

*М.Д. ЖЕРДЕВ*, кафедра «ЕЗТ», Української державної академії залізничного транспорту, Харків  
*О.С. ГУЛАЙ*, кафедра «ЕЗТ», Української державної академії залізничного транспорту, Харків

## РОЗРОБКА ІДЕАЛЬНО-ОРІЄНТОВАНОЇ МОДЕЛІ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В статті розглянуто принципи і орієнтири взаємодії двох суб'єктів: держави та залізничного транспорту

**Ключові слова:** пасажирський залізничний транспорт, пільги

В статье рассмотрены принципы и ориентиры взаимодействия двух субъектов: государства и железных дорог

**Ключевые слова:** пассажирский железнодорожный транспорт, льготы

In the article principles and reference-points of co-operation of two subjects are considered: the state and railways

**Keywords:** passenger railway transport, privileges

**Вступ.** На сьогоднішній день правом на пільговий або безкоштовний проїзд залізничним транспортом України відповідно до чинного законодавства користуються 26 категорій громадян. Відповідно до статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» [3], збитки за перевезення пільговиків повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення про введення пільг, проте ситуація з відшкодуванням збитків залізниць не є однозначною, та має незадовільний стан. Тому дослідження у цьому напрямку є актуальним.

**Постановка задачі.** В статті потрібно проаналізувати необхідність державного регулювання ціноутворення на залізничному транспорті, та збереження виконання транспортної політики, спрямованих на забезпечення балансу між суб'єктами транспортного ринку та держави.

**Методологія.** Дослідженню транспортної політики на залізничному транспорті у пасажирському сполученні в умовах ринкових відносин присвячені роботи О.М. Кривопішин [1], Г.Д. Ейтугіс [1], Є.М. Сич[4], Н.М. Колесникова [4], Т.С. Мельник [6], О.В. Христофор [6] та ін.

**Виклад основного матеріалу.** Згідно Постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1359 «Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян» [2], існує механізм розрахунку обсягів компенсаційних виплат з залізницями за пільгові перевезення окремих категорій громадян. Але заборгованість держави та місцевих органів виконавчої влади складає понад 370 млн грн [4].

© М.Д. Жердев, О.С. Гулай, 2012

Незважаючи на невідшкодованість компенсаційних витрат, залізниця продовжує в повному обсязі забезпечувати пільгові перевезення, та цілком виконує політику соціального навантаження. Соціальна політика зводиться до соціального захисту і матеріального забезпечення окремих шарів населення, доходи яких не відповідають вартості товарів і послуг, необхідних для задоволення мінімальних Потреб [4]. За статистичними даними ООН, за межею бідності в Україні знаходяться 78 % громадян [5]. Саме залізниця повинна задовольняти потреби населення у переміщенні через можливість масовості перевезень.

На сьогоднішній день залізниця - це найбільш доступний, надійний і стабільно працюючий вид транспорту, який в повній мірі виконує соціальне навантаження, яке на нього покладається. Соціальна роль залізничних перевезень у соціальній політиці держави аксіомно важлива, саме тому такі перевезення повинні безперервно функціонувати у повному обсязі. Але залишається питання збитковості пасажирських перевезень через виконання соціальної політики що являється транспортною політикою держави.

Транспортна політика - регулювання економічних процесів усередині транспортної системи країни, контролює або впливає на економічні процеси у сфері транспортних комунікацій [4], вона впливає на транспортну складову, та є вагомою статтею витрат у складанні собівартості багатьох товарів та послуг на ринку України. І завдяки можливості впливу на ціноутворення, держава може корегувати перерозподіл доходів різних соціальних верств населення, та саме від ефективності державного втручання залежить соціальна стабільність держави завдяки впливу на виробництва, процеси інфляції та дефляції в країні.

