

Частина третя цього пункту передбачає, що відмова платника податків та/або посадових (службових) осіб платника податків (його представників або осіб, які фактично проводять розрахункові операції) від допуску до перевірки на інших підставах, ніж визначені в абзаці другому цього пункту, не дозволяється.

Таким чином на працівників податкових інспекцій тепер не діє правило «Відмова представника контролюючого органу від підпису в журналі є підставою для недопущення його до проведення перевірки».

Варто відзначити, що Податковий кодекс абсолютно не спрощує і не полегшує податкові перевірки для суб'єктів господарської діяльності. Особливо це характерно для камеральної перевірки, для проведення якої згідно його положень не потрібно ні згоди керівника органу державної податкової служби, ні самого суб'єкту господарської діяльності, а достатньо тільки рішення посадової особи податкової.

Те саме стосується й інших видів перевірок. Експерти відзначають, що в такій ситуації не може йтися про жодну оптимізацію податкової системи, яку ставили за ціль при проведенні податкової реформи. Як відзначає багаторічний міністр фінансів Віктор Пинзеник: «Є три фундаментальні речі, яким має відповідати податкова система. Перше: всі сплачують податки. Друге: податкові ставки — низькі. Третє: контролюють лише тих, хто не сплачує податки. Поки-що стан оптимальної податкової системи України знаходиться на етапі зародження і потребує значного.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку.** Одним з основним питань, які виникали при податковому реформуванні, визначалося уніфікація податкового законодавства. Саме така уніфікація повинна стати основою комплексної трансформації податкової системи. Прийнятий Верховною Радою України Податковий кодекс, попри його суперечливість, є важливим для розвитку вітчизняної податкової системи. Він сприяє узгодженості податкового законодавства з нормами законодавства інших галузей права; прозорості адміністрування податків, урегулюванню взаємовідносин між фіскальними органами та платниками податків. Проте, практика організації та проведення податкових перевірок в Україні потребує удосконалення за рахунок конкретизації податкових ризиків та їх належного відпрацювання. До інших пріоритетних напрямів удосконалення контрольно-перевірочної роботи слід віднести: удосконалення методології здійснення перевірок та порядку оформлення їх результатів, підвищення кваліфікації особового складу, що здійснює контрольно-перевірочну роботу, мінімізація корупційних ризиків, забезпечення настання економічної та кримінальної відповідальності за несплату податків.

### Література

1. Податковий кодекс України : від 23.12.2010 р. № 2856-VI [Електронний ресурс] // Офіційний вісник України. — 2010. — № 92. — Ст. 3248. — Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
2. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо складання плану-графіка проведення планових виїзних перевірок суб'єктів господарювання : Наказ ДПА України : від 27.07.2008 р. № 548. — Комп'ютерна правова система : ЛІГА:ЗАКОН. — Режим доступу : <http://www.liga.net>.
3. Онищенко В.А. Податковий контроль (Основи організації). — К: Ред. Журн. «Вісник податкової служби України», 2002. — С.256-276.
4. Детюк Т. Г. Організація документальних податкових перевірок в умовах податкового кодексу. [Електронний ресурс] // Ефективна економіка. — 2011. — Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua>
5. Податкові перевірки згідно з Податковим кодексом. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://legalaid.com.ua/podatkovyi-perevirky-zhidno-z-podatkovym-kodeksom>.

УДК 330.322

## ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Гайдай Г.Г.

*У публікації підлягають розгляду питання щодо оцінки інвестиційної діяльності, та визначення потреби автотранспортних підприємств в інвестиціях.*

*In a publications subject consideration of question in relation to the estimation of investment activity, and determination of necessity of motortransportenterprises, in investments.*

**Актуальність проблеми.** Сьогодні для пожвавлення економіки країни необхідний значний приплив засобів приватних інвесторів, і насамперед великого корпоративного капіталу, які б зуміли найбільше успішно адаптуватися до умов ринку і здатні забезпечити високу віддачу від засобів інвестування.

