

хоча вони й знаходяться у протиріччі з принципами бюджетної децентралізації;

- тенденцією встановлення видатків униз по бюджетній системі без відповідного підкріплення дохідними джерелами, що призводить до дотаційності багатьох, раніше збалансованих місцевих бюджетів.

Міжрегіональний перерозподіл державних доходів досі не має ні чітко сформульованого змістовного обґрунтування, ні чітких правил і формул. Таким чином, аналіз проблем функціонування місцевих бюджетів базового рівня бюджетної системи дає змогу зробити висновки щодо здійснення заходів, спрямованих на покращання умов формування місцевих бюджетів.

По-перше, необхідно чітко розподілити компетенції щодо розв'язання конкретних завдань між центральними органами влади і органами регіонального та місцевого самоврядування, і поступово здійснювати перехід до децентралізації державних фінансів. Так, на державному рівні (за рахунок коштів державного бюджету) повинні фінансуватися лише ті видатки, котрі пов'язані з забезпеченням загальнодержавних потреб: оборона країни, утримання законодавчої і виконавчої влади, розвиток фундаментальної науки, структурна перебудова економіки. Фінансові ж проблеми місцевого рівня раціонально вирішувати за рахунок коштів відповідних бюджетів.

По-друге, необхідно вдосконалити механізм міжтериторіального фінансового вирівнювання. Практика показала, що такий метод регулювання місцевих бюджетів як вилучення надлишків бюджетних коштів до бюджету вищого рівня та застосування індивідуальних підходів до встановлення нормативів відрахувань від загальнодержавних податків і зборів має багато недоліків: він не тільки негативно впливає на дохідну базу місцевих бюджетів, а й позбавляє місцеві органи влади стимулів до збільшення своїх доходів.

Таким чином, вирішення цих та інших проблем стосовно формування і використання місцевих бюджетів в значній мірі визначило б розширення економічної самостійності регіонів країни. Адже те, наскільки вони політично незалежні і фінансово забезпечені, справляє істотний вплив на формування демократичних, ринково орієнтованих систем і підвищує шанси на успіх реформ.

Література

1. Пасічник Ю.В. Бюджетна система України та зарубіжних країн: Навч. посіб. / Ю.В. Пасічник. – Київ, 2006. – с.495
2. Кульчицький М.І. Місцеві бюджети та механізми їх формування / Кульчицький М.І. // Фінанси України. – 2002 р. - №9
3. Булгакова С.О., Василенко Л.І., Недбаєва С.М., Фінанси. Бюджетна система України. / С.О.Булгакова, Л.І. Василенко, С.М. Недбаєва. – Київ, 2004 р. с.390
4. Бюджетний кодекс України від 21.06.2001 р. – <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2542-14>
5. Закон України „Про місцеве самоврядування в Україні” від 21.05.1997 р. №280/97-ВР зі змінами і доповненнями – <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=5&nreg=280%2F97>

УДК 656.13

КОМПЕНСАЦІЯ ПІЛЬГОВИХ ВИТРАТ ЗА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Оксюта Н.С.

Постановка проблеми. Компенсація перевізникам витрат від пільгових перевезень - одне з найважливіших економічних питань, без вирішення якого неможливий розвиток пасажирського автомобільного транспорту, адже, успішна діяльність підприємств автомобільного транспорту загального користування значною мірою залежить від державної фінансової підтримки. В сучасних економічних умовах така підтримка надається у вигляді субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій громадян. Проте, розмір субвенцій на такі цілі не дозволяє компенсувати навіть половини всіх пільгових затрат на автомобільному пасажирському транспорті, що, безумовно, потребує перегляду підходів до розрахунків даної компенсації, зокрема до розмірів державного фінансування транспортної галузі в цілому.

Постановка завдання. Метою роботи є розроблення пропозицій щодо удосконалення методичних засад стосовно компенсацій за перевезення пільгових категорій пасажирів

автомобільним транспортом в Україні.

