

4. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Л.М. Гурч, А.М. Ченчик // Вісник національного університету «Львівська Політехніка». — Л.: Львівська Політехніка, 2008. — № 633. — С. 165-171.
5. Закон України «Про оплату праці» від 24.03.1995р. № 108/95-ВР [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua
6. Кодекс Законів про працю України від 10.12.1971 №322-VII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.zakon.rada.gov.ua
7. Грішнова О.А. Економіка праці та соціально-трудові відносини: Підручник. — К.: Знання, 2004. — 535с.
8. Колот А.М. Оплата праці на підприємстві: організація та удосконалення. Монографія — К.: фірма «Праця». — 1997. — 192с.
9. Цимбалюк С. Диференціація заробітної плати: види, чинники, сучасний стан в Україні [Текст] / С. Цимбалюк // Україна: аспекти праці. — 2009. — №4. — С.16-22

УДК 656.13

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА

Кандидат технічних наук Боровик Н.А.,
Рульова Д.О.

В статті запропоновані заходи щодо удосконалення транспортної інфраструктури міста Києва, які дозволяють швидше вплинути на проблематику даного питання.

The article proposes measures to improve the transport infrastructure in Kyiv which allow to influence factor on the problems of this issue.

Постановка проблеми: Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки України. Тим часом в останні роки становище в транспортно-дорожньому комплексі країни значно погіршилося. Внаслідок спаду обсягів перевезень різко скоротилися прибутки транспортних підприємств, хронічно стала криза платежів, граничного рівня досяглась працьованість основних виробничих фондів, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні.

Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації, не потенціальні можливості транспортно-дорожнього комплексу з розвитку експорту транспортних послуг.

Є й ряд інших проблем. Так, наприклад, специфіка столиці України полягає в тому, що у складі комунальної власності Києва є те, чого не мають інші столиці, в тому числі процвітаючих країн. Наприклад, у Празі не має тролейбусів, таксобусів, весь тягар перевезень несе метрополітен і трамвай, Москва не має в комунальній власності аеропорту. В Києві в міській комунальній власності присутні, співіснують всі можливі види транспорту від літаків (аеропорт «Жуляни») до окремих швидкісних крилатих теплеходів типу «ракета». Таким чином, міське транспортне господарство виявилось дуже складним, багатогалузевим, і часто в ньому з'являються проблеми, які не мають повноцінних шляхів для вирішення.

Дивлячись на місто в цілому транспортна інфраструктура є лише одним із елементів міського господарства, що потребують кардинального реформування. У кожного міста є, було й буде чимало проблем у різних галузях, які пов'язані між собою. Тому до вирішення транспортних проблем потрібно підходити комплексно, керуючи містом як єдиним соціально-економічним організмом. Сьогодні в столиці зареєстровано близько 600 тис. одиниць транспортних засобів і щороку їх кількість зростає на 35-40 тис., що значно перевищує прогнозовані показники. До того ж щодобово до Києва прибуває або рухається транзитом 40-50 тис. автомобілів. Відтак через інтенсивну автомобілізацію об'єктивно кожний рік напруга у транспортній сфері наростиє. Проте вона могла бути значно меншою в разі ефективного задіяння суб'єктивного фактора, а саме — налагодження комплексної системи управління міським транспортно-дорожнім господарством. Отже, через об'єктивні та суб'єктивні причини рівень транспортного обслуговування в Києві вкрай низький і не відповідає європейським стандартам.

