

кількості ланцюгів за квазисупільним підходом – останнього) етапу врівноваження. На третьому кроці розглядається система взаємовідносин соціального сектору ланцюга «держава – споживач – виробник».

Висновки. Здійснюючи всі зазначені кроки, шляхом локального врегулювання неузгодженостей та комплементарного додавання складових формується загальна сукупність соціально-економічних відносин СПП. Подальша перевірка параметрів її функціонування і розвитку на відповідність вимогами змішаної системи є логічним продовженням перманентного процесу врегулювання, а отримання інформації про відхилення розкриває резерви подальшого удосконалення.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Функциональные требования к авторитетным данным: концептуальная модель: заключительный отчет, декабрь 2008 г. / под ред. Гленна Е. Патона. – Санкт-Петербург: Российская национальная библиотека, 2011. – 115 с.

2. Базилюк А. В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А. В. Базилюк, Я. Я. Назаренко. – К.: НТУ, 2010. – 197 с.

3. Висоцька І. І. Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька Ірина Іванівна; НАУ. – К., 2009. – 20 с.

4. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.

Аннотация. Предложено логико-семантическую, структурно-функциональную и причинно-следственную модели уравнивания социально-экономических связей в сфере пассажироперевозок.

Ключевые слова: концептуальное моделирование, социально-экономические связи, сфера перевозки пассажиров.

Summary. Proposed logic-semantic, structural-functional and cause-effect models balancing socio-economic ties in the sphere of passenger transportation.

Keywords: conceptual modeling, socio-economic ties, the sphere of passenger transportation.

5. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.

6. Борданов С. В. Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції України до світового господарства: Дис... к. е. н.: 08.05.01 / Борданов Сергій Вікторович; ДНУ. – Донецьк, 2005. – 234 с.

7. Тульчинська С. О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: дисертація к. е. н.: 08.07.04 / Тульчинська Світлана Олександрівна; НАУ. – К., 2003. – 20 с.

8. Котик В. О. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Котик Валентина Олексіївна; ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Х., 2008. – 20 с.

9. Гудкова В. П. Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – Ч. 1. – К.: ДЕУТ, 2012. – С. 14-20.

10. Гудкова В. П. Понятійно-категоріальний апарат сучасної теорії пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39.

11. Гудкова В. П. Закономірності функціонування і розвитку сфери перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2012. – № 20.

Рецензент д.е.н., професор ДЕУТ Богомолова Н.І.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 656.23: 656.224

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ТА МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ ЗА РАХУНОК ДОХОДІВ ЗАЛІЗНИЦЬ

Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглядається роль залізничного транспорту у формуванні доходів державного та місцевих бюджетів шляхом перерозподілу податкових відрахувань.

Ключові слова: державний бюджет, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Розвиток пасажирських залізничних перевезень безпосередньо залежить від розвитку соціально – економічних

відносин у державі. Саме держава є гарантом формування доходної частини, яка потім розподіляється та перераховується, у тому числі, за виконання пільгових, соціально значимих залізничних перевезень. Це відбувається шляхом перерозподілу відповідних коштів в якості дотацій з державного та місцевих бюджетів для компенсації збитків від пільгових залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: дослідженню взаємодії держави та залізничного транспорту в умовах функціонування ринкових відносин присвячені роботи Н.М. Колеснікової, Ю.Ф. Кулаєва, В.І. Пасічника [1-3] та ін.

Невирішені частини поставленої проблеми, котрим присвячується стаття: Збитковість залізничних пасажирських перевезень, скорочення кількості перевезених пасажирів, спад виробництва – це фактори, які негативно позначаються на формуванні доходів державного та місцевих бюджетів. На сьогоднішній день, на залізничному транспорті мають місце багато проблем в наслідок економічної нестабільності в Україні: зменшення ефективності використання інфраструктури, знос основних виробничих фондів та неефективне використання матеріальних активів залізниць. Все це є наслідком: незлагодженій соціальній політики держави, недостатньому рівні фінансуванні та недостатньому обсягу інвестування залізничної галузі з боку держави.