Викладення основного матеріалу. До 1998 року підприємствам автомобільного пасажирського транспорту з бюджету надавалася компенсація збитків від втрат, пов'язаних з їх діяльністю, тобто на рівні держави відбувався перерозподіл коштів між прибутковими та збитковими підприємствами. Загально відомо, що дана система не була ефективною, проте і на сьогодні не відпрацьовані нові компенсаційні механізми, тому застосовується лише бюджетна підтримка за рахунок субвенцій, що передаються з Державного бюджету України до місцевих бюджетів на визначені заходи.

Розглядаючи тенденцію застосування субвенцій на підтримку транспортної галузі, слід зазначити, що починаючи з 2005 року їх суми постійно зростають, так якщо у 2005 році сума субвенцій складала 242,1 млн.грн., то у 2009 році уже 537,9 млн.грн., тобто за вказаний період сума субвенцій зросла на 295,8 млн.грн, або на 55%. Разом з тим, з кожним роком зменшується розмір фактичної суми компенсації від запланованої (Рис.1.). На рисунку 1 вказані також дані про плановий і фактичний обсяги субвенцій з Державного бюджету до місцевих за пільгові перевезення пасажирів на автомобільному транспорті в Україні за 2005-2009 рр., які свідчать про те, що на пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом у 2005 році було отримано 99,1% від запланованого Державним бюджетом обсягу субвенції, а у 2009 році - лише 78,3%.

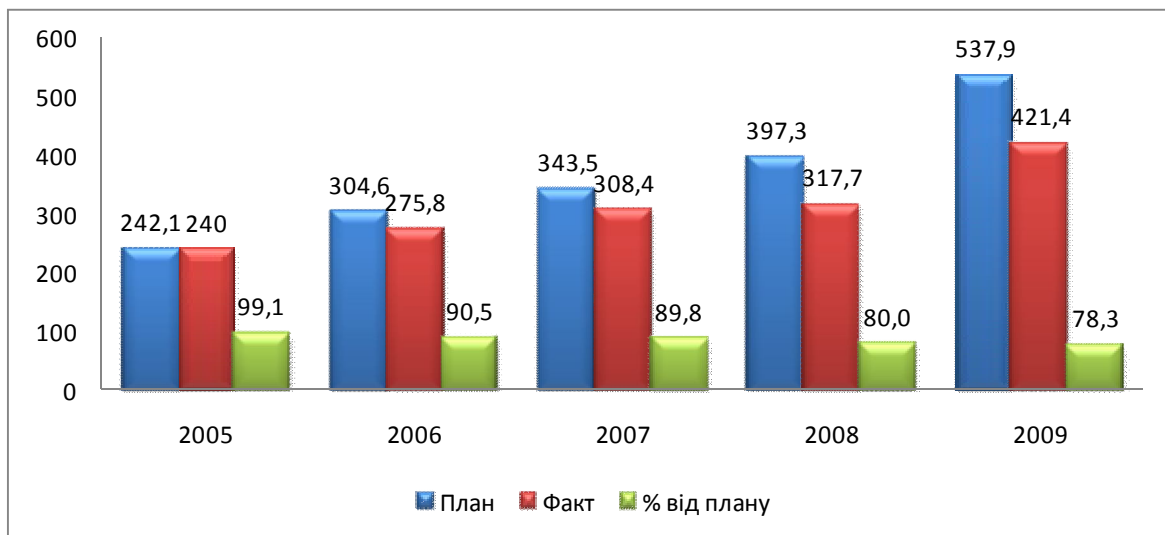


Рис.1. Динаміка виділення субвенцій за пільгові перевезення громадян пасажирським автомобільним транспортом (млн.грн.)

Це означає, що із передбачених у Законі України «Про Державний бюджет України на 2009 рік» субвенцій для відшкодування витрат транспортним підприємствам за перевезення пільгових категорій в розмірі 537942,9 тис. грн., було виплачено лише 421389,2 тис. грн., тобто автотранспортні підприємства недоотримали майже четверту частину від запланованого. А якщо ще врахувати, що сума прийнятої держбюджетом суми субвенції не достатньо обґрунтована, то можна прийти до висновку, що реальні потреби в коштах на покриття втрат від перевезення пільговиків задовольняються не більше ніж на половину.

