

ткової юрисдикції.

1. Про оподаткування прибутку підприємств: Закон України від 28 грудня 1994 р. № 333/94-ВР (в редакції Закону України від 22 травня 1997 р. №283/97-ВР зі змінами та доповненнями) // ЛІГА: ЗАКОН ENTERPRISE 7.7.20, ИФЦ "ЛІГА", ЛІГАБізнесІнформ, 2006.

2. Про застосування міжнародних договорів про уникнення подвійного оподаткування: Лист Державної податкової адміністрації України від 27.01.2006 р. №1507/7/12-0117 // ЛІГА: ЗАКОН ENTERPRISE 7.7.20, ИФЦ "ЛІГА", ЛІГАБізнесІнформ, 2006.

3. Вишне夫斯基 В.П. Налогообложение: теории, проблемы, решения / В.П.Вишне夫斯基, А.С.Веткин, Е.Н.Вишневская и др.; Под общ. ред. В.П.Вишневого. – Донецк: ДонНТУ, ИЭП НАН Украины, 2006. – 504 с.

4. Горбатов В.М. Интегрированные структуры бизнеса в мировой экономике. – Харьков: ИД "ИНЖЕК", 2005. – 167 с.

5. Деренберг Р.Л. Международное налогообложение: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ, 1997. – 375 с.

6. Иванов Ю.Б., Тищенко А.Н. Современные проблемы налоговой политики. – Харьков: ИД "ИНЖЭК", 2006. – 328 с.

7. Сутырин С.Ф. Налоги и налоговое планирование в мировой экономике / С.Ф.Сутырин, А.И.Погорлецкий; Под ред. С.Ф.Сутырина. – СПб.: Изд-во В.А. Михайлова, Изд-во "Полиус", 1998. – 577 с.

Отримано 08.08.2006

УДК 656.13

М.В.ШУМ

Національний транспортний університет, м.Київ

РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ ІНВЕСТУВАННЯ В МІСЬКИЙ АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Правове поле інвестування в міський автомобільний транспорт є значною мірою неврегульованим, що негативно впливає на розвиток автотранспорту і транспортної галузі взагалі. Удосконалення нормативно-правового регулювання інвестування в міський автомобільний транспорт потрібно проводити шляхом зменшення податкового тиску для інвестора та спрощення нормативної процедури залучення іноземних інвестицій, а також шляхом гармонізації та імплементації норм європейського законодавства у законі України.

Проблеми залучення інвестиційних ресурсів у будь-яку галузь уміщують у собі цілу низку факторів, що впливають на сам процес інвестування. Одним з найважливіших факторів у цьому процесі виступає ефективність нормативно-правового регулювання процесу залучення. Неузгодженість правового поля інвестицій в Україні гальмує та інколи унеможливорює залучення останніх, що свою чергу позначається на економічній стагнації галузей економіки України. Безпосереднє відношення це має і до розвитку автомобільного транспорту в країні.

Дана проблема не знайшла ґрунтового висвітлення у наукових дослідженнях. Проблематику правового регулювання залучення інвестицій в автомобільний транспорт України лише побіжно досліджували М.Н.Бідняк і Н.М.Бондар [1], безсистемно оглядаючи правове поле інвестицій у дану підгалузь транспортної галузі. Але їх дослідження у даному аспекті проблеми не можливо назвати ґрунтовним і вичерпним, навіть, з огляду на серйозну економіко-правову аргументацію стану інвестування у підгалузь на межі ХХ і ХХІ ст.

З огляду на це метою та завданням даної статті є системний аналіз правового поля інвестування у автомобільний транспорт України з виявленням тенденцій, проблем та перспектив удосконалення.

