

України, прийняті Верховною Радою України в кінці 2014 року, розширили права місцевих органів влади і надали їм значну фінансову незалежність. Були започатковані нові підходи до визначення взаємовідносин державного бюджету із місцевими. Зокрема, збільшення доходів місцевих бюджетів відбулося за рахунок: 1) передачі зі спеціального фонду до загального фонду єдиного податку, екологічного податку та податку на житлову нерухомість; за рахунок нових видів податків (акцизний податок з реалізації суб'єктами роздрібною торгівлі підакцизних товарів, ставка встановлюється за рішенням сільської, селищної або міської рад у розмірі 5% від вартості реалізації і податку на комерційне нерухоме майно); 2) замість державного бюджету зараховується плата за надання інших адміністративних послуг та державне мито [3].

В рамках бюджетної децентралізації були запроваджені освітня, медична субвенції та субвенція на підготовку робочих кадрів, з яких зараз фінансується основна маса видатків в цих сферах. Крім цього, місцеві бюджети отримуватимуть базову дотацію для підвищення їх фіскальної спроможності. Так, у 2016 році із 51 місцевих бюджетів області (враховуючи об'єднані територіальні громади) 25 збалансовані з врахуванням базової дотації, 17 – реверсної дотації, 9 – без дотації взагалі. Однією із важливих змін до Бюджетного кодексу України стала зміна, що передбачає можливість зберігати зекономлені кошти на кінець звітного періоду за рахунок органів місцевого самоврядування і використовувати їх наступного року. Ще однією важливою новацією є можливість розміщувати тимчасово вільні кошти спеціального фонду місцевих бюджетів в комерційних банках. З однієї сторони – це вирішує проблему затримки виплат з казначейства, з іншої – позбавляє можливість місцеву владу отримувати безвідсоткові кредити на покриття тимчасових касових розривів в місцевих бюджетах [4].

В умовах демократизації органам місцевого самоврядування України відводиться важлива роль у суспільному житті, тому проблема забезпечення їх фінансової незалежності загострюється і стає важливою. Реальну самостійність місцевих бюджетів може забезпечити лише їх фінансова незалежність.

1. Павлюк К.В. *Місцеві бюджети та міжбюджетні відносини*// *Фінанси України*. – 2016. - №6. 2. *Бюджет місцевої ради в умовах децентралізації / Центр політичних студій та аналітики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cpsa.org.ua/novyny/byudzhet-mistsevoji-rady-v-umovah-detsentralizatsiji>*. 3. Луніна І.І. *Місцеві бюджети України: пошук нових підходів до проведення реформ*/ І.І.Луніна// *Економіка України*. – 2015. - №3. 4. Арабчук Я.І. *фінансова децентралізація – основна складова спроможної громади*/ Я.І.Арабчук// *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. – 2016. - №1. –[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ttpdu_2016_1_20

Ярошевич Н.Б., Кондрат І.Ю.
Національний університет «Львівська політехніка»

СТАН ФІНАНСУВАННЯ ПІЛЬГОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Закон України «Про автомобільний транспорт» [1, ч. 2 ст.37] зобов'язує перевізників до безоплатного перевезення всіх громадян, що мають право на пільговий безкоштовний проїзд. Обов'язок компенсувати витрати перевізника за перевезення пільгових категорій пасажирів покладено на організатора перевезень, яким виступають виконавчі ради і місцеві держадміністрації. Компенсацію перевізникам за перевезення пільгових категорій пасажирів структурні підрозділи місцевих держадміністрацій і виконавчих рад, до компетенції яких належать питання праці та соціального захисту населення, здійснюють на основі затверджених органами місцевої влади власних методик і порядків визначення

умовно-розрахункового обсягу перевезень пільгових категорій громадян та укладених з перевізниками договорів, але лише в межах бюджетних призначень. Виплату компенсації перевізникам за перевезення пільгових категорій пасажирів здійснюють на основі поданих перевізниками розрахунків в межах кошторисних призначень, розподіляючи виділену суму компенсації між перевізниками пропорційно до сум їх втрат доходів.

Проте обсяги бюджетних призначень не відповідають реальним обсягам перевезень пільговиків, зокрема, за даними Рахункової палати України протягом 2014-2015 рр. затверджені у держбюджеті видатки для надання компенсації підприємствам за пільгові перевезення становлять 64,3% від розрахованої фактичної потреби Хмельницькому обласному бюджету; 29,2% від розрахованої фактичної потреби по м. Одеса; в 2,3 рази менше від розрахованої фактичної потреби по м. Києву тощо [2, с.17-20].

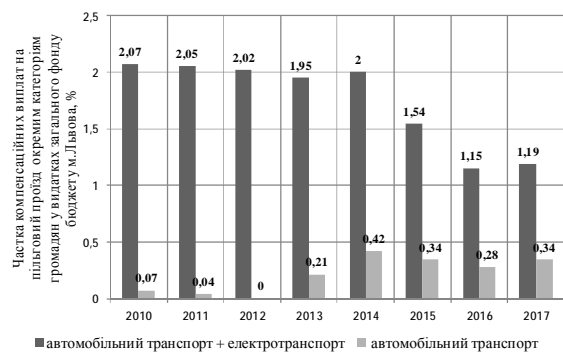
При цьому виділення асигнувань субвенції здійснювалось у менших обсягах, ніж затверджено (див.рис.1); виконання частини видатків (46%) по затверджених сумах субвенції здійснювалось шляхом проведення взаєморозрахунків [2, с.34], в результаті недофінансування за коштами субвенції місцевим бюджетам було значним і становило від 29% до 49% [2, с.20].