Ситуація з механізмами компенсування пільгових витрат ускладнюється ще і тим, що обсяг субвенцій з державного бюджету за пільгові перевезення пасажирів автомобільним транспортом відшкодовується нерівномірними частками. Так, наприклад, помісячним розписом Державного бюджету України на 2009 рік для компенсації витрат на здійснення зазначених перевезень у січні 2009 року було передбачено лише 3% від річної суми, фактично у першому кварталі отримано тільки 9,8% від запланованих на рік обсягів, а за перше півріччя - 30% [4].

Таким чином, нерівномірний розподіл коштів ще більше загострює проблему компенсації втрат перевізникам, тому не можна не розділяти точку зору самого Мінтрансу, яке в результаті проведених досліджень прийшло до висновку, що пільгові перевезення здійснюються практично рівномірно протягом року, за винятком незначних коливань, пов'язаних із сезонними перевезеннями пенсіонерів на садово-дачні ділянки, а це означає, що доцільним вбачається відшкодування пільгових перевезень рівними частинами по 25%.

Найбільше транспортних пасажирських перевезень здійснюють в Києві та Київській області,

що потребує значної уваги у врахуванні особливостей затрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян. Так на рисунку 2. зображено динаміку компенсаційних виплат на пільговий проїзд автомобільним транспортом пільговим категоріям громадян у м. Києві за 2005-2010 роки



Рис.2. Динаміка обсягів компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів в м. Києві (тис.грн.)

Як видно з наведеного графіку, тільки за один рік сума обсягів компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів у місті Києві зросла з 38683 тис.грн. у 2005 році, до 53276,9 у 2006 році, тобто збільшилася на 27,3%. Проте, починаючи з 2006 року спостерігається тенденція зменшення суми субвенції за перевезення пільговиків, так з 2006 по 2010 рік сума субвенції зменшилась на 30704,2, що становить 57,6 %. Доцільно замітити, що найбільш різка зміна обсягів компенсації відбулася у 2008-2009 рр, і становила 21818,1 тис.грн., тобто 71% від загального зменшення, таким чином відобразились події, пов'язані з кризовим становищем в економіці України

Проте, значну роль у формуванні розрахунків відіграють методичні основи, які трансформуються у відповідні методи та методики визначення обсягів компенсації. З огляду на це, для кращого розуміння ситуації, що склалася стосовно компенсації втрат за пасажирські перевезення пільгових категорій громадян, розглянемо методичні засади формування даних компенсацій.

На сьогоднішній день в Україні застосовують декілька методів обчислення розмірів компенсації, а саме:

- 1) метод розподілення компенсацій за пільгові перевезення пропорційно збиткам, які отримали перевізники в минулому звітному періоді;
- 2) метод коригування раніше встановленої компенсації залежно від запланованих обсягів роботи;
- 3) метод визначення суми компенсації на кожного громадянина на рік. Його суть полягає в пропорційному обчисленні загальної суми компенсацій підприємствам пасажирського транспорту до чисельності пільгових категорій в районі, який обслуговує кожне окреме підприємство;
- 4) метод визначення компенсацій залежно від кількості перевезених пасажирів, що сплатили за квиток. В даному випадку, чим більше платних пасажирів – тим більша компенсація.

Але жоден з наведених методів не можна назвати реальним, тим більше ефективним. Від них втрачають як перевізники, так і бюджет. Головним недоліком цих методів є те, що вони не враховують об'єктивних умов функціонування ринку транспортних перевезень, таких як, транспортної активності населення, собівартості перевезень, життєвого рівня населення тощо.

Слід зазначити також, що сьогодні в Україні не існує точних методів визначення кількості перевезених пільгових пасажирів. Значення кількості перевезених пільгових категорій пасажирів – це «експертне» визначення коефіцієнта співвідношення кількості платних та безплатних пасажирів у загальному обсязі перевезених пасажирів, який визначають не за реальними даними рухомості пільговиків, а за статистичними даними, які визначають регіональні управління статистики.