Виходу української економіки з інвестиційної кризи в даний час багато в чому перешкоджає відсутність у країні необхідних обсягів внутрішніх фінансових ресурсів для інвестиційної діяльності. Проблема підвищення інвестиційної активності і реконструкції економіки не може бути вирішена тільки за рахунок значного збільшення масштабів державного інвестування через високий ступінь «зв'язаності» обмежених бюджетних інвестицій, невідкладними задачами інвестиційної підтримки життєво необхідних виробництв і необхідності здійснення цілого ряду некомерційних (безприбуткових) інвестиційних проєктів соціальної сфери, що потребують здійснення оцінки.

**Аналіз останніх наукових досліджень.** Проблема залучення інвестицій та їх оцінка різними суб'єктами господарювання економіки досліджувалась у роботах таких видатних вчених як А. Маршала, Ф. Нота, Й. Шумпетера, К. Маркса, П. Массе, сучасних економістів — В. Бернса, І. Бланка, В. Бочарова, В.Іноземцева, Л. Абалкіна, В. Шарпа, Т. Хачатурова, В. Новожилова, та українських науковців, таких як А. Пересада, В. Пономаренко О. Ареф'єва та інших; в сфері організації і підвищення ефективності роботи транспорту та інших видів транспорту необхідно виділити наукові праці Є.М.Сича, Ю.Ф. Кулаєва, О.О. Бакаєва, В.Г. Коби, В.В.Матвеева, В.М. Загорулько, Г.М. Юна, В.П. Ільчука, В.І. Щелкунова, О.М.Криворучко, В.Г. Шинкаренко, І.П. Садловської.

Водночас, на сьогоднішній день науковим і практичним аспектам з залучення і управління інвестиційними ресурсами суб'єктами транспортної галузі, які б відповідали ринковим вимогам і задовольняли потреби сучасної економіки, до цього часу не приділялося достатньої уваги. Практично всі вчені у своїх розробках зводять оцінку інвестиційної діяльності підприємств до оцінки її економічної ефективності. Але економічна ефективність інвестиційної діяльності виступає лише однією з головних складових якості інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств, так як на інвестиційну діяльність підприємства впливає ряд критеріїв, які не пов'язані з економічною (фінансовою) діяльністю підприємства — це соціальні, екологічні, управлінські та інші критерії.

На даний час, залучення інвестицій автотранспортними підприємствами відбувається за рахунок ресурсів комерційних фінансових установ як вітчизняних, так і іноземних, та за участі міжнародних урядів та держав. Але використання і управління інвестиціями на вітчизняних автотранспортних підприємствах здійснюється з грубими помилками, що призводить до не раціонального використання інвестиційних ресурсів.

**Метою статті** оцінка інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Миколаївської області

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В Україні діє більш ста законів і інших нормативних актів, що регулюють інвестиційну діяльність. Серед них необхідно особливо виділити Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 р. і Закон України «Про цінні папери і фондову біржу» від 18 червня 1991 р., що складають основу правового регулювання інвестиційної діяльності.[1].

Інвестиційна діяльність автотранспортних підприємств Миколаївської області здійснюється у межах перерахованих законів та розвивається за стійкою тенденцією. Головним джерелом інвестицій в основний капітал в 2009 р. являлось залучення власних коштів підприємств та організацій, їх питома вага в загальних обсягах інвестицій складає 68,9% та збільшились на 120,7%(Табл.1)[2].

Указаний ріст відбувся за рахунок підвищення частки кредитів банків, позичених ресурсів інших організацій, інших залучених засобів і засобів вищестоящих організацій, при зниженні частки власних засобів на 5,1 %. В 2009р. коштів з державного бюджету, по даним Мінфіну України, профінансовано в сумі 217674 тис.грн. Впорівнянні з 2008р. об'єм ресурсів державного бюджету, направлених на фінансування державних капітальних вкладень зменшився на 229659 тис.грн.

