

д.т.н. Степанов О. В., аспірант Венгер А. С.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Україна

РОЗВИТОК АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. Відповідно до цього автотранспорт можна вважати самостійною сферою матеріального виробництва, що володіє рядом особливостей. В сучасних умовах автотранспорт грає істотне загальноекономічне, соціальне і політичне значення, виконує загальнодержавні господарські функції. При цьому автотранспорту властива певна інтеперабельність, як один з найважливіших компонентів ринкової інфраструктури.

Автотранспорт у своїй якості здатний активно впливати на процес розширеного виробництва, збільшуючи масу готової продукції, палива і сировини, що знаходиться в процесі звернення, або скорочуючи її. В умовах трансформаційних процесів особливе місце в автотранспортному комплексі займає його інфраструктурний характер. Під інфраструктурою ринку розуміється комплекс інститутів, що забезпечують нормальне, безперервне його функціонування, які беруть на себе вирішення допоміжних завдань товарно-грошового обороту між основними суб'єктами ринку.

У зв'язку з цим сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління можуть забезпечити основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи. Необхідним є

розширення доступу до транспортних послуг і підвищення мобільності населення, що передбачає поліпшення сполучення між регіонами та в містах країни.

Вивчення теоретичних джерел показало, що змістовна оцінка достатності розвитку автотранспортного комплексу, його ефективності та відповідності поточним і перспективним соціально-економічним потребам повинна спиратися на систему моделей. Вони повинні включати прогностичні територіально-галузеві баланси виробництва і споживання продукції, з виділенням матеріальних балансів. При цьому складання таких балансів в сучасних умовах повинно носити прогностичний, варіантний характер з урахуванням високого ступеня невизначеності зовнішнього середовища.

Слід додати, користувачі послуг автотранспорту піддаються значним, іноді непередбачуваним ризикам. Це пов'язано з тим, що альтернативної, повноцінної заміни автотранспорту часто не буває. При цьому формування конкурентного середовища на автотранспорті пов'язане з великими капітальними вкладеннями. Як наслідок – автотранспортні системи повинні бути високопродуктивними, стійкими до експлуатаційних навантажень, володіти достатньою різноманітністю, що адаптує їх під широкий діапазон можливих умов автотранспортної роботи і ринку.

Також слід відзначити, що в Україні державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності.

Крім того, державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб

автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах.

Аналізуючи регіональні відмінності в автотранспортному комплексі на макрорівні держава об'єктивно має розглядати автотранспорт як єдиний об'єкт управління і регулювання. Тільки погоджений розвиток і організація ефективної взаємодії автотранспорту з урахуванням заходів державного регулювання роблять його єдиним комплексом, і забезпечують додатковий системний ефект.

Таким чином при функціонуванні та розвитку соціально-орієнтованого та перспективного розвитку автотранспорту держава повинна брати на себе функцію коригування розподілу економічних ресурсів. У цьому випадку економічні ресурси розуміються як ресурси, вироблені людиною і використовувані для виробництва товарів і послуг. Вони включають матеріальні, трудові та фінансові ресурси, які в сукупності представляють основні чинники автотранспортного виробництва.

Крім того, в умовах проведеної інституційної політики держави важливу роль у розвитку автотранспортного комплексу відіграє управління його основними структурами, що ґрунтується на індикативних методах управління.

Література:

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – №17. – С.50.
2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р., № 430-р.
3. Гранберг А.Г., Разбегин В.Н. Прогнозы развития экономики – основа программно-целевого подхода к модернизации транспортного комплекса. / Сборник материалов круглого стола., М., 2005. — с. 93–101