Велика кількість існуючих методів визначення суми, що має бути компенсована з місцевих бюджетів кожному підприємству, яке здійснює перевезення пасажирів, пояснюється обмеженістю фінансових ресурсів. Адже жодна з вище наведених методик не є законодавчо закріпленою і прагне пояснити неефективний розподіл бюджетних коштів, лобіювання інтересів окремих перевізників тощо.

На даний час, більшість автоперевізників для розрахунку кількості перевезених пільговиків та розміру компенсаційних виплат за їх проїзд застосовують "Інструкцію про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах", затвердженої наказом Міністерства статистики України від 27.05.96 № 150 та зареєстрованої в Міністерства юстиції України від 30.05.1996р. [3]

Кількість перевезених пасажирів, відповідно до інструкції, які користуються правом безплатного проїзду у громадському транспорті визначається за формулою :

$$Q_{\text{безпл}} = Q_{\text{платн}} \cdot K, \quad (1)$$

де $Q_{\text{безпл}}$ – кількість безплатних пасажирів;

$Q_{\text{платн}}$ – кількість платних пасажирів;

K – коефіцієнт співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів в загальному обсязі перевезень пасажирів для підприємств громадського транспорту.

Добуток визначеної кількості пільгових категорій пасажирів та діючого на підприємстві тарифу і є вартістю проїзду пільговиків. Цю вартість держава повинна компенсувати на підставі чинного законодавства підприємству-перевізнику.

Коефіцієнт співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів визначається на підставі інструкції [3] окремо для міських перевезень в обласному та республіканському центрах (K_1), для міських перевезень (за винятком обласного або республіканського центру) (K_2) та для приміських перевезень (K_3).

Розрахунки значень коефіцієнтів співвідношення "безплатних та платних пасажирів" за видами сполучення для підприємств громадського транспорту виконують регіональні управління статистики один раз на рік на підставі даних діючої державної статистичної звітності та встановленої середньомісячної частоти поїздок окремих категорій громадян з правом безплатного проїзду у громадському транспорті за видами сполучення. Для працюючих категорій громадян з правом безплатного проїзду у громадському транспорті середньомісячна частота поїздок у внутрішньоміському сполученні дорівнює 60 одиницям, у приміському - 50 одиницям. Для непрацюючих категорій громадян цей показник визначається Мінстатом України шляхом анкетного опитування населення не частіше одного разу на п'ять років і приймається постійною величиною для обліку і розрахунків до наступного анкетного опитування.

Згідно п. п. 8.2 та 8.3.1 зазначеної Інструкції, для розрахунку коефіцієнту співвідношення "безплатних та платних" пасажирів застосовується чисельність всіх громадян, яким надано право безплатного проїзду у громадському транспорті у міському і приміському сполученні, враховуючи категорії громадян, компенсація за пільгове перевезення яких не здійснюється за рахунок субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян.

Необхідно ще раз посилити акцент на тому, що реальне співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів можна визначити лише за умови персоніфікованого обліку кожного перевезеного пільговика або за допомогою обстеження пасажиропотоків. Через значне коливання пасажиропотоків протягом доби, тижня, місяця, пори року такий спосіб визначення співвідношення платних та безплатних пасажирів у загальній їх кількості досить складний і потребує додаткових затрат. Однак, обґрунтованість розміру суми компенсації залежить як від додаткових коштів, так і від правильності обчислення зазначених коефіцієнтів.

При цьому слід враховувати те, що формування бюджетних призначень по кожному перевізнику (у випадках, коли місто чи район обслуговуються кількома перевізниками), здійснюється шляхом розподілу загальних обсягів передбачених на компенсації бюджетних коштів між перевізниками, пропорційно плановим значенням суми втрат виручки (без урахування страхового збору) від пільгових перевезень. Подальше ж коригування відповідних бюджетних призначень та розподіл вже виділених коштів серед перевізників, що обслуговують місто чи район, здійснюється виходячи відповідно з фактичних значень максимального розміру компенсації пільгових перевезень,

що визначаються наростаючим підсумком з початку року.