Розглянемо пасажирооборот по Миколаївській області як загальний обсяг пасажирської роботи, що дорівнює сумі добутків кількості пасажирів (групи пасажирів) на відстань їх перевезення, вимірюється в пасажиро-кілометрах (транспорті — у пасажиро-милях) (рис.1).

Як видно найбільший пасажирооборот спостерігається в 1985 році на автобусних перевезеннях 2659,2. Незважаючи на проведену роботу підприємствами автомобільного транспорту по забезпеченню повнотизбору виручки і упорядкуванню проїзду громадян, що користуються правом льотного проїзду (їх кількість досягла в цілому по Україні більше 60 %), пасажирський транспорт залишається збитковим. Збитки від

перевезення пасажирів в міському приміському сполученні оцінюються в 2009р. в розмірі біля 32,7 млрд. грн., або на 2,5 % нижче, ніж в 2008 р. Сума дотацій на компенсацію збитків від перевозок пасажирів, як правило, не перевищує 87% від загальної суми збитків, що впливає на фінансовий стан підприємств пасажирського транспорту на їх розвиток.

Таблиця 1

## Інвестиції в основний капітал по Миколаївській області \*

	2005	2006	2007	2008	2009	Відсотків до загального обсягу	Відхилення, %
У фактичних цінах, тис.грн.							
Усього	1963050	2534501	3117579	3698758	4332558	100	120,7
у тому числі за рахунок							
коштів державного бюджету	447333	335453	390544	323448	217674	5,1	-51,3
коштів місцевих бюджетів	45329	16910	50889	82372	147722	3,4	225,8
власних коштів підприємств та організацій	1255944	1805673	2071758	2544716	2987147	68,9	137,8
коштів іноземних інвесторів	10380	36567	26138	3924	9556	0,2	-7,9
коштів населення на індивідуальне житлове будівництво	39670	37583	46199	72837	103148	2,4	160
коштів на населення на будівництво власних квартир	...	...	7571	76353	41023	0,9	
кредитів банків та інших позик	107678	216572	422220	468803	606333	14,0	463,9
інших джерел фінансування	56716	85743	102260	126305	219955	5,1	287,8

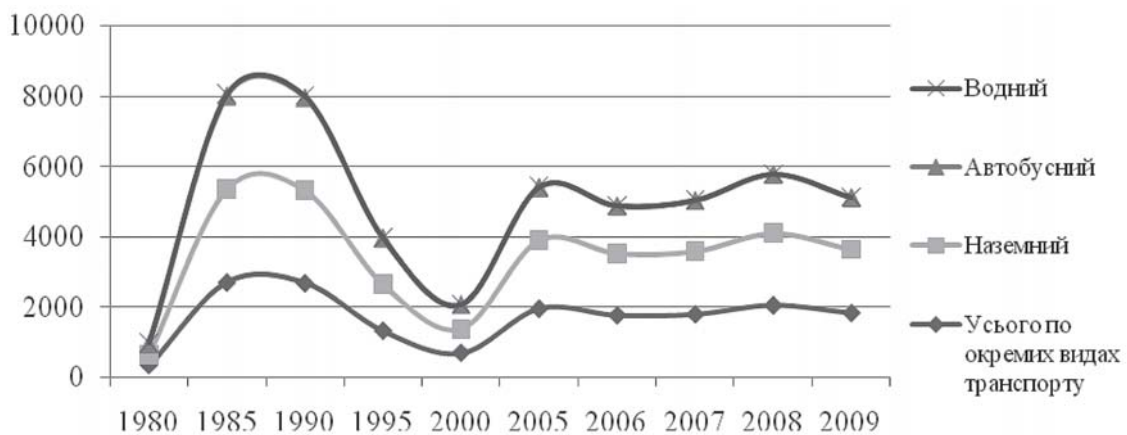


Рис. 1. Динаміка пасажирообороту за окремими видами транспорту по Миколаївській області за 1980-2009 рр.

