

Таким чином комплексний показник краще відображає вимоги пасажирів до якості перевезень, але потребує багато інформації і значного обсягу розрахункових робіт, що ускладнює оцінку якості процесу перевезень.

Висновки. Таким чином на основі досліджень визначено пріоритетність показників якості для транспортних підприємств; встановлено вплив по окремих складових якості на рівень обслуговування пасажирів. Визначено основні фактори, що заважають забезпечувати високий рівень якості транспортного обслуговування та проведено їх ранжування. Вивчення даної проблеми дасть змогу значно підвищити рівень обслуговування пасажирів міським автомобільним транспортом.

Література

1. Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических вузов . под общ. ред. Л.Б. Миротина. — М.: Издательство «Экзамен», 2003 — 224 с.
2. Пассажи́рские автомоби́льные перевозки: Учебник для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев; Под ред. В.А. Гудкова. — М.: Горячая линия — Телеком, 2006 — 448 с.

УДК 656.13

ПРОБЛЕМИ ІСНУЮЧОЇ СИСТЕМИ ПІЛЬГ НА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Оксюта Н.С.

В статті розглянуто проблеми існуючої системи пільг на пасажирських перевезеннях автомобільним транспортом та запропоновано пропозиції, щодо їх вирішення

In the article problems of the existing system of benefits for passenger transportation by road and invited proposals for their solution

Постановка проблеми. В Україні, на сьогоднішній день існує достатньо складна та не упорядкована система пільг і компенсацій для окремих категорій громадян, що користуються автомобільним пасажирським транспортом. Ця система надання пільг є потужним фактором дестабілізації державних фінансів. Основа цієї системи — відшкодування втрат підприємствам, які надають транспортні послуги пільговим категоріям громадян. Саме тому відсутність фінансування діючих пільг призводить до збиткової роботи автотранспортних підприємств. Проблеми з відшкодуванням втрат за пільгове та безкоштовне перевезення пасажирів спричиняють кризу фінансового стану автопідприємств і соціальне напруження в їхніх колективах. Окрім цього існує безліч проблем, таких як велика чисельність пільговиків, не впорядкована законодавча база, та ін., без вирішення яких неможливий розіток та стабільна робота автомобільного транспорту

Мета дослідження. Проаналізувати проблеми існуючої системи пільг на пасажирських автомобільних перевезеннях в Україні та запропонувати шляхи їх вирішення

Викладення основного матеріалу. Пасажирський автомобільний транспорт перетворився на один з основних та найбільш поширених видів пасажирського транспорту країни. Він широко обслуговує транспортні потреби міського та сільського населення, забезпечуючи масові та індивідуальні перевезення пасажирів парком автобусів та легкових автомобілів.

Пасажирський транспорт — задовольняє потреби у перевезенні громадян і становить понад 46% всіх перевезень, проте на сьогоднішній день він є збитковим. До основних причин збитковості можна віднести недосконалість системи фінансової підтримки автотранспортних підприємств, які працюють у загальному режимі.

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського транспорту загального користування є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі. На сучасному етапі вона виявляється в наданні підприємствам галузі пасажирських перевезень субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення.

Державна пільга, у традиційному розумінні цього поняття, — це передбачене законодавством повне або часткове звільнення певних категорій громадян від виконання обов'язку, надання додаткових прав, перевага. Найчастіше такі переваги мають форму повного або часткового звільнення від внесення інших обов'язкових платежів, в даному випадку, безплатний проїзд у громадському транспорті.

Чинне законодавство не дає визначення поняття пільг, попри те, що в ньому сам термін «пільги» вживається доволі часто (див., наприклад, ст. 20 Закону України «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи»; ст. 12 Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту»; ст. 6 Закону України «Про статус гірських населених пунктів в Україні» і т. д.)[1].

