

Секція 1

Юрченко О.В. к.е.н.,

*ст.викладач кафедри будівельного виробництва
Сумський національний аграрний університет (м. Суми)*

Андрух С. Л. к.т.н.,

*ст. викладач кафедри архітектури та інженерних вишукувань
Сумський національний аграрний університет (м. Суми)*

Богінська Л.О. к.е.н.,

*ст.викладач кафедри будівельного виробництва
Сумський національний аграрний університет (м. Суми)*

kosareva_82@mail.ua

Комплексний розвиток дорожнього господарства в умовах трансформаційної економіки

В даний час одним з найважливіших завдань для регіонів є ліквідація диспропорцій у формуванні власної транспортної системи. Невідповідність об'ємних (за обсягом перевезень) і територіальних (по вкладу в доступність) показників з вантажних перевезень зайвий раз підкреслює важливість урахування принципу пріоритетності інтересів території.

Для визначення поняття та умов комплексного розвитку дорожнього господарства необхідно його розглядати як складову частину народногосподарського комплексу країни. Створення та зміцнення економіки країни як єдиного народногосподарського комплексу - об'єктивна умова появи і нових додаткових резервів розвитку, і нових методів, в тому числі, в особливості, - ринкових, які в поєднанні з державним регулюванням охоплюють весь зміст і всю сукупність економічних структур і форм. Розвиток економіки стримується невідпрацьованим господарським механізмом, системою управління, адаптованої до умов ринкового господарства .

Створення комплексної системи територіально-галузевого управління автомобільним транспортом і дорожнім господарством передбачає збалансовану взаємодію низки галузей і підгалузей народного господарства в рамках єдиного автомобільно-дорожнього комплексу.

Ефективне ведення дорожнього господарства забезпечує роботу всього автомобільно-дорожнього комплексу, економію його виробничих матеріальних ресурсів, сприяє інтенсифікації виробництва, освоєння нових (і, в першу чергу сільськогосподарських) територій, розвитку територіально-виробничих комплексів і виробничих вузлів.

Перехід до ринкових відносин, демонтаж адміністративно-командної системи не повинен означати відмову від планування та державного регулювання в автодорожньому комплексі. З виходом під державного контролю приватизуються і акціонованих підприємств автодорожнього комплексу, як і в будь-якій країні з розвиненою ринковою економікою, механізм державного регулювання у цій сфері має посилюватися, але будуватися на нових принципах, без втручання в організаційно-розпорядчу та господарську діяльність підприємств.

Управління (регулювання) в автомобільно-дорожньому комплексі країни необхідно здійснювати з урахуванням кінцевих цілей, соціально-економічних особливостей його функціонування та розвитку, єдності підсистем «Автомобільний транспорт», «Дорожнє господарство», «Наука і проектування», «Автотранспортне машинобудування», «матеріально - технічне постачання», «Спеціальна освіта» та «Управління».

Поряд з завданнями розвитку і підтримки мережі автомобільних доріг, вимагають свого вирішення проблеми формування законодавчої та нормативно-технічної бази дорожнього господарства і забезпечення схоронності автодоріг, розвитку дорожнього машинобудування та індустрії дорожньо-будівельних матеріалів, удосконалення управління, планування, фінансування дорожнього господарства.

На сьогоднішній день існує ряд питань і невирішених на державному рівні проблем у дорожньому будівництві, що потребують ретельного опрацювання, продуманості і конкретних дій з боку держави.

До таких можна віднести : законодавча неврегульованість процедур проведення торгів на виконання підрядних робіт для державних потреб;

2) монополізм і протекціонізм в дорожньому будівництві;

3) державне регулювання ціноутворення в дорожньому будівництві.

Обґрунтування можливих рішень проблем переходу дорожнього господарства на ринкові методи функціонування базується на авторському узагальненні офіційних і літературних матеріалів.