Постановка завдання. Виявити роль залізничного транспорту у формуванні доходів державного та місцевих бюджетів. Зробити висновок про взаємозв'язок ефективного функціонування залізничного транспорту та зростання доходної частини державного та місцевих бюджетів.

Виклад основного матеріалу. Ефективне функціонування залізничного транспорту, з одного боку, залежить від підтримки держави. З іншого боку, залізничний транспорт, як один з основних платників податків – є бюджетоутворюючою галуззю України, яка забезпечує доходні надходження в бюджетах, тим самим сприяючи їх наповненню. В свою чергу, держбюджет, у вигляді видатків (шляхом перерахунку дотації і субвенції за перевезення громадян на пільгових умовах), має такий же безпосередній вплив на формування доходів пасажирських перевезень, що, загалом, впливає на економічний розвиток залізничної галузі. Отже, фінансово – економічна стабільність країни залежить від ефективних взаємовідносини двох важливих суб'єктів – залізниць та держави.

На сьогоднішній день, залізнична галузь, через існуючі проблеми, залишається мало привабливою для самостійних компаній-власників, створення яких передбачається на 3 етапі Концепції реструктуризації залізничного транспорту [4], тому потрібен чіткий злагоджений механізм виходу залізничної галузі з кризового становища. Саме підтримка з боку держави є пріоритетною в цьому

механізмі. Державний бюджет, як головний фінансовий план країни, виступає основою фінансування загальнодержавних програм в Україні, у тому числі соціальних перевезень на залізничному транспорті. Для забезпечення поточних і перспективних завдань розвитку областей та регіонів фінансові ресурси розподіляються між місцевими бюджетами шляхом передачі трансфертів. Саме з місцевими органами самоврядування українські залізниці повинні заключати договори для покриття витрат на перевезення пільгових категорій громадян залізницями за умов виконання державного соціального навантаження. Разом з тим, місцевий бюджет наповнюється за рахунок податків і зборів, згідно із Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» [5]. Відповідно до Розділу 2, що стосується податків, міські та інші ради мають право [6, с 102]: «... приймати рішення щодо надання відповідно до чинного законодавства пільг з місцевих податків та зборів...», «установлювати для підприємств... що належать комунальній власності, розміри частки прибутків, яка підлягає зарахуванню до місцевого бюджету», «...затверджувати відповідно до закону ставок земельного податку, розміри плати за користування природними ресурсами, що є у власності відповідних територіальних громад», що стосується соціальних питань, вирішення «...про надання неповнолітнім, студентам, пенсіонерам та інвалідам права на безкоштовне і пільгове користування об'єктами культури, фізкультури і спорту, а також визначення порядку компенсацій вартості послуг, наданих безкоштовно або на пільгових умовах», «розподіл переданих з державного бюджету коштів у вигляді дотацій, субвенцій відповідно між районними бюджетами, місцевими бюджетами...».

В державному бюджеті ст. 70 Бюджетного кодексу [7], представлені статті видатків, що враховуються при визначенні обсягу міжбюджетних трансфертів, у тому числі на «соціальний захист і соціальне забезпечення (... компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян)». В видатках місцевих бюджетів, ст. 89, пункт 4, підпункт б) Бюджетного кодексу [7], відповідний запис про компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян теж існує. Тобто, компенсації за проїзд окремих категорій громадян на пільгових умовах на законодавчому рівні прописані та передбачені.

Законодавча упорядкованість компенсаційних виплат є надзвичайно важливим моментом при переході до створення вільно – конкурентних умов на залізничному транспорті, та створення самостійних компаній – перевізників. Тому, що при появі таких самостійних компаній на залізничному транспорті, безкоштовне та пільгове перевезення громадян повинно буде, або компенсуватись державою повною мірою, або

Проблеми транспортного комплексу України

звільнятися від окремих податків, на суму збитків від пільгових перевезень.

