К.: Изд-во „Ельга”, „Ника-Центр”, 2003. - 84 с.
11. *Полякова Л.М.* Аудит: навч. посібн. / Л.М. Полякова та ін. – Львів: Вид. Центр НУ „Львівська політехніка”, 2004. – 167 с.
12. *Рудницький В.С.* Аудит: методологія і організація: монографія / В.С.Рудницький. – К.: Вид-во КНТЕУ, 2003. – 164 с.

УДК 656.13

КОНЦЕПЦІЯ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПІЛЬГ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Оксюта Н.С.

Постановка проблеми. Існуюча система пільг в Україні є надзвичайно складною, заплутаною і непрозорою. Це вже давно є непосильний тягар для економіки країни,адже вона більше не вирівнює доходи між бідними та багатими, а навпаки — поглиблює її, а також не є ні логічно, ні економічно обґрунтованою, тому потребує негайного реформування.

Постановка завдання. Метою роботи є створення концепції реформування системи пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом в Україні

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На сьогодні існує певний теоретико-науковий доробок з досліджуваної проблематики. Серед вітчизняних вчених, які досліджували дане питання, слід виділити праці Н.Борецької, В.Гошовської, О.Макарової, О.Новікової, Е.Лібанової, В.Павленка та ін. Водночас аналіз наукових публікацій свідчить, що ступінь вивчення не можна вважати достатнім і тому вона потребує подальших досліджень для реформування системи пільг в цілому.

Викладення основного матеріалу

Проведений аналіз діючої системи пільг на пасажирських перевезеннях в Україні дозволив відокремити ряд проблем:

1. Неспроможність держави забезпечити пільговий проїзд відповідних категорій. Витрати на перевезення пільгових категорій пасажирів перекладаються на плечі підприємств-перевізників.
2. Велика кількість пільгових категорій як за соціальною, так і за професійною ознакою. При цьому більшість пільг на проїзд у громадському транспорті передбачають право безоплатного проїзду необмежену кількість разів
3. Пільги на проїзд у транспорті регулюються багатьма різними законами (окремий закон на кожну пільгову категорію населення),а це аж ніяк не сприяє впорядкуванню системи пільг і лише знижує її прозорість.
4. Відсутність законодавчо закріпленого точного механізму обліку пільгових категорій пасажирів і, як наслідок, неефективний механізм відшкодування витрат за перевезення пільгових категорій пасажирів звужує фінансові можливості підприємств пасажирського транспорту щодо фінансування своєї діяльності.

Виявлені проблеми системи пільг, що впливають також на функціонування галузі пасажирських перевезень в цілому, на сьогодні залишаються невирішеними. Це призводить до поступового старіння та знищення інфраструктури автомобільного пасажирського транспорту, що неможливо допустити з огляду на економічну та соціальну значущість цієї галузі економіки.

Засоби вдосконалення пільгової політики:

- вдосконалення чинного законодавства;
- розроблення науково обґрунтованих методик, стратегій розвитку та програм;
- розроблення механізмів обліку та компенсації вартості проїзду пільгових категорій пасажирів;
- дотації, компенсації, субсидії, податкові пільги;
- визначення джерел фінансування підприємств транспортної галузі.

Практична реалізація сформульованих принципів, форм, методів та засобів удосконалення системи пільг може передбачати такі етапи реалізації:

1) Удосконалення методики компенсації державою витрат за перевезення пільгових категорій пасажирів.
2) Вдосконалення чинного законодавства, створення єдиного закону, який би регламентував пільги.
3) Скорочення кількості пільгових категорій.

4) Нормування обсягу споживання пільгових послуг, які зараз надаються без обмеження споживання.

5) Упорядкування системи пільг. Надання пільг з урахуванням не тільки статусу пільговика, а і його доходів.

6) Уведення старт-карт для обліку пільговиків та порядку розрахунку і встановлення процедури компенсації.

7) Упровадження методики щодо впорядкування кількості пільгових категорій громадян

8) Удосконалення методики надання субвенції перевізникам, які працюють на маршрутах загального користування, за пільгові перевезення громадян автомобільним транспортом

Загальну схему концепції вдосконалення системи пільг в галузі пасажирських перевезень України зображено на рис. 1.

