

22.04.2018).

2 Doing Business: оцінка бізнес регулювання. Україна. URL: <http://russian.doingbusiness.org/data/exploreconomies/ukraine#dealing-with-construction-permits> (дата звернення 22.04.2018).

3 Спрощено процедури у будівництві. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/250045597> (дата звернення 04.05.2018).

4 Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України № 5/2015 від 12.01.2015 р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення 22.04.2018).

УДК 656.256.3:625.162.4.3.013

ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОКАЛЬНИХ СУСПІЛЬНИХ БЛАГ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Тройнікова О.М., к.е.н, доцент,
Машошина Т.В., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)*

Суспільні блага це блага спільного користування споживачів, що перебувають на певній території. Їх класифікують за певними ознаками. Однією з таких ознак є територіальність. Подібні суспільні блага мають назву локальних суспільних благ. [1]

Залізничний транспорт має в своїй структурі об'єкти з властивостями суспільних локальних благ. До них відносяться: залізничні переїзди, якими користуються всі суб'єкти господарювання, що мають транспортні засоби і територіально пов'язані з місцем перетину та залізничні вокзали.

При розгляданні залізничного переїзду, як об'єкту спільного користування слід зазначити наступне: ідеально, коли локальне суспільне благо створюється й фінансується за рахунок користувачів, тобто в даному випадку за рахунок суб'єктів господарської діяльності чиї автотранспортні засоби, перетинають залізничний переїзд. Але залізничні переїзди відносяться до інфраструктури залізниць тому їхнє утримання і реконструкція здійснюється структурними підрозділами залізничного відомства, хоча згідно статистиці, дорожньо-транспортні пригоди на цих об'єктах як

правило виникають за рахунок автотранспорту. Одним зі шляхів рішень є вдосконалення існуючих фінансових механізмів. На державному рівні існує Державний дорожній фонд України, а на обласному рівні територіальні автодорожні фонди, що дотуються Автодром. Виходячи з розгляду залізничного переїзду, як локального суспільного блага, яким користуються практично всі суб'єкти господарської діяльності, що мають автотранспортні засоби і є платниками податків, пропонується до цієї статті віднести частину витрат по обслуговуванню й утриманню залізничних переїздів.[2]

На сучасному етапі коли існує тенденція зменшення кількості залізничних переїздів та заміна їх шляхопроводами Укрзалізниця подала Міністерству інфраструктури пропозиції включити до «Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» будівництво чотирьох шляхопроводів замість залізничних переїздів. На дані цілі Укрзалізниця пропонує виділити 710 млн грн коштів державного дорожнього фонду України. Оскільки 5% сформованих коштів державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм, Укрзалізниця запропонувала включити будівництво шляхопроводів на напрямках із найбільш інтенсивним автомобільно-залізничним рухом до державної програми. Заміна існуючих залізничних переїздів шляхопроводами є дієвішим заходом безпеки, оскільки забезпечує рух на різних рівнях, завдяки цьому автошляхи та залізничні колії не перетинаються, що мінімізує ризик аварійності. Джерелом фінансування будівництва шляхопроводів пропонується виділення коштів з державного дорожнього фонду України.[3]

Наступним локальним суспільним благом залізничної інфраструктури є залізничні вокзали, яким також притаманні риси суспільних локальних благ. Дані об'єкти мають потенціал для отримання додаткових джерел доходу, як для залізничного відомства так і для місцевості де вони розташовані.

Розгляд вокзалу як локального суспільного блага наділяє його наступними ознаками:

– об'єкта, який має соціальний ефект та значення для мешканців (будівництво житла поблизу вокзалу, створення парків, фонтанів та ін.);

– об'єкта для комерційної діяльності суб'єктів діяльності підприємництва, що супроводжується синергетичним ефектом, як для учасників процесу надання послуг, так і для пасажирів. Це виражається в покращенні якості та рівні ціни на послуги, які пропонуються;

– якщо вокзал або вокзальний комплекс є пам'ятником архітектури, як це відбувається у країнах Європи, США, Фінляндії та ін., то є можливість отримання додаткового джерела доходів, як для вокзалу, так і для міста;

– можливість використання площі вокзалів для розміщення додаткових закладів для підвищення кількості відвідувачів (не лише пасажирів), а й туристів, відпочиваючих;

– можливість включення вокзалу до складу бізнес-центру, як це відбулося у Сан-Франциско, США, що підвищує кількість його відвідувачів. [4]

Враховуючи вищенаведене можна зазначити, що необхідно вдосконалювати напрямки та джерела фінансування цих об'єктів залізничної інфраструктури для досягнення суспільної ефективності. У першому випадку – підвищення безпеки на дорогах, у другому випадку отримання реального прибутку для всіх учасників локального суспільного блага.

Список використаних джерел

1 Мортіков В. До питання про сутність локальних суспільних благ [Текст]/В. Мортіков //Економіка України. - 2007. - № 3. - С. 68-73

2 Тройнікова О.М. Способи фінансування локальних благ [Текст]/О.М. Тройнікова//Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України тези доп. міжн. наук.- прак. конф. - Коктебель, Вісник економіки транспорту й промисловості [Спецвипуск] - Х.,2008-№22. С.80

3 В УЗ ініціювали створення спільної робочої групи для будівництва шляхопроводу у Вишневому [Електроний ресурс]/- Режим доступу [https://economics.unian.ua/transport/2155991-v-uz-initsiyuvali-stvorennya-spilnoji-robochoji-grupi-dlya-budivnitstva-shlyahoprovodu-u-](https://economics.unian.ua/transport/2155991-v-uz-initsiyuvali-stvorennya-spilnoji-robochoji-grupi-dlya-budivnitstva-shlyahoprovodu-u-vishnevomu.html)

[vishnevomu.html](https://economics.unian.ua/transport/2155991-v-uz-initsiyuvali-stvorennya-spilnoji-robochoji-grupi-dlya-budivnitstva-shlyahoprovodu-u-vishnevomu.html)

4 Стешенко, О.Д., Тройнікова, О.М. Дослідження фінансових та соціальних аспектів суспільних локальних благ [Текст] /О.Д. Стешенко, О.М. Тройнікова //Фінансова спроможність об'єднаних територіальних громад: очікування та реалії: тези доп. міжн. наук.- прак. конф. / Луцький національний технічний університет. - Рівне-Луцьк. – 2017.- С. 258

УДК 346.00.20

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МАТЕРІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Чухлатий А.В., доцент (НАНГУ)

Для успішного ведення бойових дій і виконання поставлених бойових завдань війська необхідно ретельно готувати. Підготовка військ - це великий комплекс заходів від всебічного навчання і забезпечення кожного військовослужбовця до досягнення повної готовності підрозділів (частин, з'єднань).

У цьому комплексі дуже важливе місце займає система забезпечення військ як в мирний час, так і у воєнний час, особливо при веденні бойових дій. Забезпечення військ матеріальними засобами включає в себе комплекс заходів стосовно:

- визначення потреби і витребуванню матеріальних засобів, розподілу виділених ресурсів;

- організації отримання матеріальних засобів;

- застосування, нормування та витрати матеріальних засобів;

- фінансового планування закупівлі матеріальних засобів.

Незважаючи на відмінності в структурі систем матеріально-технічного забезпечення збройних сил розвинутих країн світу, слід зазначити декілька цілком однакових найважливіших рис, які притаманні всім системам [1-3].