Кошти в місцевому бюджеті формуються за рахунок таких податків і зборів, згідно бюджетної класифікації [8]:

- податкові надходження - податки на доходи, на прибуток, на збільшення ринкової вартості, податки на власність, збори за спеціальне використання природних ресурсів, внутрішні податки на товари та послуги, податки на міжнародну торгівлю та зовнішні операції, інші податки;

- неподаткові надходження - доходи від власності та підприємницької діяльності,

адміністративні збори та платежі, доходи від некомерційного та побічного продажу, надходження від штрафів та фінансових санкцій, інші неподаткові надходження;

- доходи від операцій з капіталом - надходження від продажу основного капіталу, державних запасів товарів і нематеріальних активів, податки на фінансові операції та операції з капіталом;

- державні цільові фонди - перелік фондів та їх включення до бюджетів визначається чинним законодавством;

- офіційні трансферти - від органів державного управління інших рівнів, із-за кордону, з недержавних джерел.

Таблиця 1

Визначення відсотку сплачених податків Південною залізницею до державного та місцевих бюджетів

Показник	Доходи державного бюджету, млн..грн	Податки, сплачені Південною залізницею до держбюджету, тис.грн	Надходження до місцевого бюджету Харківської обл, тис. грн	Податки, сплачені Південною залізницею до місцевого бюджету, тис.грн
1	2	3	4	5
Доходи				
2004	70 337,75	-	4007070,3	-
2005	105 330,24	-	6315308,5	-
2006	133 521,66	-	7021395,0	-
2007	165942,1	-	9678869,8	-
2008	231700	-	7448910,0	-
2009	255325	-	8944516,0	-
2010	267452,0	-	9897687,9	-
Податкові надходження				
2004	44854	-	2892113,1	-
2005	74476	-	4780733,1	-
2006	94812	-	5600672,4	-
2007	115357	-	6740458,5	-
2008	170890	-	3356800,0	-
2009	178654	-	4156712,0	-
2010	202957	-	5135642,0	-
Податок на прибуток підприємств				
2004	16025	66054	671917,1	81435
2005	23272	182794	928766,0	95714
2006	25863	164157	1240301,1	118491
2007	33227	138969	1642926,2	161093
2008	45900	271572	1351120,0	220447
2009	42332	162100	1525600,0	232472
2010	48582	261112	1678013,0	274228
Податок на додану вартість				
2004	19843,8	28432	1977944,1	-
2005	28486,9	154424	2211348,2	-
2006	43693,8	161520	2505881,7	-
2007	59365,3	192782	2883737,0	-
2008	92082,6	130721	2536600,0	-
2009	84596,7	415781	2745891,5	-

Проблеми транспортного комплексу України

Продовження табл.1

1	2	3	4	5
2010	119034,2	358675	2956349,2	-
Акцизний збір				
2004	6661	-	726567,2	-
2005	7882	-	1128844,4	-
2006	8544	-	1390973,7	-
2007	6776,7	-	1662667,4	-
2008	6534	-	2171112,0	-
2009	23500	-	2356234,0	-
2010	45600	-	2545236,0	-
Неподаткові надходження				
2004	22381	-	1008586,0	-
2005	28236	-	1434347,4	-
2006	35753	-	2212419,4	-
2007	39840	2583	1142749,8	1054
2008	42206	3088	4032001,0	1282
2009	31001	5178	4125785,0	1677
2010	30229	3551	4312395,0	1897
Інші надходження				
2004	1510	-	94306,5	5587
2005	1154	-	88435,5	7338
2006	1382	-	78557,6	8631
2007	16527	494	79928,4	134
2008	11520	537	41600,0	349
2009	13808	634	40798,0	286
2010	13483	813	42005,4	566

Тобто, із Таблиці 1 видно, що найбільш доходуотворюючим джерелом у формуванні державного бюджету, так само як і місцевого, є доходи [9], що отримуються відповідно до законодавства про податки, збори й обов'язкові платежі та Закону України «Про основи соціальної захищеності інвалідів»: плати за послуги, що надаються державними установами; кошти від продажу активів; проценти, дивіденди, нараховані на частку майна, що належать державі у складі майна господарських товариств та ін.. Другим бюджетотворюючим джерелом являється: збір податків, в тому числі податок з доходів фізичних осіб; податок на прибуток підприємств; податок на додану вартість. Далі: неподаткові надходження, які включають усі безповоротні надходження, крім доходів від продажу капіталу; штрафи; санкції; добровільні, невідплатні поточні надходження з

недержавних джерел; акцизний збір та інші надходження до бюджетів.