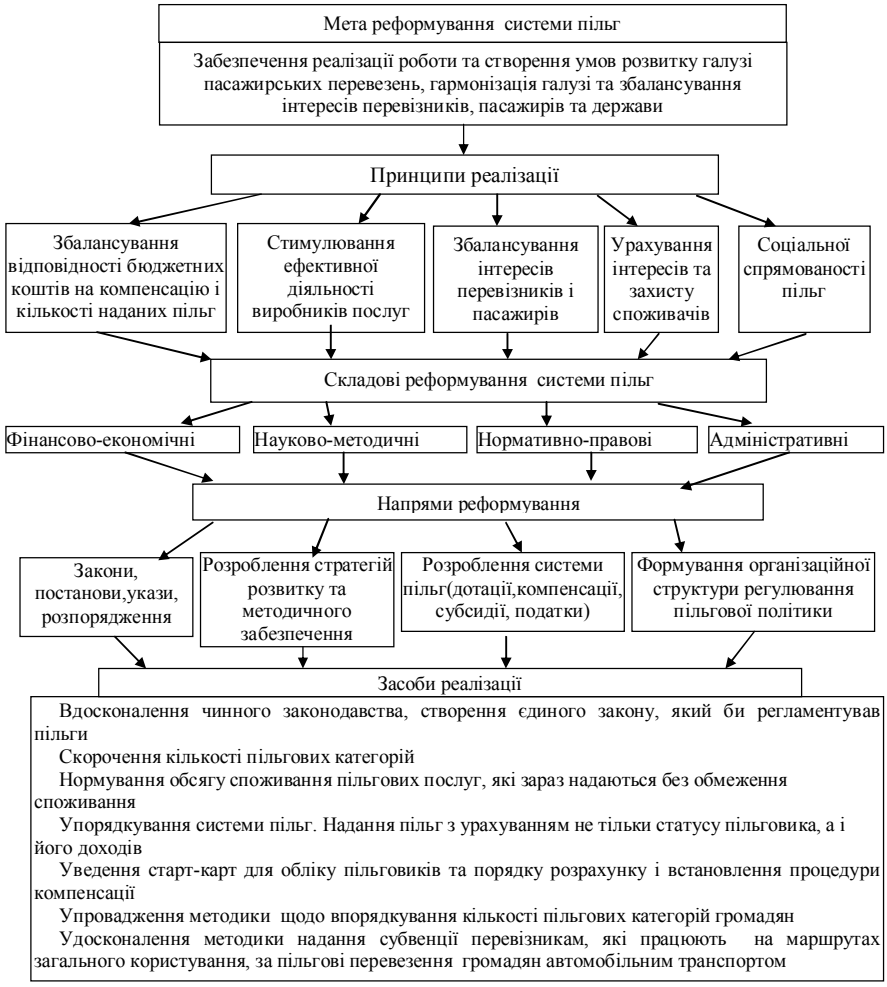

Рис. 1. Схема концепції реформування системи пільг в галузі пасажирських перевезень в Україні

Основним етапом реформування системи пільг є вдосконалення методик компенсації бюджетами різних рівнів витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів. Реалізація цього етапу неможлива без удосконалення чинного законодавства України щодо порядку надання пільг та установ відповідальних за компенсацію наданих пільг, визначення порядку встановлення нових пільг.

Перегляд чинного законодавства щодо існуючих пільг є важливою умовою забезпечення якості послуг, що надаються пільговим категоріям пасажирів та регулювання механізму відшкодування витрат за надані послуги.

Тому пропонується створити один закон, який би регулював надання пільг і містив в собі такі пункти:

- уточнення існуючих пільгових категорій пасажирів;
- визначення умов реалізації наданих пільг;
- визначення відповідальних органів за надану пільгу та умови її реалізацію;
- встановлення відповідальності за не реалізацію пільги;

– побудова механізму відшкодування витрат.

