

Окрім неоподаткування депозитів, бюджет держави недоотримає левову частку доходів внаслідок високого рівня несплати податків. Зниження податкового навантаження на доходи фізичних осіб без відповідного скорочення внесків підприємств до фондів обов'язкового соціального страхування, які нині становлять понад 37%, є слабким стимулом для виходу з тіні.

На нашу думку, основною проблемою формування ефективної системи оподаткування доходів фізичних осіб в Україні є ще неформована ідеологія добровільної сплати податків.

Сьогодні лише одиниці визнають обов'язок сплачувати законодавчо встановлені податки як конституційний. Говорячи про можливі заходи щодо усунення причин і умов порушення податкового законодавства з питань оподаткування доходів фізичних осіб, слід наголосити, що треба змінювати саму ідеологію сприйняття категорії податку. Необхідно, керуючись практикою розвинених країн, формувати думку в українському суспільстві, що сьогоднішня сплата податку є запорукою економічному зростанню, а отже і збільшенню доходів фізичних осіб в майбутньому.

1. Корнус, В.Г. Удосконалення прибуткового оподаткування громадян в Україні [Текст] / В.Г. Корнус//Фінанси України. – 2005. – № 10. – С. 19-26. 2. Податковий кодекс України N 2755-VI від 02.12.2010 року // Голос України від 04.12.2010 - № 229, / № 229-230/. 3. Шевчук І. В. Механізм оподаткування доходів фізичних осіб в ринкових умовах [Текст]: автореф. дис. канд. екон. наук.: 08.00.08 / Шевчук Ірина Василівна; УААН; Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки». – К., 2009. – 20с.

ДЕРЖАВНЕ ФІНАНСУВАННЯ В КОНТЕКСТІ ЄВРО-2012 ТА РОЗВИТКУ АЕРОПОРТУ “ЛЬВІВ”

Баран Р. Т.

Національний університет «Львівська політехніка»

Постановка проблеми: фінансові потоки на розвиток Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» (ДП «МА «Львів») з Державного бюджету в рамках підготовки до Євро-2012, їх значення, очікування та оцінка ефективності. Щоб пов'язати вказану проблему з науково практичними завданнями обрано конкретну тему фінансово-

правових та організаційно-економічних аспектів підготовки ДП «МА «Львів» до Євро-2012, як основи для його розвитку. За мету поставлено оцінити результати фінансових вкладень і те, чи відкрилися можливості як для самого ДП «МА «Львів», так і «економічного зростання Львівщини» [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій і виділення невирішених попередниками частини фінансово-економічної і правової проблем. Дотепер не вдалося ознайомитися з публікаціями на цю тему інших авторів, окрім невизначеного кола рекламно-пізнавальних матеріалів, що практично не несуть жодного науково-практичного навантаження. Тому у статті здійснено спробу навести пояснення помилкових тверджень інших авторів [1]. Головним для таких авторів, наприклад, Г. М. Олексюк стало очікування «сталого розвитку регіону». Проте треба вважати, що кошти під Євро-2012 для такого підприємства, яким є місцевий аеропорт, повинні бути спрямовані виключно для забезпечення можливостей освоєння добових и тижневих пікових навантажень на летовищні підсистеми під час проведення ігор Чемпіонату Європи 2012 року з футболу у Львові. Тому все, що опубліковане у рамках озвучення заходів з тої підготовки не сповна відображає методичні підходи способів та форм фінансування напрямків саме реконструкції, а не будівництва інфраструктури нового підприємства, на відміну від стадіону, оскільки аеропорт у Львові, як ново зареєстроване у 2004 році підприємство успішно функціонує з 2005 року на базі, започаткованій на землях Скнилова з ще 1928 року.

Постановка проблеми та її зв'язок із науково-практичними завданнями полягає в авторській інтерпретації і запропонованому сучасному підході до вдосконалення на ринкових засадах управління економікою та фінансами аеропортів, як підприємств повітряного транспорту (ПТ) України. Оскільки такі підприємства, як аеропорти є господарськими структурами регіонального значення, то вкладення на оптимальних умовах державних коштів у них при певних умовах дають змогу інтенсифікації розвитку як їх інфраструктури, так і так званої «зони тяжіння споживачів» до їх послуг в умовах глобалізації. Це по відношенню практично до дев'яти областей Західної України важливо для розвитку туристичної галузі у нашому краї, де розташована зона Українських Карпат, озерного краю Волині, чи не найбільших печер Тернопільщини, тощо. Отож автором у статті запропоновано методику оцінки досягнень при реалізації завдань і заходів щодо розвитку як мікроекономічних так і макроекономічних підсистем на основі поєднання міжнародного досвіду проєктів

спортивного характеру та внутрішніх технологічних параметрів за рахунок Бюджетного фінансування.