Інвестування у автомобільний транспорт України регулюється цілою низкою нормативних актів, які слід поділити на загальні та спеціальні. До групи загального законодавства даної сфери входять правові акти, що регулюють загальний режим інвестування у суб'єкти господарювання, що створює правове поле для формування режиму інвестування у визначену галузь. Загальнозаконодавчі акти інвестування у даному випадку не вимагають окремого аналізу, бо регулюють режим інвестування взагалі. У зв'язку з цим спеціально-юридичні аспекти інвестування в автомобільний транспорт України регулюються в основному підзаконними актами, які мають внутрігалузовий характер.

Базовим галузевим нормативно-правовим актом, що регулює процес інвестування у автомобільний транспорт є Закон України «Про автомобільний транспорт» [2] редакцією від 05.04.2001 р., який визначає правовий статус галузі, механізми державного регулювання тощо. Серед іншого, у даному нормативному акті не приділено значної уваги проблемі інвестування у автомобільний транспорт. Зокрема, у ст.6 цього Закону мова йде про те, що завданням державного регулювання є, окрім іншого, інноваційна та інвестиційна політика щодо автомобільного транспорту. Звичайно, така диспозиція вимагає розроблення комплексної програми, сила дії якої визначалася б характером внутрігалузового підзаконного акту. Відповідно до цього, у даному Законі ст.18 визначає загальні вектори інвестиційної політики держави, а саме: «...інвестиційну політику на автомобільному транспорті загальноґо користування реалізують суб'єкти підприємницької діяльності шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів. Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті загального користування, спрямовані на реалізацію положень загальнодержавної програми розвитку та вдосконалення транспорту, регіональних програм розвитку автомобільного транспорту загального користування, реалізуються

на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України» [3].

Тобто, цією нормою законодавець визначив два правових режими залучення інвестицій у автомобільний транспорт, беручи за визначальний критерій організаційно-правову форму підприємств автотранспорту: комерційних і загального користування (переважно державної форми власності).

Виходячи з цього, залучення інвестицій у підприємства автотранспорту комерційної форми власності регулюється загальним законодавством щодо правового режиму інвестування і не має певних особливостей у порівнянні з будь-якими суб'єктами господарювання, що здійснюють залучення інвестицій як внутрішніх, так і іноземних.

На відміну від автотранспортних підприємств з комерційною формою власності, підприємства загального користування залучають інвестиційні ресурси шляхом врегульованої державними органами процедури, як вже зазначалося, у рамках цільових державних програм. З цією метою у складі Міністерства транспорту і зв'язку України сформовано спеціалізований дорадчий орган, що має назву Інвестиційна Рада. Цей орган займається презентацією інвестиційно потенціальних підгалузей транспортної галузі України з метою залучення інвестицій. Крім того, на засіданні цього органу 2 лютого 2006 р. інвестиційні потреби автомобільного транспорту України були визначені в обсязі 3 млн. дол., що у порівнянні з іншими підгалузями є невеликою часткою та займає останнє місце в рейтингу інвестиційних пропозицій Міністерства: в авіаційній галузі загалом потреба у інвестиціях складає 611 млн. дол., у залізничній галузі презентується проектів на суму 5225 млн. дол. У галузі морського та річкового транспорту вісім пропозицій на суму 882 млн. дол. У галузі дорожнього господарства п'ять пропозицій на суму 1807 млн. дол. І в галузі зв'язку та інформатизації необхідність залучення інвестицій оцінюється у 711 млн. дол. [4].

У секції автомобільного транспорту була представлена одна пропозиція: створення єдиної корпоративної мережі моніторингу автомобільних транспортних засобів.

Отже, правове поле залучення інвестиційних ресурсів у автомобільний транспорт внутрішньогалузевим законодавством регулюється тільки для підприємств автомобільного транспорту загального користування. Комерційні підприємства цієї галузі залучають інвестиційні ресурси у загально-правовому інвестиційному полі.

Нині надзвичайно складним є питання правового регулювання залучення іноземних інвестицій, що безпосередньо відноситься і до автомобільного транспорту. З цією метою у Концепції розвитку транспо-

ртно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. [5] зазначається, що в першу чергу для розвитку галузі необхідно гармонізувати інвестиційне законодавство щодо залучення інвестицій відповідно до міжнародних норм.

