

Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Контрактне фінансування як елемент фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України : зб. тез доповідей VII Всеукраїнської науково-практичної конференції. – Суми : УАБС, 2004. – С. 109–110.

КОНТРАКТНЕ ФІНАНСУВАННЯ ЯК ЕЛЕМЕНТ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Ю.Б. Слободяник, Українська академія банківської справи

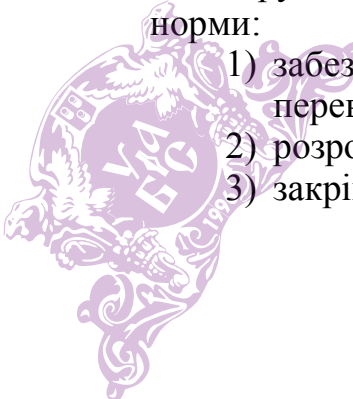
У формуванні ринкових відносин у транспортній галузі, як і в інших галузях економіки, важливу координуючу роль відіграє держава. Державні органи розробляють і реалізують нормативно-правову базу для регулювання умов господарювання суб'єктів різних форм власності. Світовий досвід свідчить, що в розвитку соціально значущої галузі пасажирських перевезень провідну роль відіграє держава. Фінансовий механізм підприємств галузі функціонує безпосередньо за участю державних та регіональних органів управління.

Особливістю роботи підприємств пасажирського автотранспорту на сучасному етапі є обов'язкове укладення договору між перевізниками та замовником автопослуг, яким виступають державні органи управління. Тому ефективність транспортного процесу істотно залежить від умов такого договору.

Взаємовідносини між державою та перевізниками визначаються договором. Але форма договору, який використовується на практиці, та умови, що в ньому прописані, не гарантують стабільність функціонування перевізника, а тому – не відповідають світовим вимогам до забезпечення транспортного обслуговування населення.

Головним напрямком вдосконалення договірних відносин між автотранспортними підприємствами та державою, на нашу думку, повинно стати запровадження контрактного фінансування, яке полягає в закріпленні фінансових відносин між замовником послуг та перевізниками в умовах договору. Складовими контрактного фінансування повинні стати наступні норми:

- 1) забезпечення повної компенсації перевізникам безоплатного перевезення пільгових категорій населення;
- 2) розробка реальних програм інвестування оновлення рухомого складу;
- 3) закріплення вимог до ціни автопослуги.



Зазначимо, що перелічені складові контрактного фінансування є взаємопов'язаними, а тому встановлення параметрів кожної окремої з них повинно бути узгодженим з іншими.

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі. Сьогодні вона полягає в наданні автотранспортним підприємствам субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення. Але рівень компенсацій з бюджету не відповідає реальним потребам підприємств, не виконує належної їм функції, не має економічного обґрунтування та потребує розробки методики обчислення.

Необхідно чітко визначити функцію компенсації за безкоштовне перевезення пільгових категорій населення – це надання державою пільг соціально незахищеним категоріям населення. При цьому автотранспортне підприємство не повинно відповідати за зобов'язаннями держави (як і будь-який господарюючий суб'єкт).

Альтернативою прямої компенсації збитків можуть бути:

- пільгові податкові режими (наприклад, обкладання податком на додану вартість за нульовою ставкою або звільнення від сплати земельного податку);
- запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій в рухомий склад шляхом створення державних лізингових компаній або розробки механізму фінансування з бюджету на ці цілі);
- надання пільгових кредитів Національного банку України на розвиток виробництва;
- встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості на паливно-мастильні матеріали та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму;
- заміна граничного тарифу обмеженням рентабельності на певному рівні або встановленням “коридору ціни” на автопослуги.

Таким чином, для забезпечення ефективності ринку транспортного обслуговування населення нагальною виявляється потреба розробки системи контрактного фінансування як елемента фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту та уніфікації на рівні держави договорів між перевізниками та органами державного управління.

Список літератури

1. Державна концепція реформування транспортного сектора економіки, затверджена Постановою КМУ від 09.11.2000 № 1684.
2. Докіль Л.П., Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту // Автошляховик України. – 2002. – № 1. – С. 5-8.
3. Ігнатенко О.С., Маруніч В.С., Вакарчук І.М., Журавель В.В. Розвиток транспортного законодавства // Автошляховик України. – 1998. – № 4. – С. 10-12.

