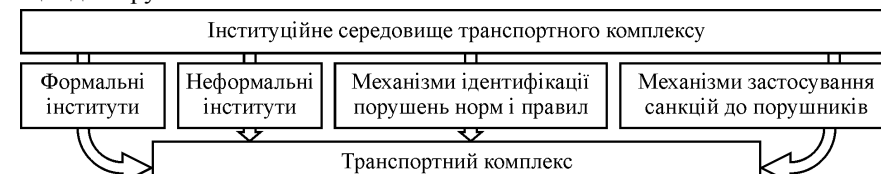


Рис. Інституційне середовище транспортного комплексу

Регулювання транспортної діяльності в Україні здійснюється на основі: Закону України "Про транспорт"; Програми економічних реформ на 2010-2014 рр. "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна влада"; Транспортної стратегії України на період до 2020 р.; Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та логістики на 2011-2015 рр., а також низки інших нормативних актів, які регламентують діяльність конкретних видів транспорту, а саме: Морської доктрини на період до 2035 р.; Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.; Державної цільової програми реформування залізничного

транспорту на 2010-2015 рр.; Закону України "Про залізничний транспорт"; Повітряного кодексу України; Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту; Закону України "Про автомобільний транспорт"; Закону України "Про швидкісні автомобільні дороги"; Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р.; Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 р.; Закону України "Про внутрішній водний транспорт" та інших нормативно-правових документів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури та підвищення якості транспортних послуг, що надаються з перевезення пасажирів і вантажів, забезпечення транзиту.

Крім того, виникає потреба в уніфікації умов перевезення пасажирів і вантажів між країнами, що проявляється у приєднанні багатьох із них до міжнародних нормативно-правових актів, покликаних регулювати міжнародні транспортні перевезення, зокрема [7, с. 303]: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (1980 р.); Конвенція про договір міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом (1956 р.); Митна конвенція про контейнери (1972 р.); Митна конвенція про безпеку контейнерів (1972 р.); Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП (1975 р.) та інших.

Ключовим моментом успішного функціонування економічної системи є ефективні ринки, що, своєю чергою, зумовлюють інституційну структуру, в рамках якої обидві сторони обміну отримують вигоду від торгівлі. За словами Трауінна Еггертссона, "За відсутності держави з її інститутами та системою підтримки прав власності, високі трансакційні видатки паралізують складні системи виробництва" [8].

Відповідно до Закону України "Про транспорт", управління в галузі транспорту має забезпечувати створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від його шкідливого впливу [9, с. 102].

Ефективне та безпечне функціонування транспортного комплексу можливе лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки. Загалом, державне регулювання діяльності транспортного комплексу здійснює Уряд України, а координування та втручання держави в роботу окремих галузей транспорту здійснюється за допомогою різних органів виконавчої влади як на державному рівні, так і на рівні окремих територіальних одиниць. Необхідність участі держави у структурі управління транспортним комплексом досить ґрунтовно доводить у своїй праці В. Грабельников [10, с. 4]. Узагальнюючи його підходи, зазначимо, що:

- компоненти транспортного комплексу інколи належать до природних монополій, що явно підтверджує державну приналежність;
- функціонування транспорту необхідно регулювати в інтересах національної безпеки, що здебільшого належить до компетенції державного апарату;

- формування транспортної інфраструктури є високоекономічним процесом і потребує державної участі;
- функціонування транспорту виходить за географічні межі країни та передбачає наявність відповідних міждержавних угод;
- транспортний комплекс є інфраструктурною складовою національної економіки та, відповідно, здійснює вагомий вплив на її розвиток;
- забезпечуючи активний вантажообіг, транспорт також стимулює інфляційні процеси, що потребує належного контролю з боку держави за рівнем тарифів;
- у процесі ліквідації надзвичайних ситуацій транспорт перебуває в епіцентрі подій та відіграє важливу роль в обороноздатності країни.

Важливо зазначити, що характер організаційних структур управління на транспорті істотно залежить від форми власності перевізників. Важливими чинниками є також характер і обсяги перевезень, фінансові можливості власників транспорту, рівень їх конкурентноспроможності [9, с. 107].

Висновки. Попри відносно розвинену інфраструктуру залізничного, водного, автомобільного та авіаційного транспорту сучасний стан транспортного комплексу України характеризується недостатністю розвитку нормативно-правової бази і низьким інвестиційним потенціалом, постійним зношенням технічних засобів, погіршенням їх структури, незабезпеченістю належною безпекою руху та спроможністю задовольнити задоволення лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Все це в умовах конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює загрози економічній безпеці держави.

Відтак, потребує розробки та впровадження система стратегічних заходів щодо забезпечення вітчизняного транспорту належним інституційним середовищем здатним покращити показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, усунути проблеми дорожньо-транспортної, митно-прикордонної і логістичної інфраструктури та забезпечити відповідність міжнародним вимогам.

Література

1. Белокрылова О.С. Концепция институциональной модернизации рынка жилья посткризисной экономики России / О.С. Белокрылова, В.И. Яхимович // Актуальные проблемы хозяйственной практики. – Ростов : Экономический вестник РГУ. – 2005. – Т. 3, № 1. – С. 93-99.
2. Кривцун Л. Формирование институциональной структуры экономики и природы структурных сдвигов / Л. Кривцун // Наукові праці ДонНТУ. – Сер.: Економічна. – 2005. – Вип. 89.1. – С. 86-92.
3. Соколенко С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры : Вид-во Укр. контекст / С.И. Соколенко. – К. : Вид-во "Логос", 2002. – 645 с.
4. Кузьминов Я.И. Институциональная экономика : учебн.-метод. пособ. / Я.И. Кузьминов, М.М. Юдкевич. – М. : ГУ ВШЭ, 2000. – Ч. 1. – 114 с.
5. Уильямсон О.И. Экономические ин-ты капитализма: Фирмы, рынки, "отношенческая" контрактация / науч. редак. и вступ. статья В.С. Катькало : пер. с англ. Ю.Е. Благова, В.С. Катькало, Д.С. Славнова, Ю.В. Федотова, Н.Н. Цытович. – СПб. : Лениздат; CEV Press, 1996. – 702 с.
6. Нарышкин С.Е. Формирование институциональных предпосылок активизации инвестиционного процесса в России / С.Е. Нарышкин // Журнал российского права. – 2007. – № 1. [Электронный ресурс]. – Доступный с http://anspa.ru/ncd-1-9-247/news_publications.html.

7. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія / П.І. Шилепницький; Ін-т регіональних досліджень НАН України. – Чернівці, 2011. – 455 с.
8. Еггертссон Т. Економічна поведінка та інститути : пер. з англ. / Т. Еггертссон. – М. : Изд-во "Дело", 2001. – 408 с.
9. Неживенко А.П. Регіональний транспортний комплекс та напрями удосконалення його системної організації... : дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.05 / Неживенко Алла Петрівна. – К. : Вид-во "Либідь", 2010. – 206 с.
10. Грабельников В.А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи / В.А. Грабельников // Актуальні проблеми державного управління. – 2007. – № 2 (40). – С. 1-8.

Чобаль Л.Ю. Институционные предпосылки развития транспортного комплекса в Украине

Охарактеризованы основные принципы институционального обеспечения экономической деятельности в Украине. Проанализировано современное состояние институциональной среды транспортного комплекса Украины. Исследована необходимость участия государства в структуре управления транспортным комплексом.

Ключевые слова: транспорт, транспортный комплекс, институциональное обеспечение, развитие.

Chobal L. Yu. Instituts basis of development of the transport complex in Ukraine

Basic principles of providing of domestic types of economic activity institutes are described. The modern consisting of providing of a transport complex of Ukraine institutes is analysed of modern terms. Investigational necessity of participation of the state for the structure of management a transport complex.

Keywords: transport, transport complex, providing institutes, development.

УДК 336.132.11

Асист. А.М. Чушак-Голобородько;

магістрант А.Б. Малецька – НУ "Львівська політехніка"

БЮДЖЕТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Розглянуто теоретичні підходи та досліджено практичний досвід бюджетного регулювання розвитку регіонів. Визначено механізм бюджетного регулювання та його вплив на територіальний розвиток. Досліджено склад доходів та трансфертів місцевих бюджетів. На основі отриманих даних окреслено перспективні напрями та визначено процедури стимулювання регіонального розвитку за підтримки бюджетного регулювання.

Ключові слова: бюджетне регулювання, регіональний розвиток, механізм бюджетного регулювання.

Вступ. Проблема державного управління регіональним розвитком в Україні надзвичайно актуальна. На сучасному етапі основна частина бюджетних проблем в Україні пов'язана з дефіцитом фінансових ресурсів, та недоліками у процесі розподілу й перерозподілу цих ресурсів між ланками бюджетної системи. Останнім часом через дефіцит коштів органи місцевого самоврядування змушені згортати видатки розвитку та спрямовувати надходження бюджету розвитку на поточні видатки, передусім на оплату праці та комунальних послуг. Незважаючи на очевидність того факту, що місцеві бюджети є головним інструментом реалізації регіональної політики та важливим інструментом макроекономічного регулювання, протягом багатьох років з боку владних інституцій їм не приділяли належної уваги, не враховували пе-

редових досягнень країн світу у галузі бюджетного регулювання регіонального розвитку.

Питання бюджетного регулювання регіонального розвитку, зокрема його теоретичних основ висвітлено у багатьох працях вітчизняних науковців. Серед них Т. Бутурлакiна, О. Єрошкіна, В. Зайчикова, Є. Балацький та інші. Попри активне обговорення у науковій літературі недоліків та шляхів підвищення ефективності регіонального розвитку, існують питання, які потребують подальшого дослідження. Так, мало уваги приділено побудові та впровадженню дієвої системи бюджетного регулювання соціально-економічного розвитку регіонів, розробленню ефективного механізму забезпечення бюджетів розвитку у складі місцевих бюджетів необхідними джерелами коштів, запровадженню інструментів стимулювання регіонального розвитку та багатьом іншим питанням. Саме тому дослідження бюджетного регулювання регіонального розвитку та окреслення напрямків державної підтримки цього розвитку є надзвичайно актуальним.

Мета дослідження. Дослідити теоретичні та практичні підходи до бюджетного регулювання регіонального розвитку та визначити пріоритетні напрями державної підтримки регіонів.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" та низки інших нормативно-правових актів місцеві органи влади уповноважені визначати напрями використання коштів місцевих бюджетів на власний розсуд, встановлювати та коригувати ставки місцевих податків і зборів, а також мають право самостійно встановлювати додаткові податкові пільги в межах тих коштів, які надходять до їх бюджетів [1].

Механізм бюджетного регулювання складається із компонентів, які впливають на територіальний розвиток і мають за мету досягнути помітних результатів регіонального розвитку. До найважливіших можна віднести ефективне управління бюджетним процесом та удосконалення побудови міжбюджетних відносин, формування, розподіл, використання, та контроль за використанням бюджетних коштів [5]. Абсолютна величина доходів і видатків території змінюється щороку, а збалансування цих величин не завжди є можливим. І саме тут виникає необхідність втручання держави в процес організації перерозподілу бюджетних ресурсів з метою збалансування всіх видів бюджету.

Отже, бюджетне регулювання неможливе без формування певного організаційно-економічного механізму. Тобто повинна існувати чітка система впливу (як організаційного, так і економічного) на бюджет і, відповідно, на економіку, яка реалізуватиметься через систему організаційних заходів. Проведені дослідження дають змогу стверджувати, що найбільш доцільним буде використання таких концептуальних підходів до формування організаційно-економічного механізму бюджетного регулювання економічного розвитку регіонів (рис. 1).

Організаційно-економічний механізм становлять такі компоненти: формування та постановка цілей, функціональні параметри, суб'єкти і об'єкти регулювання, різноманітні методи та інструменти, за допомогою яких здійснюється цілеспрямований та чіткий вплив на розвиток економіки.