Тому потрібен чіткий механізм, або пошук нових методів, які дозволять відшкодовувати залізниці збитки у повній мірі. Найоптимальнішим шляхом вирішення окресленого питання, на нашу думку, залишається перехід від надання пільгових пріоритетів до адресної грошової допомоги. Такий підхід надасть можливість забезпечити соціальний захист, економне споживання пільговиками послуг, зменшення витрат на субвенції для виконання соціальних програм. Дійсно, вважається, що приміський транспорт повинен займатися підвозом робочої сили до заводів-гігантів, але вони, у своїй більшості, являються комерційними структурами, а залізниці – державними, та несуть збитки. У такому разі, комерційні структури повинні відшкодовувати витрати за пільгові перевезення. Тому існує потреба у розробці нового чіткого механізму ефективного державного регулювання ціноутворення в залізничній галузі. На Рис. 1 зображена ідеально-орієнтована модель взаємодії держави та залізниці. Тобто, держава, як основний конституційний гарант українського суспільства, та власник Укрзалізниці, повинен забезпечувати:

- захист інтересів споживачів транспортних послуг, тобто пасажирів, які користуються послугами залізничного транспорту;
- забезпечення балансу інтересів між усіма споживачами транспортних послуг. Повне, своєчасне та оптимальне виконання транспортної та тарифної політики з урахуванням ринкових умов;

- покриття збитків у формі дотацій з державного бюджету за виконання соціально значущих перевезень. Тобто повна відповідальність держави за надання соціальної допомоги у вигляді низьких тарифів для соціально не захищеного населення, та повна компенсація збитків від виконання соціальних послуг залізницям, а не перекладання своїх зобов'язань перед населенням на залізничну галузь;

- регулювання економічних процесів завдяки важелів транспортної політики, шляхом регуляції рівня тарифу.

**Висновок.** Таким чином, необхідність державного регулювання ціноутворення на залізничному транспорті залишається важливим для його функціонування. Але воно буде ефективним при забезпеченні оптимального балансу між суб'єктами транспортного ринку та державою.



Рис. 1 – Існуючі принципи і орієнтири взаємодії держави та залізничного транспорту

**Список літератури:**1. *Кривошшин, О.М.* Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України / *О.М. Кривошшин, Г.Д. Ейтуміс* // Залізничний транспорт України, 2010.- № 1.- С. 69-73 2. Постанова Кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1359 «Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян» / Верховна рада України. - Офіційний вісник України. - 2009. - №98. - С. 17-19 3. Закону України «Про залізничний транспорт», Із змінами і доповненнями. -ст7 та ст9: N 274/96-ВР [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. -1996. – Режим доступу: <http://jurisconsult.net.ua/zakoni/157-zakon-ukrayini-pro-zaliznichnij-transport.html> 4. *Сич С.М.*, Механізм державного регулювання процесу тарифоутворення на залізничні перевезення / *С.М. Сич., Колесникова Н.М* // Збірник наукових праць ДЕТУТ. - Серія «Економіка і управління». - Вип. 13.- 2009. С.32-41 5. Почти 80% украинцев живут за чертой бедности / Новости Украины и мира - новости от ТСН. ua: [Електронний ресурс]. – 9 квітня 2011. - Режим доступу: [tu.tsn.ua/ukraina](http://tu.tsn.ua/ukraina) 6. *Мельник Т.С.* Етапи прогнозування довгострокової конкурентної позиції залізничного пасажирського транспорту України: Вагонний парк. / *Т.С. Мельник, О.В Христюфор.* – 2010.- №7.- С. 42-44

Надійшла до редакції 31.08.2012

## УДК 347.73

**О.В.МАНОЙЛЕНКО**, д-р. екон.наук, проф. кафедри економічного аналізу та обліку, НТУ «ХПІ», Харків

**В.Ю.ЛІСІНА**, канд. екон. наук, доцент кафедри економічного аналізу та обліку, НТУ «ХПІ», Харків

### ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО ФІНАНСОВОГО КОНТРОЛЮ

Розглянуто сукупність ієрархічно взаємопов'язаних понять «система», «фінансовий контроль», «система фінансового контролю», «державний фінансовий контроль», «система державного фінансового контролю» та запропоноване таке трактування фінансового контролю, яке має стати базою семантичного моделювання системи базових та похідних понять об'єктів контрольної діяльності.

**Ключові слова:** система, фінансовий контроль, система фінансового контролю, державний фінансовий контроль, система державного фінансового контролю.

Рассмотрена совокупность иерархически взаимосвязанных понятий «система», «финансовый контроль», «система финансового контроля», «государственный финансовый контроль», «система государственного финансового контроля» и предложена такая трактовка финансового контроля, которая должна стать базой семантического моделирования системы базовых и производных понятий объектов контрольной деятельности.

**Ключевые слова:** система, финансовый контроль, система финансового контроля, государственный финансовый контроль, система государственного финансового контроля.

© О.В.Манойленко, В.Ю.Лісіна, 2012