\*За даними Державного управління статистики Миколаївської області

В 2009р. в дорожнє господарство було вкладено 1511,7 млн. грн. капітальних вкладень, що в порівнянних цінах в 2,4 рази більше, чим в2008 р. За 2009 р. відремонтовано 468 км доріг загального призначення твердим покриттям, що складає 16,8 % з загальної протяжності. На розвиток галузі в 2009 р. було витрачено 2600,6 млн. грн. капітальних вкладень, що в зіставних цінах на 32,8 % більше, чим в2008р. загальний обсяг капітальних вкладень в транспорт склав 5410,6 млн. грн.

На протязі 2000-2009рр. індекси обсягу відправлення пасажирів в Миколаївській області майже не змінювались. Основна доля (93,1-128,9 %) приходить на автомобільний транспорт, друге місце (90,2-108,0%) займає трамвайний, потім де тролейбусний транспорт (82,2-100,4%)

По показникам пасажирообороту також лідируюче положення займає автомобільний транспорт області (99,6-99,9 %), а найменше водний (0,1-0,4%).

Зниження інтенсивності руху міського і приміського пасажирського транспорту обумовлено старінням рухомого складу, недостатністю засобів в місцевих бюджетах на фінансування міських і приміських пасажирських перевезень. В останні роки відбувається постійне погіршення якості транспортних послуг [3,4].

Станом на 1 лютого 2009 р. основні фонди транспорту в Миколаївській області склали по повній вартості 13,9 млрд. грн., по залишковій — 11,2 млрд. грн., із них транспортні засоби, відповідно, 4,5 і 3,1 млрд. грн. За 2009 рік на всі види ремонту витрачено 0,3 млрд. грн.. Відчутно зношений склад транспорту загального користування. В 2009 р. автобуси, що виробили нормативний термін користування, склали 66,3 % експлуатаційного парку, трамваї — 45,2 % (табл. 2).

Таблиця 2

Ступінь зносу основних фондів організацій транспорту Миколаївської області, %

Вид транспорту	2005р.	2006р.	2007р.	2008р.	2009р.
Залізничний	56,3	60,6	64,0	68,0	71,8
Автомобільний	62,9	62,2	63,3	61,0	60,8
Трамвайний	64,0	66,3	84,6	86,2	89,2
Тролейбусний	66,1	67,9	66,2	48,8	53,6
Повітряний	69,0	63,4	64,0	65,1	59,0

Великі і середні господарські суб'єкти галузі закінчили 2009р. з прибутком в 443 млн. грн., що в 3,8 разів більше рівня 2008 р. Сальдовий фінансовий результат сформувався наступним чином: прибуток в розмірі 690 млн. грн. мали 46 підприємств (45,5 %), збиток в розмірі 247 млн. грн. — 55 підприємств (54,5 %). В порівнянні з 2008 р. частка прибуткових підприємств зменшилась на 10,4 %, а сума отриманих прибутку в 2,6 рази.

Сумарна заборгованість за зобов'язаннями (кредиторська, заборгованість по кредитах і займах) крупних і середніх підприємств галузі на кінець 2009р. склала 15624,8 млн. грн., із неї прострочена — 12815,3 млн. грн., або 82 %. Кредиторська заборгованість підприємств організації області за 2008р. збільшилась на 0,6% і на 1 січня 2009р. склала 15407,1 млн. грн. Із неї прострочена заборгованість — 83,2 %, прострочена більше 3-х місяців — 77,8 %. З початку 2009р. в простроченій кредиторській заборгованості доля заборгованості постачальникам збільшилась на 13,1 %, борги в бюджет скоротились на 0,8 %, в позабюджетні фонди — на 0,4 %.

Дебіторська заборгованість на кінець 2009 р. склала 5872,5 млн. грн. і скоротилась з початку року на 17 %, просрочена склала 5019,2 млн. грн. або 85,5 %. В просроченій дебіторській заборгованості до кінця року збільшилась частка заборгованості покупців, при деякому зниженні іншої заборгованості (табл.3).