У той же час Концепція включає такі настанови:

- «... - повного самофінансування за рахунок власних коштів;
- залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій;
- покриття державою витрат, пов'язаних із соціально важливими перевезеннями та послугами, які не відшкодовуються встановленими тарифами;
- бюджетного фінансування для окремих об'єктів державного значення.

Необхідно надавати перевагу таким джерелам інвестування: випуск цінних паперів для розвитку і будівництва транспортних об'єктів з високою ефективністю, придбання акцій підприємств транспортного машинобудування, участь підприємств транспорту в різних фінансово-промислових групах тощо.

Для ефективного використання інвестицій необхідне впровадження конкурсного відбору інвестиційних проектів за критерієм окупності та визначення їх виконавців на тендерній основі. Одним з ефективних джерел інвестування є використання лізингу для поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання.

Поряд з традиційними формами інвестування реальним і досить перспективним джерелом інвестицій може стати залучення коштів вантажовласників, заінтересованих в удосконаленні поставок продукції, зокрема шляхом створення спільних підприємств, участь у статутному капіталі. Є необхідність у подальшому розвитку таких форм залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру, як концесії, а також будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури приватним інвестором з наступною передачею їх державі...» .

Але, як і більшість нормативних актів, даний документ тільки узагальнює напрямки, навіть не концентруючи уваги на підгалузях, проте показуючи вектори, що можуть бути деталізовані при виконанні.

Законодавство щодо розвитку автомобільного транспорту в Україні постійно розвивається. На даний момент на розгляді у Комітеті з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального господарства і зв'язку Верховної Ради України знаходиться Проект Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт" [6]. Метою та завданням цього Проекту є забезпечення безпеки та якості транспортного обслуговування споживачів автотранспортних по-

слуг, вдосконалення структури парку транспортних засобів, створення прозорого конкурентного середовища, гармонізація транспортного законодавства України з транспортним законодавством європейських держав, зміцнення міжнародних транспортних зв'язків, збільшення обсягів міжнародних та транзитних перевезень пасажирів та вантажів і зміцнення економіки України.

Але цей проект не зосереджується на вдосконаленні норм щодо залучення інвестиційних ресурсів у міський автомобільний транспорт.

Отже, з огляду на вищенаведене слід зазначити, що нормативно-правове регулювання інвестування у міський автомобільний транспорт не є досконалим та потребує значного розвитку. Зокрема, необхідним є доповнення до Проекту Закону "Про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт" нормами щодо створення спеціальних сприятливих умов для інвесторів у дану підгалузь транспортної галузі шляхом зменшення податкового тиску для інвестора та спрощення нормативної процедури залучення іноземних інвестицій. У подальшому розвиток нормативно-правової бази щодо міського автомобільного транспорту потрібно удосконалювати шляхом гармонізації та імплементації норм європейського законодавства у закони України.

1.Бідняк М. Н., Бондар Н. М. Планування інвестицій на автомобільному транспорті України. – К., 2000. – 118 с.

2.Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. №2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – №22. – 105 с.

3.Ст. 18 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. №2344-III // Відомості Верховної Ради. – 2001. – №22. – 105 с.

4.Інвестиційна Рада при Міністерстві транспорту та зв'язку довела привабливість економіки України // <http://mtu.gov.ua>.

5.Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року // <http://mtu.gov.ua>.

6.Проект Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт" // www.rada.gov.ua.

Отримано 14.08.2006

УДК 332.14

А.Е.АЧКАСОВ, д-р екон. наук, К.А.ФИСУН, канд. техн. наук
Харьковская национальная академия городского хозяйства

ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОЛОГИИ СЦЕНАРНОГО ПОДХОДА В СИСТЕМЕ ПЛАНИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Рассматриваются вопросы реализации формирования сценарного развития социально-экономических систем регионов в общем контексте стратегического планирования.