Метою постановки задачі до вирішення в науковому плані автор обирає можливості реалізації поєднання завдань і заходів Державної цільової програми підготовки до Євро-2012, поданих на законодавчо-правовому рівні із внутрішньогосподарськими планами розвитку ДП «МА «Львів» та наслідки державного їх фінансування з оцінкою економічної їх ефективності, а також виявлення «вузьких» місць і не вирішених техніко-технологічних проблем безпеки авіаперевезень з метою виправлення допущених прорахунків. Особливо ці упущення сталися на кінцевому етапі підготовки ДП «МА «Львів» до Євро-2012 та подальшого його функціонування в критичних умовах відсутності форм і методів ефективної роботи.

Викладення матеріалу на тезовій основі. Євро-2012 – це перший міжнародний проект останнього часу європейської ходи України взагалі та Львівщини, зокрема. Тому обрано тему фінансово-правових та організаційно-економічних аспектів підготовки Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» (надалі ДП «МА «Львів») до Євро-2012, як основи його розвитку. За мету у статті автором поставлено оцінити ефективність результатів державних фінансових вкладень і те, чи відкрилися можливості як для розвитку ДП «МА «Львів», так і «економічного зростання Львівщини», як на це дуже вже сподівалися [1]. Продовжується «виділення» мільйонів бюджетних коштів на «підготовку» і «розвиток». Варто зупинитися на тому, що ж означало поняття «підготовка аеропорту «Львів» до Євро-2012», як підприємства системи ПТ єдиної транспортної системи України (ЄТС) [2]. Головним було забезпечення можливостей для освоєння добових і тижневих пікових навантажень на летовищній підсистемі. Способи та форми фінансування напрямків реконструкції, а не будівництва нового підприємства, оскільки аеропорт у Львові - це функціонуюче з 2004 року підприємство ПТ на летовищній базі з 1926 року відомі.

Отже аеропорт, як підприємство ПТ, в українських реаліях є відмінним від їх класичних аналогів, теорії та практики летовищної справи. Справа у тому, що дещо раніше із структури відомих радянських рудиментів, якими були об'єднані авіазагони (ОАЗ) вже було виділено також і, так звані, тоді «служби руху», а їх також необхідно було розвивати [3]. Це спричинило проблеми, що були і навіть залишаються дотепер при передачі новозбудованих об'єктів після їх доведення до необхідного рівня. Можна зазначити, що на час формування та виконання завдань і заходів з підготовки саме ДП «МА «Львів» до Євро-2012, розуміючи це, його команда, уклавши пряму

угоду з УЄФА, намагалася забезпечити їх виконання на основі розроблених із залученням фахівців консалтингової Компанії «Маккендзі» відповідних поопераційних графіків. Як існуюче підприємство ПТ, що вже приймав участь в обслуговуванні пасажирських потоків ще союзнаві авіатранспортної системи на регулярній основі і тільки відправляв з аеропорту міста Львова більше 1-го млн. пас. Річно, чого ніхто окрім нас не хотів враховувати [4]. Крім того, цей аеропортівський комплекс був задіяний для обслуговування учасників та гостей УІ-ї зустрічі Президентів країн Центральної Європи у Львові 1999 року, а також візиту Папи Івана-Павла-II та його паломників 2001 року. До речі, останніх у Львові тоді було нараховано біля 1-го мільйона осіб. І все це було здійснене на достатньому рівні, якісно та безпечно навіть без мільярдних витрат державних бюджетних коштів на існуючій летовищній базі, фінансово-економічні показники якого наведені у табл.1. І так інфраструктура підприємства у світлі державних мережевих графіків підготовки до Євро-2012 та фінансові потоки держави у зв'язку з цим можна означити у спосіб, що на той час визначався постановами та розпорядженнями Кабміну.

Таблиця 1

Виробничо-фінансові показники діяльності ДП «МА «Львів»

№	Показники	Значення показників за роками згідно офіційних звітних даних у тис. од.								Примітки
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
1.	Рейсів з АП	3.3	3.8	4.5	4.7	4.8	4.98	3.99	5.4	Дані 2013 року не доступні для вивчення і стали «закриті»
2.	Авіапасажирів	115	135	206	261	223	238	148	284	
3.	Працюючих	0.6	0.6	0.61	0.63	0.64	0.66	0.63	0.8	
4.	Доходи, млн.	42.4	46.1	56.9	67.8	76.7	90.1	60.0	72.1	
5.	Витрати, млн	40.2	42.7	50.1	57.8	63.9	77.8	71.8	67.9	
6.	Фінрезультат	2.2	3.4	6.8	10.1	12.8	12.4	-11.8	4.2	

З метою її розвитку вкладалися значні кошти з державного бюджету (табл. 2). При цьому внаслідок змін в державно-політичних структурах та пріоритетів і невмілого менеджменту, далекого від економіки ПТ, вносилися корективи в проекти так, що споживча якість інфраструктури і стратегічні напрямки розвитку, як і тактичні дії не те що не зросли, а й навіть упали.

