

меншу ніж у 2011 році суму податку, за умови дотримання норм чинного законодавства:

$$\text{ПДФО}_{\text{I кв 2011}} = (47\,500,0 - 22\,500,0) \cdot 15\% = 3\,750,0 \text{ гривень};$$

$$\text{ПДФО}_{\text{I кв 2012}} = (40\,000,0 - 25\,000,0) \cdot 15\% = 2\,250,0 \text{ гривень}.$$

Висновки. З викладеного матеріалу можливо зробити висновок, що найправильнішим та найраціональнішим приводом для зменшення розміру авансових платежів з ПДФО протягом року, на нашу думку, слід вважати значне зменшення бази оподаткування у звітному кварталі поточного року в порівнянні з базою оподаткування за аналогічний квартал минулого року. В разі застосування запропонованого методу ФОП мав би цілком справедливий привід для зменшення суми авансових платежів у майбутніх періодах, а при проведенні остаточного розрахунку сума ПДФО, яка підлягала би до сплати або поверненню платнику, була б незначною.

Список літератури: 1. Андросова О.Ф., Шляхи удосконалення обліку та аудиту податку доходу з фізичних осіб / О.Ф. Андросова, Ю. Є. Аскерова // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 11. 2. Мулик Т.О., Фаюра Н.Д., та ін.. «Податкова система» навч. пос. – Вінниця, – 2008. 3. Швабій К., Вісник податкової служби України. – 2010. – №6 4. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

Надійшла до редколегії 12.11.2012

УДК 65.012.7

Податок на доходи фізичних осіб в Україні: суперечки та перспективи / Гудковський С. Б., Остапенко Д. Я. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2012. – № 56(962). – С. 38–43. – Бібліогр.: 4 назви.

Стаття посвячена проблемам налогообложения доходов физических лиц в Украине. Рассмотрена сущность налога на доходы физических лиц, существующие недочеты законодательной базы. Предоставлены предложения усовершенствования порядка расчета и уплаты налога.

Ключевые слова: налог, ставка налога, налоговая льгота, общий налогооблагаемый доход, независимая профессиональная деятельность.

This article is devoted to the problems of personal income taxation in Ukraine. The essence of the tax on personal income, existing gaps in legislation. The proposals to improve the calculation and payment of tax.

Keywords: tax, tax rate, tax relief, total taxable income, independent professional activity.

УДК 330.322:338.47

Т. В. ДАВИДОВА, здобувачУКРДАЗТ, старший викладач, МАУП, Харків **АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

В роботі проаналізовано техніко-економічний стан та функціонування залізничного транспорту, як конкурентоспроможної галузі. Розглянуті перспективні напрямки інвестування залізничного транспорту. Визначені пріоритетні напрямки вкладання інвестиційних ресурсів для подальшого розвитку залізничної галузі.

© Т. В. Давидова, 2012

Ключові слова: інвестиції, залізничний транспорт, інвестиційні ресурси, залізнична галузь.

Вступ. Залізничний транспорт являється однією з провідних галузей економіки країни. Він не тільки задовольняє потреби користувачів у перевезеннях, а ще являється важливим фактором зростання економіки країни в цілому. Залізничний транспорт являється одним з конкурентоспроможних на ринку транспортних послуг, що обумовлено вдалими географічними розташуванням, та низкою переваг серед інших видів транспорту.

Аналіз останніх досліджень На сьогоднішній день питання щодо покращення стану інвестиційної діяльності залізничної галузі стає все більш актуальнішим. Теоретичні піходи та практичні рекомендації цього питання знайшли своє відображення у науковців та практиків таких як: Данько М. І., Дикань В. Л., Зубенко В. О., Калініченко Л. Л., Шевченко С. Ю.

Мета досліджень постає у визначенні пріоритетних напрямків вкладання інвестиційних ресурсів у залізничну галузь.

Результати досліджень. В транспортній системі України залізничний транспорт займає одне з провідних місць. Експлуатаційна мережа залізниць складає майже 22 тис. км. Територією України проходять 3 залізничних транспортні коридори – №№ 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором №7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколіїні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа – Кавказ–Азія).

На залізницях функціонують 1497 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій шляху, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання.