Аби вирішити нагальні для столиці транспортні проблеми, потрібно розробити і впровадити конкретну та ефективну працюючу Стратегію розвитку й використання міського транспорту, де чітко вписати, що

ми хочемо бачити, куди йде місто в транспортних послугах. Така модель Україні необхідна місту, щоб уникнути хаотичності та надати системності нашим діям. У Стратегії слід відрегулювати взаємовідносини між комунальними підприємствами і приватними перевізниками. Розвиток комунального пасажирського транспорту повинен бути пріоритетним у вирішенні питання задоволення потреб населення в перевезеннях; «маршрутки» мають використовуватися, в основному, як доповнення до маршрутів метрополітену та громадського транспорту. Не нормальною є ситуація, коли приватні перевізники не обслуговують пільгові категорії громадян, хоч це передбачено законодавством. Але тут постає питання компенсування витрат на їх перевезення. Утім, наразі немає механізму, який дозволив би підрахувати кількість пільговиків, які перевозяться різними видами пасажирського транспорту, щоб визначити величину компенсаційних виплат. Сьогодні на одному й тому самому маршруті комунальний транспорт перевозить пільговиків і зазнає збитків, а поруч йдуть ще 2-3 приватні перевізники, що не обслуговують такі групи населення, і отримують надприбутки.

Як відомо, в м. Києві надається транспортних пільг на суму близько 220 млн. грн., із яких лише 40 млн. грн. компенсується з державного бюджету. Але ж згідно із ст. 19 Закону України «Про столицю», усі прибути, які збираються в Києві, можуть залишатися в міському бюджеті. Однак через те, що відсутній механізм підрахунку кількості перевезених пільговиків неможливо нічого довести. Але ж проблему потрібно вирішувати. Якщо не підвищувати тарифи на транспорт, тоді необхідно переглядати бюджет і десь-таки відшукувати ще 180 млн. грн. Інакше транспорт завтра стане. І йдеться тільки про експлуатацію, а не про поповнення рухомого складу.

З огляду на це необхідно якомога швидше впроваджувати «Соціальну картку киянина». Йдеться про таку інтегральну картку — соціальну, транспортну, платіжну, якою б користувалися всі пільговики, отримуючи пенсії, сплачуючи за комунальні послуги, розраховуючись в аптеках, магазинах, де передбачені знижки. У Москві такі картки вже діють і отриманий позитивний результат. Але основне, чого досягли москвичі, полягає в тому, що вони чітко знають, яка кількість пільговиків перевозиться міським транспортом. Держава, яка законодавчо надала пільги, має їх компенсувати у визначеній сумі з державного бюджету. Якщо пільги надало місто, воно повинно їх відшкодувати транспортникам із міського бюджету.

Для забезпечення роботи громадського пасажирського транспорту в нормальному режимі потрібно провести інвентаризацію існуючої транспортної мережі і розробити оптимальну схему маршрутів на сьогодні, завтра і перспективу. Рухомий склад комунального пасажирського транспорту повинен постійно оновлюватися та розвиватися, а приватний функціонувати як допоміжний. На великих стратегічних маршрутах має працювати комунальний транспорт і метро, а інші ланки мікрорайонів обслуговуватися мікроавтобусами.

Потрібно розуміти, що нинішній підхід, коли під землею проходить лінія метро, а наверху за тим самим маршрутом їде трамвай, тролейбус, комунальний автобус і 8-10 приватних перевізників, є недоцільним. Адже на будівництво, експлуатацію та закупівлю рухомого складу метро щорічно витрачається 200-300 млн. грн. Оптимальна схема маршрутів дозволить визначити, у яких районах міста раціональніше та вигідніше використовувати комунальний транспорт. А решту маршрутів КДМА має виставити на конкурс, учасниками якого будуть приватні перевізники. Той, хто переможе, повинен возити пасажирів на тих умовах, які визначає місто. Сьогодні ж усе відбувається навпаки. Приватний перевізник закуповує машини і намагається поставити їх на маршрути, які фактично дублюють ще п'ять аналогічних маршрутів. Тож наразі не місто пропонує маршрути на тендерах, а сам перевізник диктує свої умови. Як наслідок — міський бюджет втрачає великі кошти.

Очевидно, назріла необхідність реорганізації комунального пасажирського транспорту, що в подальшому дала б змогу провести акціонування частини транспортного комплексу, зокрема «Київавтодору», «Київвістастрансу», аеропорту «Київ».