**Зміни величини фінансових потоків з Держбюджету під Євро-2012
для розвитку ДП «МА «Львів» в період з 2007 по 2013 роки**

Назва заходу	Розпорядник б коштів	Всього, тис. грн.	в т.ч. за роками (у чисельнику до Євро-2012, у знаменнику – до 2022 року)				
			2008	2009	2010	2011	2012
			2017	2018	2019	2020	2021
Модернізація	МТЗУ	353,98	35,4	141,6	123,9	53,1	0
Реконструкція	МТЗУ	370,6	68,4	125,2	123,9	53,1	0
Розвиток	УП	4603,8	5,09	72,33	1204,2	2192,6	1129,62
Модернізація	УП	1060,0	100	200	200	200	360

Більш детально, наприклад, про земельні відносини цього летовища розглядалися у авторському дослідженні на замовлення європейських вчених [5]. Наслідками такого, більша аніж 5-ти кратного збільшення вартості «реконструкції» об'єктів ДП «МА «Львів» стало те, що у меншу сторону змінилися якісні споживчі показники, як, власне і безпеки авіаперевезень через цей аеропорт. Так, після завершення робіт характеристики ШЗПС стали 3305 x 42 м, замість запроєктованих і затверджених титулів у попередні роки [6]. Площа новозбудованого аеровокзалу у розрахунку на 1-го авіапасажира зменшилася у півтора рази при тому, що загальна площа самого об'єкта збільшилася на 9-ть тис. кв. м. Непрофесійність та тіньові схеми призвели до того, що аеропорт був змушений проводити обслуговування учасників та гостей Євро-2012 фактично в невідповідних умовах, оскільки через невчасне виконання робіт об'єкти йому передані не були. Сертифікація аеродрому взагалі не проводилася, що не сприяє безпеці авіаперевезень, як системному і комплексному показникові її різноманітних летовищних параметрів такого підприємства ПТ, яким є аеропорт. Ще в якості висновків можемо навести викладені в Інеті дані щодо неналежної підготовки інфраструктури ДП «МА «Львів», коли гендиректор авіакомпанії *Windrose* Володимир Каменчук зазначає, що пасажиропотік у Львові дуже маленький і вважає, що для того, щоб залучати більше зарубіжних авіакомпаній, необхідно збільшити ШЗПС, що лишень зараз намагаються зробити.

1. Олексюк Г. До Львова на футбольне свято у 2012 році// *Співдружність регіонів: Донецьк-Львів. Спільний спецвипуск Донецької та Львівської торгово-промислових палат, 2010. – С. 82.*
2. *Про транспорт: Закон України від 10.11.1994р. № 232/94-ВР.*
3. *Про питання державного підприємства обслуговування повітряного руху України : наказ Мінтрансу від 10.01.1993р. № 14; Про передачу майна до системи Комітету з використання повітряного простору України : наказ Мінтрансу від 06.02.1995р. № 56.*
4. Баран Р.Т. *Шляхи трансформації статистичних оцінок летовищних комплексів// Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Методологія статистичних оцінювань соціально-економічних процесів. (Збірник наукових праць) Випуск 3 (XLI). ІРД НАН України. - Львів, 2003. - С. 411 - 422.*
5. Баран Р. Т. *Повышение эффективности использования земельных ресурсов, экономико-правовые и организационные критерии реконструкции аэропортов (на примере подготовки аэропорта «Львов» к Евро-2012)// Инженерия транспорта и организация перевозок. Сборник стат. 15-й конференции молодых ученых Литвы «Наука – будущее Литвы», 4 мая 2012г., Вильнюс, Литва. - С. 366-373.*
6. *Про затвердження проекту та титулу будови реконструкції аеродрому державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів»: Розпорядження Кабінету міністрів України від 29.01.2009р. № 103-р.; Про затвердження проекту та титулу будови нового аероузла державного підприємства "Міжнародний аеропорт "Львів": Розпорядження Кабінету міністрів України від 23.09.2009р. № 1160-р.*

МЕТОДИ ЕКОНОМІЧНОГО ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ НАФТОГАЗОВОГО ПІДПРИЄМСТВА СТВОРЕНОГО НА ЗАСАДАХ КОНЦЕСІЇ

Горбова Х.В.

Національний університет “Львівська політехніка”

В економічній теорії існує багато методів, якими можна користуватись для оцінювання економічної ефективності інвестиційних та інноваційних проектів. Без сумніву, значною мірою ними можна користуватись і для оцінювання ефективності концесійних проектів. Проте, на нашу думку, це не завжди даватиме обґрунтований результат. Це пояснюється тим, що метод обґрунтування економічної ефективності будь-якого проекту має