Пільги на проїзд у транспорті посідають за обсягом державного фінансування друге місце після пільг і субсидій на житлово-комунальні послуги. Так, наприклад, у 2009 році для компенсації витрат, пов'язаних з наданням пільг на пасажирських перевезеннях, за даними, отриманими з усіх регіонів України, була розрахована сума у розмірі 2,3 млрд.грн. В той же час у Законі України «Про Державний бюджет України на 2009 рік» на такі заходи було затверджено всього 537,9 млн.грн., а фактично виплачено лише 421,4 млн.грн[2].

За даними Єдиного державного ав-томатизованого реєстру пільговиків в Україні станом на 1 вересня 2008 року налічується близько 13 млн. осіб, які мають право на пільги за соціальною ознакою і близько 3,2 млн. за профе-сійною. Найбільш чисельними категоріями серед них є пенсіонери за віком (10,5 млн. осіб), діти війни (6,2 млн. осіб), ветерани праці (4,6 млн. осіб), ветерани війни (2,9 млн. осіб), постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи (1,9 млн. осіб). До речі, усі ці люди отримали на руки понад 27,1 млн. статусів (по-свідчень), тобто певна частина облікованих осіб має право на пільги за декількома законами. Загалом на пільги мають право близько 43 відсотків всього населення країни. Загальний обсяг пільг потребує щороку понад 29 млрд. гривень що дорівнює річним видаткам усіх місцевих бюджетів України. Зважаючи на це жоден бюджет не здатен витримати такого навантаження, тому більшість пільг залишається лише декларациєю[3].

Існуючі пільги діють на всіх видах внутрішнього транспортного сполучення, міського і міжміського. Вже розроблено, але все ще не запроваджено механізм призначення пільг на проїзд у транспорті з урахуванням рівня доходів одержувачів. Чинний механізм призначення пільг є доволі застарілим. У ньому відсутній інструментарій визначення тих, хто дійсно має право на одержання пільг. Це стосується всіх видів пільг і соціальної допомоги включно з пільгами на транспорт. Як наслідок, сьогодні пільги на транспорт надаються просто за пред'явленням посвідчення особи (наприклад, пенсійного посвідчення або студентського квитка) при купівлі проїзних квитків або під час поїздки.

На сьогодні не існує єдиного підходу до розуміння змісту, правової природи державних пільг в Україні. Разом з тим система їх неоднорідна. Потрібно розрізняти пільги, що надаються громадянам за життєвих обставин, які зумовлюють необхідність особливої уваги до людини, тобто є частиною державної системи соціального забезпечення населення, та пільги, які пов'язані зі видом її трудової діяльності чи службовим статусом особи. Таким чином, особливу увагу слід приділити саме соціальним категоріям пільговиків, адже вони є найменш захищеними. Систему потрібно зробити врівноваженою та збалансованою, тобто такою, щоб пільги не були переважно пов'язані з привілеями, а в більшій мірі несли навантаження адресного фінансового забезпечення різних видів допомог найбільш вразливим верствам населення.

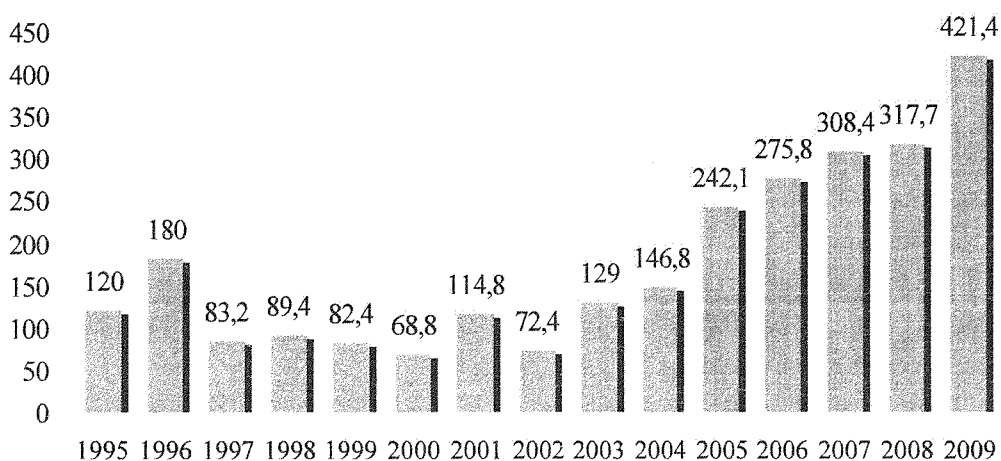
Слід зауважити, що в 2008 році відповідними законами були запроваджені зміни, які передбачають врахування матеріального стану при призначенні певних видів соціальної допомоги і пільг, у тому числі пільг на проїзд у громадському транспорті. Ці зміни повинні були набрати чинність з 1 травня 2008 року, але фактична ситуація з призначенням пільг залишилася незмінною.