Не менш важливе питання — організація дорожнього руху в Києві. Я пропоную вжити такі першочергові заходи:

- створити автоматизовану систему управління міським пасажирським транспортом (АСДУ МПТ) — єдину Диспетчерську службу, яка б одночасно займалася питаннями обліку наданих транспортних послуг, компенсацій та розрахунків із перевізниками;
- максимально зменшити у центрі міста кількість пасажирського транспорту, насамперед маршрутних таксомоторів, замінивши їх на екологічно чистий громадський транспорт, в основному довівши маршрути до станцій метрополітену;
- заборонити в'їзд вантажних автомобілів вагою понад 3,5 т у центральні райони міста чи ввести платні послуги за користування міською дорожньою структурою;

- прийняти рішення про заборону паркування автотранспорту на проїжджій частині, тротуарах і дворах;
- створити багатоповерхові паркінги;
- продовжити проектування і будівництво мостів, тунелів, естакад для покращення транспортної ситуації в столиці та ін.

Висновки

Підсумовуючи все вище сказане, можна зазначити, що існуючий статус і система управління в галузі громадського транспорту, її збитковість, невизначеність джерел фінансування оновлення рухомого складу і розвитку транспортної мережі — головні причини кризового становища міського транспорту. Для подолання кризової ситуації потрібне втручання, насамперед, місцевої влади для створення умов для покращення ефективності транспортних перевезень.

До першочергових заходів, що слід здійснити, можна віднести:

- створити повноцінний орган управління міським транспортом;
- скасувати пільги на проїзд усім громадянам, за винятком тих, хто безпосередньо потребує соціально-го захисту (діти, інваліди, пенсіонери);
- створити підприємствам міського електротранспорту рівні умови з іншими перевізниками щодо встановлення тарифів, відносин з пасажирами, які користуються пільгами на проїзд;
- покращення кадрової та соціальної політики;
- підвищення якості обслуговування.

Література:

1. Погребицький М.Л. Державне регулювання системи транспортних послуг // Вісник НАДУ. — 2008. — № 3. — С. 199-207.
2. Погребицький М.Л. Управління системою транспортного обслуговування підприємств // Економіка та держава. — 2009. — № 3. — С. 39-41.
3. Офіційний веб-портал Київської міської влади: відкритий лист Київського міського голови Леоніда Черновецького Прем'єр-міністру України. (www.km.v.gov.ua/news.)
4. Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова: Національна безпека і оборона № 11 (71) 2009 р.

УДК 330.320

УХИЛЕННЯ ВІД СПЛАТИ ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

*Кандидат технічних наук Боровик Н.А.,
Гуцалюк О.І.*

У статті розглянуто ухилення від сплати податку на додану вартість. Визначено основні способи ухилення від сплати податку і наведено типічні схеми їх проведення.

The article deals with evasion of VAT. The main methods of tax evasion schemes and are typical of their conduct

Постановка проблеми. Основні проблеми при наповненні державного бюджету виникають у зв'язку з не надходженням податків у повному розмірі або не своєчасне їх надходження. А головною проблемою є то, що не дає податкам надходити в повному розмірі є ухилення від оподаткування. Сьогодні потрібні серйозні зміни податкової та економічної політики, удосконалення законодавства, щоб підприємства не шукали способів ухилятися від сплати податків.

Аналіз досліджень і публікацій. За останні роки вагомий науковий внесок у розробку проблем генезису ухилення від оподаткування, проблем боротьби з економічними злочинами зробили М. Азаров, П. Андрушко, О. Бандурка, А. Бекрящев, І. Бєлозеров, В. Білоуса, Б. Болотський, В. Борисов, І. Бритченко, Л. Брич, М. Бучко, В. Голіна, В. Глушков, М. Гордінко, Н. Гуторова, І. Даньшин, Е. Дідоренко, О. Дудоров, А. Закалюк, В. Зеленецький, О. Кальман, С. Коваленко, В. Коновалова, В. Корж, В. Навроцький, Г. Мату-