Розрахунок максимальних розмірів компенсації пільгових перевезень на міських та приміських маршрутах звичайного режиму руху виконується в обов'язковому порядку, незалежно від обраного методу обліку обсягів пільгових перевезень.

Висновки. Отже, існуюча система субвенцій з державного до місцевих бюджетів України, стосовно покриття витрат від надання пільг на автомобільному транспорті не відповідає реальним потребам транспортних підприємств, не виконує належної їм функції, оскільки не має чіткого методичного обґрунтування.

Виходячи з цього, найактуальнішим питанням, яке необхідно вирішити на автомобільному транспорті, є розроблення методики обчислення розмірів компенсації за пільгові перевезення пасажирів в автомобільному транспорті

Література

1. Закон України „Про автомобільний транспорт” (зі змінами і доповненнями) від 17.11.2010 р. №2344
2. Закон України „Про внесення змін до Закону України „Про автомобільний транспорт” від 23.06.06 №3492 – IV
3. Інструкція "Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах", затверджена наказом Мінстату
4. Лист Міністерства транспорту та зв'язку №2939/05/14-09 від 08.05.2009 // Перевізник УА. – 9-10/ 2009. – С. 3.

УДК 65.658

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧИХ СИСТЕМ

Рябікова Г.В., кандидат фізико-математичних наук

Постановка проблеми. Сучасний розвиток економічної ситуації в Україні характеризуються значним динамізмом, активізацією структурних зрушень на користь виробництва нематеріальних благ, загостренням конкурентної боротьби. Процеси у зовнішньому середовищі характеризуються комплексністю, взаємодоповнюваністю та взаємообумовленістю. Ці явища викликають необхідність наукового пошуку прогресивних методів і механізмів стратегічного управління, основою якого є стратегія розвитку виробничої системи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням теорії та практики формування стратегії присвячені праці провідних учених: І. Ансоффа, О.О.Бакуліча, М.Н.Бідняка, В.В.Біліченка, Х. Віссеми, В.М. Геєця, П. Друкера, В.Г. Герасимчука, У. Кінга, Д. Кліланда, М.І. Круглова, Ф. Котлера, А.А. Мазаракі, Г. Мінцберга, Н.К. Моїсеєвої, А.П. Наливайка, В.В. Пастухоної, М. Портера, А.А. Томпсона, Дж. Стрікланда, Н.М. Ушакової, А. Чендлера, А.В. Шегди та інших. Закордонними та вітчизняними вченими і практиками накопичений досвід вирішення проблеми розвитку підприємств та виділений набір базових стратегій. Але стратегії конкретних виробничих систем мають власні особливості, які формуються під впливом зовнішнього середовища та власних ресурсних обмежень. Науково-методичні рекомендації обґрунтування стратегій розвитку виробничих систем повинні розглядатися відповідно до їх галузевої належності.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Недостатньо дослідженою є проблема формування стратегії розвитку транспортних виробничих систем в турбулентних ринкових умовах. Недостатньо висвітлені принципово важливі питання обґрунтування стратегії, не розроблені адекватні моделі ринкової поведінки, не визначені детермінанти, пріоритетні напрями та завдання розвитку виробничих систем транспорту за умов динамічного ринкового середовища.

Формулювання цілі дослідження. Метою дослідження є розробка теоретико-методологічних та практичних основ формування стратегії розвитку виробничих систем.

Викладення основного матеріалу. Сучасний стан господарювання вітчизняних транспортних виробничих систем характеризується нестійкими тенденціями розвитку, що в основному обумовлюється сезонними коливаннями попиту і неможливістю створення запасів специфічного продукту - транспортної послуги, зростанням цін на послуги під впливом здорожчання енергоресурсів та недостатнім рівнем якості обслуговування при невисокій еластичності попиту за