За обсягами вантажних перевезень залізничний транспорт України займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Серед розвинутої транспортної системи до якої входять залізничний, автомобільний, морський, річний, авіаційний та трубопрвідний залізничний транс-

порт (табл.1) забезпечує 82% вантажних перевезень.І майже 50% пасажирських перевезень,(табл.2) здійснюваних всіма видами транспорту[4]

Таблиця 1. Відправлення (перевезення) за видами транспорту, тис.тонн[5]

роки	залізничний: відправлення	залізничний: перевезення	морський	річковий	автомобіль ний	авіаційний	трубопровід ний
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
1011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2

Таблиця 2. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис. пас.[5]

	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітен ний
2007	447093,7	7690,8	1851,6	4173033,7	4928,6	1026812,0	1620966,9	931511,9
2008	445465,7	7361,4	1551,8	4369125,5	6181,0	962702,5	1580384,2	958693,9
2009	425974,8	6222,5	1511,6	4014035,2	5131,2	787013,6	1283382,3	751988,3
2010	427240,6	6645,6	985,2	3726288,6	6106,5	713809,7	1203551,2	760551,2
1011	429784,9	7064,1	962,8	3611829,9	7504,8	797993,6	1346431,5	778253,4

Але, незважаючи на низку переваг, за останні роки у роботі залізничного транспорту є чимало невирішених проблем. Технічний стан залізничного транспорту перебуває в незадовільному стані через великий знос рухомого складу та основних фондів. Для подальшого вдалого розвитку залізнична галузь, як одна з конкурентоспроможних, потребує втілення перспективних державних програм, спрямованих на підвищення ефективності роботи. Але вирішення вищезазначених проблем потребує чималих інвестицій у галузь.

З боку держави було впроваджено Кабінетом Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р Розпорядження «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року»[3], в якому зазначені заходи про оновлення рухомого складу транспорту, а саме:

– формування раціональної структури парку рухомого складу з урахуванням потужності, вантажопідйомності, пасажиромісткості, спеціалізації транспортних засобів;

– пріоритетного оновлення рухомого складу, призначеного для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень (пільгових категорій громадян, мешканців сільської місцевості, осіб з обмеженими фізичними можливостями);

– упровадження транспортних засобів, сервісні, технічні та економічні показники експлуатації яких відповідають сучасним європейським вимогам до безпечності, екологічності та енергоефективності транспорту; [3]

За даними Управління взаємодії зі ЗМІ Укрзалізниці «пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залишається оновлення рухомого складу (придбання нового та модернізація наявного парку), на яке буде спрямовано 4 млрд. грн. (50,6% від загальної суми капітальних інвестицій). На придбання нового рухомого складу – 3,1 млрд. грн. За ці кошти залізниці придбають 20 електровозів, 170 пасажирських вагонів, 1860 вантажних вагонів, 6 електропоїздів, 5 рейкових автобусів, 2 автомотриси та 23 одиниці колійного рухомого складу [6].

Розглядаючи пріоритні напрямки інвестування, Зубенко В. О. також визначає необхідність інвестування саме рухомого складу, так як його знос по парку Укрзалізниці перевищує 73% [2].

В свою чергу аналізуючи напрямки розвитку інвестиційних процесів на залізничному транспорті Шевченко С. Ю. визначає найбільш пріоритетні як:

– модернізація та оновлення парку пасажирських та вантажних вагонів, електро- і дизельпоїздів, електровозів, колійної техніки;

– впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, із застосуванням вагонів підвищеної комфортності;

– модернізацію ліній, які лімітують пропускну спроможність;

– посилення ремонтної бази рухомого складу, розвиток колійного господарства;

– створення і розвиток логістичних комплексів у найбільш вантажоспоживаючих регіонах України;

– продовження роботи з роботизації залізниць, застосування автоматичної системи тягового електропостачання для забезпечення процесу енергозабезпечення тяги;

- оновлення засобів залізничної автоматики на базі створення мікропроцесорних та комп'ютерних систем;
- розвиток мережі цифрових систем передачі даних з подальшим прокладанням волоконно-оптичних ліній зв'язку на основних напрямках залізниць;
- розвиток телекомунікацій і впровадження сучасних інформаційних технологій [7].

Перелічені напрямки інвестиційних процесів охоплюють великий обсяг функціонування залізничного транспорту.