Інвестиції в основний капітал мають позитивну тенденцію до росту. Так в залізничному транспорті інвестиції в період з 1999 р. по 2003р. збільшились в 5,3 рази склали 207,6 млн. грн. На автомобільному транспорті приток інвестицій виріс з 12,3 млн. грн. — в 2005 р., до 721,3 млн. грн. — в 2009р. Однак оцінка інвестиційної діяльності дозволяє зробити висновок про невисоку її ефективність (табл.3).

Так на 1 гривню інвестицій введено основних фондів знизилось з 19,18 грн. до 5,35 грн., а вихід валового доходу коливається з 5,98 грн. в 2005р. і 7,92 грн. в 2007р. до 4 грн. в 2009р.

Таблиця 3

Динаміка просроченої дебіторської заборгованості по Миколаївській області, тис. грн.

	Всього	Із неї в % до підсумку					
		більше 3-х мес. постав-	постав- чальни ки	в бюджет	в тому числі:		в держ. внебю дж.
					держав- ний	суб'єк- тів	
Транспорт, всього	12811,5	93,5	49	0,8	0,3	0,3	0,5
Залізничний	65,9	1	1,8	63	3,3	3,3	35,2
Транспортне гос-во	89	76,5	12,7	41,6	25,3	8,6	28,9
Тролейбусний	59,6	72,3	71,1	13,3	-	13,3	10,3
Дорожнє гос-во	7,5	100	61,8	26,2	18,8	7,4	10,4
Авіаційний	178	100	73,1	9,6	7,2	2,4	6,2

Таблиця 4

Ефективність інвестицій в транспортному комплексі

Показники	2005	2006	2007	2008	2009
Об'єм інвестицій,* млн.грн.	999	2053,5	1114,3	1646,6	2600,6
Основні фонди, млн. грн.	19165,4	24583,7	19004,5	27481,8	13908,3
Валовий дохід, млн. грн.	5973,8	7120,9	8824,6	9350,8	10438,2
Річний приріст валового доходу, основних фондів	-	151,2	40,8	106,1	121,5
Приходиться на 1 грн. інвестицій валового доходу, основних фондів	5,98 19,18	3,47 11,97	1,92 17,06	5,68 16,69	4,01 5,35

## Висновки

Позитивна динаміка фінансування транспортної галузі супроводжується погіршенням самої структури інвестицій і значним послабленням державної підтримки соціально важливих галузей (пасажирського автотранспорту), що стало однією з головних причин зниження показників ефективності інвестиційних процесів на регіональному ринку транспортних послуг.

Підтверджене об'єктивними обставинами незадовільне положення підприємств транспортної галузі пов'язане, на нашу думку, з скороченням автопарку, відсутністю в них коштів для забезпечення нормального його оновлення, підтверджує те, що вони не можуть в повній мірі забезпечити виконання транспортних перевезень. Як наслідок цього, виникає об'єктивна необхідність в розробці конкретних дій по покращенню інвестиційного клімату за допомогою розробки інвестиційної стратегії як в Миколаївській області в цілому, так і окремого для транспортного комплексу включно.

## Література

1. Бачевська Ж. Проблеми правового регулювання інвестиційної діяльності // Економіка. Фінанси. Право. — 1997. — № 8. — С. 16-20.
2. Стан автомобільної галузі // [www.kmu.gov.ua](http://www.kmu.gov.ua).
3. Казакова С.О. Система показателів, характеризуючих діяльність городского пасажирского транспорта // Регіональні перспективи. — 2002. — № 5. — С. 82-84.
4. Шинкаренко В.Г. Визначення вимог споживачів до автотранспортних послуг / Шинкаренко В.Г., Ананко І.М. // Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць. — Харків: Видавництво ХНАДУ. — 2009. — Вип. 14. — С. 129 — 134.