Удосконалення методик компенсації витрат за перевезення пільгових категорій пасажирів неможливе без точних об'єктивних даних про кількість наданих послуг. Тому першочерговим завданням є створення механізму обліку наданих послуг. Виконати це завдання можна, ввівши для пільгових категорій пасажирів смарт-карти або інші електронні карти для обліку наданих послуг, що будуть містити вмонтований безконтактний чіп для зчитування інформації з картки та встановивши відповідні зчитувальні пристрої у транспортних засобах.

Смарт-картка, яка являє собою чіп-карту розміром з кредитну картку, в якій міститься мікропроцесор, надає доступ до багатьох знижок, пільгових послуг, наданих центральними і місцевими органами влади, та може застосовуватися для обліку наданих послуг тощо. Найбільше смарт-картки використовуються у сфері пасажирських перевезень, де за допомогою таких карток особи відповідних категорій реалізовують своє право на пільговий проїзд (безкоштовний чи зі знижкою), а також у платіжній сфері.[2]

На сьогоднішній день в Україні налічується понад 20 пільгових категорій населення, що користуються, відповідно до чинного законодавства, правом безкоштовного проїзду за соціальною або службовою ознакою і держава не в змозі їх в повному розмірі компенсувати, тому пропонуємо скоротити кількість пільгових категорій. В першу чергу пропонуємо відмінити пільги за професійною ознакою таким категоріям:

– члени парламенту (як діючі, так і ті, які вийшли на пенсію);
– депутати місцевих рад;
– військовослужбовці;
– співробітники Генеральної прокуратури,
– судді;
– ветерани Міністерства оборони, Служби національної безпеки, Міністерства внутрішніх справ, інших органів виконавчої влади і військових підрозділів, ветерани державної протипожежної служби та їх дружини.

Адже, на нашу думку, їхній дохід є достатньо високим і дозволяє самостійно сплачувати за користування громадським транспортом.

Також потрібно переглянути принципи надання транспортних пільг. Це може відбуватися різними шляхами:

1. Деякі транспортні пільги можуть бути скасовані повністю або частково, наприклад, ті, що їх мають діти війни. На сьогодні всі люди віком 65–83 років належать до цієї категорії, що загалом становить близько 7 млн. осіб. Ця категорія має право на безкоштовний проїзд усіма видами міського транспорту, автотранспортом в сільській місцевості, приміським залізничним і водним транспортом, а також автобусним транспортом в межах області за місцем проживання. Як альтернативу скасуванню пільг для цієї категорії населення, пропонується застосовувати різні розміри знижок на проїзд для осіб з цієї категорії залежно від віку (що, наприклад, здійснено у Литві): для осіб віком 70–85 років можна застосовувати 50% знижку на проїзд, а для осіб віком 85 років і старше – 80% знижку.

2. Заміна 100% знижки на проїзд на знижку меншого розміру, наприклад, 80% або 50% залежно від категорії, як це було зроблено в Литві. Розмір знижки може бути навіть більш диференційованим, щоб виділити більш вразливі категорії. Наприклад, у Польщі залежно від категорії отримувача пільги знижки на проїзд надаються у розмірі 95%, 78%, 49%, 37% вартості квитка.[3]

3. Витрати студентів на проїзд можуть компенсуватися заднім числом в навчальних закладах, принаймні для міжміських поїздок.

На сьогоднішній день пільги на даються без обмежень , тобто взагалі відсутнє нормування обсягу споживання пільгових послуг.[4] Ми вважаємо, що необхідно запровадити нормативи користування пільговим проїздом, щоб обмежити надмірне користування пільгою. Пропонується встановити такі нормативи користування пільговим проїздом протягом місяця :

1) Міський транспорт:

➢ Мешканці міст – 45 поїздок. Ця величина відповідає максимальній сумі середньомісячної частоти поїздок у міському транспорті у обласному центрі (15 – у автобусі, 15 – тролейбусі та 15 – у трамваї) для ветеранів війни та прирівняних до них за пільгами осіб, пенсіонерів, інвалідів всіх категорій, що визначена Інструкцією про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах (затверджена наказом Мінстату України від 27 травня 1996 р. № 150).