Починаючи з 2016 року в Україні проведена децентралізація системи транспортних пільг шляхом ліквідації у державному бюджеті субвенцій місцевим бюджетам на компенсацію витрат перевізників. Кошти місцевих бюджетів стали єдиним джерелом відшкодування автотранспортними підприємствам вартості наданих ними пільгових послуг. В результаті децентралізації транспортних пільг фактичне фінансування пільгових перевезень у 2016 році порівняно з 2013 роком зменшилося майже в 2 рази (див.рис.2) по окремих великих містах України та 3 рази (див.рис.1) по Україні загалом. І навіть це часткове відшкодування втрат доходів перевізників надходить з великими затримками, про що свідчать значні суми боргів бюджетів перед перевізниками [2].

Децентралізація системи транспортних пільг проведена без підкріплення доходної бази місцевих бюджетів, а обмежені фінансові можливості місцевих бюджетів не дозволяють перевозити всіх пільговиків, яким надано це право. Керуючись обмеженістю ресурсів місцевих бюджетів і ухвалюючи рішення про обмеження прав пільговиків на безоплатний проїзд (обмеження кількості «пільговиків» усіх пільгових категорій, яких повинен перевозити перевізник на окремо взятому рейсі (м.Київ, м.Дніпро); обмеження кількості категорій «пільговиків» (м.Тернопіль), обмеження в часі перевезення пільгових категорій (м. Івано-Франківськ), обмеження «пільговиків» у видах транспорту (м.Чернівці)) місцеві органи влади фактично обмежують права «пільговиків», порушуючи при цьому діючі закони і постанову Кабінету Міністрів України, якими ці пільги встановлено.



*Рис.1. Динаміка обсягу бюджетних коштів на покриття видатків на компенсаційні виплати за пільговий проїзд автомобільним, залізничним та електротранспортом і надання послуг зв'язку окремим категоріям громадян
Побудована авторами за даними [2]*



*Рис.2. Динаміка частки компенсаційних виплат на пільговий проїзд окремим категоріям громадян у видатках загального фонду бюджету м.Львова
Побудована авторами за даними [3]*

У березні 2018 року, постановою КМУ [4] визначено соціальну норму кількості пільгових поїздок (30 поїздок в місяць) транспортом загального користування на міських та приміських маршрутах, на основі якої органи місцевої влади повинні здійснити монетизацію транспортних пільг, шляхом щомісячної готівкової виплати «пільговикам». Виходячи з того, що у Львові претендують на пільговий проїзд 141,2 тис. осіб [5], в бюджеті м.Львова на виплату компенсації від пільгових перевезень необхідно передбачити майже 255 млн.грн, що є у понад 21 раз більше ніж фактично затверджена сума коштів (70 млн.грн у 2017 році [3]) і становитиме 4,5% від видатків загального фонду бюджету м.Львова, який без субвенції з державного бюджету більше 1,19% (див.рис.2) видатків загального фонду виділити неспроможний.

Задекларована в Україні реформа системи соціального захисту повинна замінити діючий неефективний механізм фінансування пільг з проїзду транспортом загального користування монетизацією пільг. Але невизначеність співвідношення відповідальності між органами центральної та місцевої влади за фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів є додатковим фактором гальмування задекларованої реформи.

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» N 2344-III від 5 квітня 2001 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/page>.
2. Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на компенсацію за пільговий проїзд та надання пільг з послуг зв'язку окремим категоріям громадян у 2015 році та аналізу фінансового забезпечення реалізації їх прав на зазначені пільги у 2016 році, затверджений рішенням Рахункової палати від 08.11.2016 № 23-3 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16750718/Zvit_23-3.pdf?subportal=main.
3. Бюджет Львова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv>.
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах» № 197 від 14 березня 2018 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/deyaki-pitannya-nadann>.
5. Звіт про роботу департаменту гуманітарної політики за 2017 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://city-adm.lviv.ua/public-information/departments/departament-humanitarnoi-polityky/zvity>.

Біла Г.І.

Національний університет «Львівська політехніка»

ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДУ ГОЛОВНИХ КОМПОНЕНТ ПРИ ОЦІНЮВАННІ ТЕХНОЛОГІЧНОГО ОНОВЛЕННЯ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Виявлення потреби в проведенні технологічного оновлення машинобудівного підприємства спрямовує до необхідності побудови моделі, що найбільш реалістично і точно відобразить впливи різних факторів на даний процес. Це дозволить отримувати економічну оцінку процесу технологічного оновлення, а також, по можливості, чинити потрібний різносторонній вплив на той або інший одиничний фактор чи систему факторів (стимулювати дію одних та пригнічувати інших). Проте, навіть якщо коригуванню піддається лише вибірково одиничний фактор, то вплив цієї зміни відобразиться і на інших факторах, оскільки вони формують систему.

При моделюванні впливів на процес технологічного оновлення стикаємося із складними факторними системами, що описуються великою кількістю показників. При їх включенні у модель виникає проблема надлишковості інформації, що проявляється у