Також потрібно зазначити, що в Україні право на отримання пільг регламентують близько 50 законодавчих і нормативно-правових актів, які постійно змінюються та поповнюються новими, що, безумовно, ускладнює правозастосовну діяльність, викликає соціальну та політичну напругу. Багато із цих положень нормативно-правових актів втратили своє практичне значення у силу багатьох обставин, які уже змінилися. Таким чином, для реформування системи пільг на пасажирських автомобільних перевезеннях потрібно насамперед впорядкувати законодавчо-нормативну базу, що їх визначає, і чітко обґрунтувати систему категорій пільговиків, та умови надання пільг.

Слід врахувати, що система надання пільг на проїзд ґрунтується на принципі відшкодування підприємствам, що надають послуги з проїзду, втрат доходів від перевезень пільгових пасажирів за рахунок суб-

венції з Державного бюджету України місцевим. Проте, на даний час відсутній єдиний порядок здійснення компенсаційних виплат автомобільним перевізникам за пільгове перевезення окремих категорій громадян. Видатки на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян здійснюються відповідно до укладених договорів між головним розпорядником бюджетних коштів та транспортним підприємством в межах передбачених у місцевих бюджетах на відповідний рік коштів. За даними моніторингу, обсяг фактично наданих послуг з пільгового перевезення, перевищує обсяг передбачених коштів як по областях, так і в Україні вцілому.

З метою компенсації втрат транспортних підприємств, викликаних безкоштовним проїздом окремих категорій пасажирів, держава, в рамках можливостей бюджету, здійснює їх фінансову підтримку. На рис. 1 показано динаміку надання компенсацій за пільгове перевезення з місцевих та державного бюджетів за період 1995-2009 рр. Але потрібно враховувати, що кількість пільгових категорій також постійно збільшується, так на сьогоднішній день право пільгового проїзду у приміському та міському сполученні мають понад 20 млн. осіб [4].



■ Компенсація за пільгове перевезення громадян автомобільним транспортом

Рис. 1. Динаміка виділення компенсацій за пільгове перевезення громадян пасажирським автомобільним транспортом з місцевих бюджетів та державного бюджету за період 1995-2009 рр. (млн. грн.)

З огляду на зазначене, можна зробити висновок, що механізм надання пільг, який склався на пасажирських автомобільних перевезеннях, не забезпечує рівного доступу до них усім категоріям громадян, які мають право скористатися пільгою, згідно чинного законодавства, а це не тільки порушує принцип соціальної справедливості, а і через неузгодженість з джерелами фінансування компенсації виступає тягарем для системи соціального захисту населення України. Співвідношення ж кількості законодавчо визнаних пільг і обсягу їх фактичного фінансового забезпечення та надання на автотранспортних перевезеннях свідчить, що реально пільгами користуються менш, ніж 50 % загальної кількості громадян, які мають право на такі пільги. При чому, якщо врахувати, що майже дві третини із них — це громадяни, що належать до матеріально забезпечених верств суспільства, то стає очевидною необхідність проведення комплексного дослідження і удосконалення не лише системи пільг, а і класифікації категорій громадян за рівнем їх доходів у взаємозв'язку із фінансовим забезпеченням пільговиків за різними ознаками. На нашу думку, доцільно було б в першу чергу скоротити кількість пільг, які надаються за так званою професійною ознакою, адже рівень доходів переважної більшості пільговиків даної категорії, зокрема народних депутатів, депутатів місцевих рад та суддів на сьогодні значно перевищує середній рівень заробітної плати в Україні.