На прикладі Південної залізниці, визначимо частку податків залізниці у доходах бюджетів. Для більш наглядного прикладу, візьмемо до уваги надходження до місцевого бюджету Харківської області та податки, сплачені Південною залізницею до місцевого бюджету, по позиції «Податок на прибуток підприємств» з 2004-2010 рр.. Приймемо надходження до місцевого бюджету області по кожному року за 100%, тоді податок, сплачений Південною залізницею в середньому 0,6% (Таблиця 2).

Аналогічно, якщо прийняти доходи Державного бюджету по кожному року за 100%, то відсоток податків, сплачених Південною залізницею до держбюджету становить 12,8 (Таблиця 2).

Таблиця 2

Частка податків, сплачених Південною залізницею до бюджетів

Рік	Частка податків, сплачених Південною залізницею до Держбюджету, %	Частка податків, сплачених Південною залізницею до місцевого бюджету Харківської обл., %
2004	0,4	12,1
2005	0,8	10,3
2006	0,6	9,6
2007	0,4	9,8
2008	0,6	16,3
2009	0,4	15,2
2010	0,6	16,3

Висновок: проаналізувавши структуру податків, які сплачує залізнична галузь до бюджетів, ми дійшли висновку, що залізниця – дійсно одна з найпотужніших бюджетоутворюючих галузей України. Для держави та суспільства в цілому, залізниця виконують не тільки функції в переміщенні населення та вантажу, але й, шляхом сплати податків, складають бюджетні поповнення України. За умов здійснення масових перевезень, споживання енергоресурсів, та перехід до ринкових відносин, для залізниць дуже важлива фінансова підтримка з боку держави, у вигляді виконання своїх обов'язків, обумовлених законодавчою базою. Мова йдеться про недофінансованість залізничної галузі. Витрати на перевезення пільгових категорій громадян складає з 2007 по 2010 рр. 164399,4 тис. грн. сумарно тільки по Південній залізниці.

Проаналізувавши законодавчу базу, ми дійшли висновку, що в статтях, як державного так і місцевих бюджетів, закладені видатки на компенсації та субсидії за пільговий проїзд залізничним транспортом. Натомість, розрахунки за компенсації від перевезення пільговиків залізницями залишаються на рівні 35% [10].

Таким чином, зростання доходної частини державного та місцевих бюджетів прямо пропорційно залежить від ефективного функціонування залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Колесникова, Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування

Анотація. В статті розглядається роль залізничного транспорту в формуванні доходів державного та місцевих бюджетів шляхом перерозподілу податкових обчислень.

Ключевые слова: государственный бюджет, железнодорожный транспорт.

Summary. In the article the role of railway transport is examined in forming of profits state and local budgets by the redistribution of tax deductions.

Keywords: the state budgets, the railway transport.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 330.131.52:625.17

ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ РОЗПОДІЛУ НАВЯНОГО ПАРКУ КОЛІЙНОЇ ТЕХНІКИ ВІТЧИЗНЯНОГО КОЛІЙНОГО КОМПЛЕКСУ

Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті запропоновано створення Департаменту координації та оптимізації використання колійної техніки для оптимізації її розподілення під час проведення робіт спрямованих на поточне утримання, ремонт та модернізацію вітчизняної залізничної мережі у сучасних умовах розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: залізнична колія, швидкісний рух, оптимізація, колійна техніка, ремонтні роботи.