В умовах становлення ринкових відносин докорінно змінюються багато традиційні погляди, підходи, методики, критерії ефективності розвитку територій. Зокрема, посилюється тенденція зміни ставлення до транспорту не тільки як до галузі, що перевозить вантажі та людей, але і як міжгалузевий системі, перетворюючої умови життєдіяльності і господарювання. Все більш усвідомлюється той факт, що розвиток транспорту є першою необхідною умовою подолання відсталості, і тільки з створенням ефективної транспортної системи з'являється можливість територіального поділу праці, поглиблення і розширення товарного обміну .

На сьогодні необхідна нова сучасна система фінансування дорожнього господарства. Ця система повинна створюватися в загальному контексті реформування податкової системи та міжбюджетних відносин. У більш віддаленій перспективі - розвиток системи дорожнього фінансування необхідно більшою мірою гармонізувати до кращої міжнародної практики .

Світовий досвід показує, що дорожнє будівництво має мати відокремлені джерела фінансування. Як правило, це цільові податкові платежі , найчастіше нафтобензинові податки. У ціні на паливо повинна бути фіскальна складова. За цією схемою фінансується дорожнє будівництво в більшості індустріальних країн. Йде розщеплення цього податку із

зарахуванням до бюджетів різних рівнів - муніципальні, регіональні та федеральні .

При формуванні бюджету територіального дорожнього фонду в Україні на наступні роки автором рекомендується :

1. Прописати чіткий порядок зарахування податкових та неподаткових доходів територіального дорожнього фонду, а також контролю за ефективним рухом і використанням коштів ТДФ при переході на казначейське виконання видатків дорожнього господарства. Цілям формування та реалізації якісних, оптимально збалансованих по доходах і видатках територіальних дорожніх фондів відповідало б тісна співпраця регіональних органів управління дорожнім господарством з органами статистики, податкових служб, казначейства та іншими організаціями.

2. Внести зміни до бюджетної класифікації в частині витрат дорожнього господарства , так як у чинній бюджетної класифікації витрати дорожнього господарства не передбачені: це дозволить уникнути зайвих труднощів при списанні коштів з особових рахунків органів управління дорожнім господарством. Доцільно укрупнення структури бюджетних витрат дорожнього господарства та виключення непотрібної деталізації цих витрат.

3. Враховуючи регіональний характер транспортного податку забезпечити методичне обґрунтування прав суб'єктів України збільшувати (зменшувати) встановлені законом ставки , що відображають специфіку місцевих умов і диференціацію дохідної бази регіонів.

4. Для підвищення точності прогнозування та якості виконання бюджету ТДФ на регіональному рівні необхідне зміцнення методичної та інформаційно- аналітичної бази, особливо щодо податкових прогнозів.

Література

1. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво: Міжвід. наук.–техн. зб. Вип.61. – К.: НТУ, 2001. - С. 101–114, 229-257.

2. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво: Міжвід. наук.–техн. зб. Вип.62. – К.: НТУ, 2001. - С.126–142, 287-312.
3. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво: Міжвід. наук.–техн. зб. Вип.63.– К.: НТУ, 2001. - С. 136–155, 298-332.
4. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. - М.: Транспорт, 1982.- 288с.
5. Балацкий О.Ф., Мельник Л.Г., Яковлев А.Ф. Экономика и качество окружающей природной среды. – Ленинград: Гидрометеиздат,1984. – 190с.
6. Белятинський О.А., Ученко Є.Б. Забруднення навколишнього середовища доріг вихлопними газами автомобільного транспорту //Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство на рубеже 3–го тысячелетия. – Х.: ПП Спайк, 2000. – С. 33–35.
7. ВБН В.2.3-218-007-98. Екологічні вимоги до автомобільних доріг (проекування) /Мінекобезпеки України, Укравтодор. – К, 1998. - 34с.
8. ВБН В.2.3-218-042-2000 Охорона навколишнього середовища при будівництві, ремонті та утриманні автомобільних доріг /Мінекобезпеки України, Укравтодор. – К, 1999. - 30с.