Висновки. Отже, недоліками існуючої системи пільг на пасажирських перевезеннях є :

1. Велика численність пільговиків.
2. Відсутність нормування обсягу послуг, які можуть бути спожиті в межах пільги, для одних пільг і встановлення норм, вищих за необхідні, для мінімального задоволення потреб.

3. Велика частина транспортних пільг — це 100% знижка (безкоштовний проїзд)
4. Відсутність обліку наданих пільг та єдиного реєстру пільговиків у межах держави.
5. Непрозорий механізм фінансування
6. Проблема адресності
7. Дуже велика кількість законодавчих актів, регулюючих транспортні пільги

Таким чином, для реформування системи пільг потрібно насамперед впорядкувати законодавчо-нормативну базу. Потрібно чітко визначити категорії пільговиків та умови надання їм пільг. Важливим питанням, яке необхідно вирішити на автомобільному транспорті, є розроблення методики обчислення розмірів компенсації за пільгові перевезення пасажирів.

Література

1. Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту»
2. Лист Міністерства транспорту та зв'язку №2939/05/14-09 від 08.05.2009 // Перевізник УА. — 9-10/ 2009. — С. 3.
3. Коваль О. Я., Тарасенко Л. Л., Яцків Т. Г. Реформування пільг і привілеїв в Україні — наближення до європейських стандартів.-Львів: Галицький друкар.-2009.-с.8.
4. Компенсація за пільгові перевезення// Перевізник УА. — 18/ 2010. — С. 6.

УДК 656.078.

ІМІТАЦІЙНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РОБОТИ ВАНТАЖНОГО МИТНОГО КОМПЛЕКСУ

*Доктор фізико-математичних наук Пасічник А.М.,
кандидат технічних наук Андрущенко В.О.,
Кравчук С.С.*

У даній роботі представлено імітаційну модель роботи вантажного митного комплексу, як багатоканальної системи масового обслуговування для дослідження та аналізу основних якісних характеристик її діяльності.

In the article there is offered a simulation model of work of the cargo customs complex as multi-channel queuing system for analysis of basic quality characteristics of its activity

Вступ. Одним з важливих завдань по модернізації транспортної системи України є комплексний розвиток транспортної, митної, складської та термінальної інфраструктури, а також створення ефективної системи управління взаємодією цих компонентів для забезпечення їх скоординованої роботи і отримання синергетичного ефекту.

Для скорочення непродуктивних простоїв транспортних засобів, підвищення якості транспортного обслуговування та ефективності роботи контролюючих органів при обслуговуванні експортно-імпортних і транзитних вантажопотоків інфраструктура залізниць доповнюється створенням на вантажних станціях мережі вантажних митних комплексів (ВМК) [1-8].

Вантажна станція, що обслуговує ВМК — це система масового обслуговування, з пріоритетами, що складається з окремих підсистем з очікуванням, де утворюється складна мережа причинно-наслідкових технологічних взаємозв'язків з одним або декількома паралельними каналами.

Складність системи вантажної станції полягає в тому, що при виконанні операцій пов'язаних з прийомом, навантаженням, зберіганням, вивантаженням та видачею вантажів виникає значна кількість технологічних операцій та їх очікування: технічні, комерційні, інформаційне супроводження, а при виконанні міжнародних перевезень виникає взаємозв'язок з іншими системами — митницею та іншими органами державного контролю, час перебування в яких суттєво впливає на час обслуговування відправки.

Відмінними особливостями станцій, що обслуговують ВМК, є: