

5. Теорія раціональних очікувань. Новини освіти. 18.12.2009.

6. Корнійчук Л.Я., Татаренко Н.О., Поручник А.М. та ін. Історія економічних учень: підручник.; за ред. Л.Я. Корнійчук, Н.О. Татаренко. К.: КНЕУ, 1999. 564 с.

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Токар І.І., асистент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Стан дорожньо-транспортної інфраструктури є одним з головних факторів розвитку економіки країни. Саме дорожнє господарство виконує розподільчу функцію, забезпечуючи своєчасність розподілення товарних потоків, впливаючи на формування цін на відповідні товари і послуги, надаючи належну якість транспортних послуг, підтримуючи мобільність трудових ресурсів тощо. На жаль, наявний техніко-експлуатаційний стан вітчизняних автомобільних шляхів та показники господарської діяльності дорожніх підприємств свідчать про існуючу кризу в сфері бюджетного фінансування галузі, що зумовлює економічні та екологічні збитки інших суб'єктів господарювання. Наявність проблем фінансового забезпечення функціонування підприємств дорожнього господарства, підтримання експлуатаційного стану існуючих та побудови нових автомобільних доріг, інноваційного розвитку та вдосконалення дорожньо-будівельного виробництва зумовлюють актуальність дослідження сучасного стану та встановлення тенденції розвитку підприємств дорожнього господарства.

Структура дорожнього господарства України є досить складною. В цілому, вона містить не тільки автомобільні дороги та інженерні мережі, а й підприємства і організації усіх форм власності, що їх обслуговують. Більшість таких підприємств ще мають державну форму власності, а отже їх діяльність підпорядковується державі.

В свою чергу, головним суб'єктом державного управління в сфері дорожнього господарства, який реалізує під наглядом Кабінету Міністрів України відповідну державну політику, є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). При цьому основна діяльність підприємств дорожнього господарства проваджується у складі ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України», яке дотепер практично є монополістом на вітчизняному ринку дорожньо-будівельних робіт.

Зазначена структура є недосконалою та такою, що зумовила низку недоліків в дорожній сфері. Зокрема, така монополія ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» суперечила конкуренції у дорожньому виробництві щодо експлуатаційного обслуговування та ремонту автошляхів, тобто, фактично, Укравтодор поєднував в собі функції замовника, виконавця та контролера якості БМР. Крім того, така структура призводила до дисбалансу пріоритетів

регіонального розвитку в наслідок відсутності можливості впливу з боку органів місцевого самоврядування на планування дорожніх робіт на місцевих дорогах. Також пріоритетом оновленого дорожнього господарства має стати залучення приватних підрядників до виконання будівельно-монтажних робіт на усіх рівнях дорожнього виробництва, повноцінне фінансування операційної діяльності дорожніх підприємств державної форми власності, які з 2018 р. ще залишаються у складі відповідних Облавтодорів ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України». В подальшому діяльність зазначеної акціонерної компанії підлягатиме реструктуризації та роздержавленню з перерозподілом її підпорядкованості місцевим органам влади й приватному інвестору у складі державного приватного партнерства.

Структурні зміни та напрями розвитку дорожнього господарства України передбачають також реформування системи контролю в дорожньому господарстві. Зараз функцію контролю за якістю виконання дорожніх робіт реалізує ДП «НТЦ «Дорожній контроль якості». Також оновлений Укравтодор залучатиме до контролю якості іноземних та вітчизняних незалежних експертів в сфері дорожнього виробництва, громадські організації. Контроль за цільовим використанням бюджетних коштів підприємствами дорожнього господарства здійснюватиметься Державною аудиторською службою, забезпечуватиметься громадський контроль, реалізовуватиметься принцип прозорості та відкритості даних (зокрема, за допомогою системи тендерних торгів та держзакупівель «ProZorro»), впроваджуватимуться механізми фінансових гарантій на виконанні будівельно-монтажні роботи.

Таким чином розглянувши сучасний стан дорожнього господарства України можна зробити наступні висновки.

По-перше, забезпечення розвитку дорожнього господарства не можливе без наявності та впровадження ефективного механізму реформування означеної сфери. Такий механізм присутній та реалізується за чітко сформованою «дорожньою картою». Темпи впровадження новацій в держуправлінні впевнено нарощують оберти і хоча не завжди заплановані заходи реалізуються у встановлені терміни, проте Уряд цілеспрямовано рухається вперед в своїх рішеннях щодо проведення реформ для Укравтодору.

По-друге, за останні два роки спостерігається позитивна тенденція щодо збільшення обсягів фінансування дорожніх робіт і це наслідок створення цільового Дорожнього фонду, який має прогресивну структуру доходів і видатків. Крім того, наповнюваність фонду покращилася також за рахунок залучення коштів міжнародних інвестиційних інституцій під гарантії, надані державою. Видатки Дорожнього фонду мають розмежування за принципом децентралізації.

По-третє, спостерігається нарощування обсягів робіт з будівництва та ремонту автомобільних доріг з боку дорожніх підприємств для усіх рівнів замовників, що свідчить про поступовий перехід дорожнього господарства до стабільного фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг у середньо- та довгостроковій перспективі.

Безумовно, перехід фінансування дорожнього господарства від «залишкового принципу» до середньо- та довгострокового планування ще має свої недоліки, однак, сформовані тенденції яскраво свідчать про перші позитивні результати стратегічного розвитку дорожнього господарства України.

ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ЗАХІДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО КЛАСТЕРУ В УКРАЇНІ

*Шевченко І.Ю., к.е.н., доцент,
Плахтій А.О.*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Потужним драйвером розвитку національної економіки є автомобільна промисловість, яка традиційно характеризується наявністю сильних коопераційних зв'язків із суміжними галузями. Як зазначено у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року «виробництво автомобілів забезпечує високий показник доданої вартості (понад 70 відсотків), формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей (виробництво металопрокату, пластмас, автоскла, автохімії тощо) та стимулює науково-дослідну діяльність. Створення одного робочого місця на підприємствах автомобілебудівної галузі спричиняє створення щонайменше шести робочих місць у суміжних галузях» [1]. Така вагома роль автомобільної промисловості у забезпеченні соціально-економічного розвитку країни робить цю підгалузь машинобудування пріоритетною сферою національного господарства та об'єктом державного регулювання. Разом з тим, модель ринкової економіки заснована на обмеженому втручанні держави в економічні процеси.

У таких умовах доцільною є реалізація саме гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобілебудування, одним із елементів якого є формування автомобільних кластерів на засадах державно-приватного партнерства. У роботі [2] запропоновано у якості альтернативних кластерних ініціатив у автомобільній промисловості України Центральний автомобільний кластер і Західний автомобільний кластер, у тому числі: оцінено конкурентоспроможність автомобілебудівних підприємств-учасників кластерів; інтегрально оцінено потенційні автомобільні кластери за критеріями «Інтернаціоналізація», «Зайнятність і розвиток навичок», «Інновації та вдосконалення», «Критична маса і середовище / Механізми співпраці» та «Набір інструментів і механізмів»; обґрунтовано доцільність створення Західного автомобільного кластеру у складі корпорації «Богдан» (Луцьке відділення), ПрАТ «Єврокар», ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн», ТОВ «Ядзакі Україна», ТОВ «Гроклін-Карпати», ТОВ «Унгвайер», ТОВ «Форшнер Україна», ТОВ «Джентерм Україна», НВП «Точприлад», ТОВ «Кромберг енд Шуберт Україна», ТОВ «ЛЕОНІ Ваерінг Системс», ПрАТ «Концерн-Електрон»,