Також значності набуває інвестиційне забезпечення інноваційних проектів яку висвітлюють Данько М. І., Дикань В. Л., Калініченко Л. Л.: «Державна політика повинна бути спрямована на розробку програм щодо: залучення та використання інвестицій у інноваційній сфері, приймання участі в управлінні процесами й ризиками в інноваційній діяльності, підтримки інноваційного потенціалу провідних наукових і конструкторських центрів, а також забезпечення реалізації науково-технічної політики, що відповідає світовому рівню» [1].

Висновки. Залізничний транспорт являється великою інфраструктурною галуззю. Для того, щоб в подальшому залишатися конкурентноспроможною і провідною ланкою економіки країни залізничний транспорт вимагає суттєвих інвестицій. Таким чином проаналізувавши напрямки інвестиційної діяльності дуже складно визначити пріоритетніші, тому що без комплексних заходів неможливе відновлення виробничого потенціалу, економічного зростання галузі, впровадження інновацій.

Список літератури: 1. Данько М.І., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів.– Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с. 2. Зубенко В.О. Визначення пріоритетності інвестування рухомого складу//Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010 №29, с.43-45. 3. Розпорядження «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року»: [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> 4. .Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]: Режим доступу: http://uz.gov.ua/about/general_information/. 5. Офіційний сайт Держкомстата України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> 6. Офіційний сайт Управління взаємодії зі ЗМІ Укрзалізниці: [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://levukrtrans.9bb.ru/viewtopic.php?id=2127>. Офіційний сайт бібліотеки ім. Вернадського [Електронний ресурс]: Режим доступу: nbuv.gov.ua/2009_29/916shev

Надійшла до редколегії 09. 10. 2012

УДК 330.322:338.47

Аналіз інвестиційної привабливості залізничного транспорту України / Давидова Т. В. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2012 . – № 56(962). – С. 43–48. – Бібліогр.: 5 назв.

В статье проанализировано технико-экономическое состояние и функционирование железнодорожного транспорта как конкурентноспособной отрасли. Рассмотрены перспективные направления инвестирования железнодорожного транспорта. Выделены приоритетные направления вложения инвестиционных ресурсов для дальнейшего развития железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: инвестиции, железнодорожный транспорт, инвестиционные ресурсы, железнодорожная отрасль.

The present study contains an analysis of technical and economic conditions and operation of rail transportation as a competitive branch. The perspective directions of investment in the rail transportation have been studied. The priority investment directions for the further development of the rail transport sector have been defined.

Keywords: investment, rail transportation, investment resources, rail transport sector.

УДК 338.4:37

О. М. ДМИТРЕНКО, аспірант, НТУ «ХПІ»

ОСВІТНІ ПОСЛУГИ ВИЩОГО НАВЧАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ І ЇХ РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Проведена класифікація і структуризація видів освітніх послуг вищих навчальних закладів, визначені їх соціально-економічні категорії, ресурсне забезпечення та суспільне значення.

Ключові слова: освітня послуга, вищий навчальний заклад, ресурси.

Вступ. Вивчення соціально-економічної сутності освітніх послуг вищого навчального закладу (ВНЗ), як наголошує В.Александров, «вкрай необхідно для пізнання природи суспільних відносин в системі вищої освіти» [1] і пов'язане з важливим завданням управління її ресурсним забезпеченням при плануванні поточної та довгострокової основної, фінансової і маркетингової діяльності ВНЗ.

Аналіз основних досягнень і літератури. При дослідженні сутності освітньої послуги автори часто спираються на трактування поняття «послуга» Ф. Котлером, яке означає «захід або вигоду, які одна сторона в змозі запропонувати іншій і які в основному невідчутні і не приводять до заволодіння чим-небудь» [2]. Але при цьому спостерігається полісемія поняття «освітня послуга», переліки якої в основному відображені у працях вітчизняного вченого Н. Стеблюка [3] і російських дослідників В. Кожухаря [4] та О.Баталової [5]. Ця послуга різними авторами розглядається як процес навчання або сукупність освітньо-виховних процесів, специфічний товар, соціальне або економічне благо, вид або продукт діяльності, комплекс пов'язаних послуг ВНЗ, система знань і вмінь тощо. Такі дефініції підкреслюють багатогранність сутності освітніх послуг і пояснюються різними підходами до їх дослідження: економічним, економічно-соціологічним, маркетинговим, філософським тощо. Тому різноманітність освітніх послуг ВНЗ потребує класифікації і структуризації їх видів, вивчення їх соціально-економічних категорій, впливу на потенціал людської діяльності їх споживачів і суспільного значення.