

Секція 1

Економіко-правові аспекти провадження підприємницької діяльності в сучасних умовах

ПРОБЛЕМА ІСНУВАННЯ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Близнюк А.О., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

В умовах глобальної фінансово-економічної кризи проблема існування тіньової економіки стала однією з найбільш важливих як для України, так і для більшості країн світу. Окремі різновиди тіньової діяльності справедливо відносяться до числа глобальних проблем сучасності.

Наразі певні прояви тіньової економіки існують практично в усіх країнах світу. Основними відмінностями її в тій, чи іншій країні є обсяги, фактори, форми, стан соціально-правового контролю за нею і рівень її реалізації. За різними оцінками, її рівень становить у високо розвинених країнах 17% ВВП, у країнах з перехідною економікою – понад 20% і в країнах, що розвиваються – більше 40%. Про важливість максимально об'єктивної оцінки тіньової економічної діяльності свідчить значний обсяг сукупності методів оцінювання [1-2].

Тінізація економіки України в умовах фінансово-економічної кризи набула тотального характеру й оцінюється окремими експертами і дослідниками в обсязі до 60% ВВП, що представляє на сучасному етапі реальну загрозу національній безпеці держави [3]. «Можна констатувати фактичне завершення процесу реструктуризації тіньової економічної діяльності в масштабах держави. Ця діяльність стала такою, що становить помітну частку її економіки. Вона обслуговує економічні і політичні інтереси певних впливових структур і ділових кіл» [4].

Більшість експертів вважають, що 25-50% обороту приватних підприємств не відбиті в документах бухгалтерського обліку (тіньовий оборот). Рівень відходу в тінь залежить від того, що це за підприємство. У більшості малих підприємств «тінь» може досягати 80-90%.

На думку незалежних експертів, найпоширенішими видами тіньової діяльності є: оптимізація податків, проституція, торгівля наркотиками, праця нелегальних мігрантів, азартні ігри. До існуючих видів тіньової діяльності відносяться також зарплата «в конвертах», незаконне повернення податку на додану вартість, в тому числі злочинні схеми тінізації обладнання з податковим кредитом з використанням ланок так званих «сплячих» підприємств, «вигодонабувачів», «транзитерів» та «податкових ям».

Досить високий рівень корумпованості у сферах, що здійснюють постачання енергоносіїв, землевідведення під будівництво, операції з

комерційною нерухомістю (оренду) і приватизацію державного майна. Тут існує значний розрив між ринковими і «відпускними» цінами на «продукцію» і, відповідно, можливість здобуття надприбутків, що є джерелом хабарництва і «відкатів», з якими більш всього фірми працюють в будівництві (91%), торгівлі (75%), сфері нерухомості (75%), сільському господарстві (58%), енергетиці (58%).

Враховуючи вищенаведене, можна констатувати, що в Україні сформувалася унікальна тіньова економіка, основними ознаками якої є:

- ухилення від сплати податків;
- відтік капіталу;
- подвійна бухгалтерія;
- приховане безробіття;
- корупція і хабарництво;
- неорганізована і «чорна» торгівля.

Узагальнюючим фактором, який формує тіньову економіку, є політична невизначеність у країні та масова недовіра громадян до всіх гілок влади та політиків.

На сучасному етапі тіньова економіка відіграє суттєву роль у соціально-економічному розвитку суспільства, як деструктивну, так і помірно структуруючу за допустимого її рівня. Проте, реальний рівень тіньової економіки в Україні перевищує допустиме значення і становить загрозу національній безпеці держави. З огляду на це, Україні необхідно розробити чітку довгострокову програму з детінізації економіки зі суворим контролем її виконання. Створення єдиної системи правових, організаційно-економічних державних заходів може стати ефективним засобом протидії тінізації суспільно-економічних відносин.

Отже, реалізація стратегії детінізації української економіки, яка передбачає запровадження комплексу взаємопов'язаних заходів щодо створення сприятливих умов для легальної господарської діяльності та посилення відповідальності за економічні злочини, дозволить покращити соціальний клімат у суспільстві, значно підвищити рівень доходів та соціального захисту громадян, залучити додаткові бюджетні надходження та суттєві інвестиційні ресурси для забезпечення стійкого та динамічного економічного зростання.

Література:

1. Флейчук М.І. Легалізація економіки та протидія корупції у системі економічної безпеки: теоретичні основи та стратегічні пріоритети в умовах глобалізацій : монографія / М.І. Флейчук. – Львів: Ахілл, 2008. – 660 с.

2. Флейчук М.І. Основи тіньової економіки : конспект лекцій у слайдах / М.І. Флейчук. – Львів: Львівська комерційна академія, 2011. – 50 с.

3. Тищук Т.А. Тіньова економіка в Україні: масштаби та напрямки подолання : аналіт. доп. / Т.А. Тищук, Ю.М. Харазішвілі, О.В. Іванов. – К.: НІДС, 2011. – 96 с.

4. Основы экономической безопасности : науч.-метод. пособие / О.М. Бандурка, В.Е. Духов, К.Я. Петрова, И.М. Червяков. – Х.: Изд-во Харьковського Національного університету внутрішніх дел, 2003. – 289 с.

ВПЛИВ НА СЕКТОР АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ПЛАТИ ЗА ПРОЇЗД ВЕЛИКОВАНТАЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

*Бурмака М.М., к.е.н., доцент
Харківській національній автомобільно-дорожній університет*

Впровадження плати за проїзд по автомобільних дорогах загального користування великовантажних транспортних засобів масою понад 12 тонн призводить до зниження інтенсивності руху вантажних транспортних засобів за рахунок:

- проїзду по альтернативному безкоштовному маршруту;
- використання транспортних засобів масою меншою за 12 тонн;
- використання вантажовідправниками іншого виду транспорту (залізничного, авіаційного або річкового).

Для кількісної оцінки зниження інтенсивності руху великовантажних транспортних засобів масою понад 12 тонн внаслідок впровадження плати за проїзд по автомобільних дорогах загального користування було здійснено вибіркоче анкетне опитування адміністративно-управлінського персоналу логістичних фірм та автотранспортних підприємств, персоналу логістичних відділів вантажовідправників та приватних водіїв великовантажних транспортних засобів.

В результаті обробки отриманих даних від респондентів було встановлено, що впровадження плати за проїзд по автомобільних дорогах загального користування великовантажними транспортними засобами масою понад 12 тонн за 1 км на рівні 2,5 грн. призведе до зменшення обсягів транспортування на 14,4%.

Вантажні транспортні засоби масою понад 12 тонн відносяться до комерційного транспорту, тому впровадження плати за проїзд призводить до підвищення тарифу на перевезення вантажів. Тобто, плата за проїзд яку сплачують автоперевізники, буде компенсуватися їх клієнтами (вантажовідправниками), окрім перевезень вантажів (запасних частин, шин, дисків, ПММ, тари, піддонів, тощо) для внутрішнього користування.

Зменшення обсягів транспортування призводить до зниження доходу і, як наслідок, прибутку логістичних автотранспортних організацій. Враховуючі зменшення обсягів транспортування вантажів на 14,4% та усереднений рівень рентабельності операційної діяльності підприємств транспорту за січень-червень 2017 року, що становить 6,8%, можна спрогнозувати зменшення рентабельності автотранспортних перевезень на 0,32%.