- Мешканці сільської місцевості – 6 поїздок. Ця кількість визначена як така, що дорівнює середній кількості безоплатних поїздок приміським транспортом.

2) Приміський транспорт – 6 поїздок. Цей обсяг визначений як такий, що дорівнює середній частоті безоплатних поїздок приміським транспортом автобусного сполучення для ветеранів війни та прирівняних до них за пільгами осіб, пенсіонерів, інвалідів всіх категорій. Цей обсяг покладено в основу розрахунків для пільгового проїзду усіма видами приміського транспорту.

Сьогодні пільги надаються лише за принципом належності до певної категорії осіб, без врахування доходу та інших показників майнового стану. На нашу думку, це не є правильним, адже є безліч категорій які мають достатньо високий дохід і спроможні самостійно сплачувати за проїзд. Томі потрібно законодавчо врегулювати новий механізм надання пільг з урахуванням доходів громадян та розробка методику їх надання.

Висновки. Надання пільг в Україні є надзвичайно складним, заплутаним та економічно вкрай обтяжливим для держави механізмом, тому створення концепції реформування системи пільг на пасажирські перевезення автомобільним транспортом в Україні забезпечить реалізацію роботи та створить умови розвитку галузі пасажирських перевезень, гармонізацію галузі та збалансує інтереси перевізників, пасажирів та держави.

Література

1. Закон України „Про автомобільний транспорт” (зі змінами і доповненнями) від 17.11.2010 р. №2344
2. Постанова КМ України від 29 січня 2003 р. № 117 «Про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги»
3. Перегляд системи пільг на проїзд у громадському транспорті в Україні з урахуванням досвіду інших країн .CASE Україна- Лютий 2010 року
4. Розпорядження від 7 жовтня 2009 р. N 1192-р Про затвердження плану заходів з реалізації Стратегії упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 року.

УДК 338.24

ПРІОРИТЕТИ ІНВЕСТОРІВ НА МНОЖИНІ ЧИННИКІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ

Рева О.М., доктор технічних наук, професор
Амірсеідова Л.М.

Актуальність проблеми. Всі підприємства у тій чи іншій мірі пов’язані з інвестиційною діяльністю. Прийняття рішень (ПР) за інвестиційними проектами ускладнюється різними чинниками: вид інвестицій; вартість інвестиційного проекту; різноманітність доступних проектів; обмеженість фінансових ресурсів, доступних для інвестування; ризик, пов’язаний з прийняттям того чи іншого рішення. І оскільки інвестиційне рішення приймається, зазвичай, в результаті аналізу кількох проектів, то необхідно враховувати при їх порівнянні як відповідні критерії, так і чинники впливу. Очевидно, що таких критеріїв може бути кілька, а ймовірність того, що будь-який один проект буде кращий за інші за всіма критеріями, як правило, значно менше одиниці.

При прийнятті інвестиційного рішення вагоме значення має ризик, під яким згідно [7,15] будемо розуміти можливість настання небажаної ситуації. Інвестиційна діяльність завжди здійснюється в умовах невизначеності, ступінь якої може значно варіювати.

ПР інвестиційного характеру, як і будь-який інший вид управлінської діяльності, ґрунтується на застосуванні різних формалізованих та неформалізованих методів та критеріїв. Ступінь їх сполучення визначається різними обставинами, у тому числі наскільки менеджер ознайомлений з наявним процедурним апаратом ПР, який може бути застосованим у тому чи іншому конкретному випадку. Тому вивчення та удосконалення відповідних технологій, методів, процедур з обов’язковим урахуванням аспекту людського чиннику є актуальною науковою задачею[19].

Аналіз досліджень і публікацій. У вітчизняній та іноземній практиці застосовується ряд методів, за допомогою яких здійснюються розрахунки ступеня привабливості інвестиційного проекту. При цьому під метою інвестиційного проекту будемо розуміти уявлення інвестора про ідеальний або бажаний результат його впровадження. Якщо поточні результати відрізняються від ідеальних чи бажаних, то виникає проблема. І якщо проблема може бути описаною, то таку ситуацію називають проблемною [23].