

Список літератури:

1. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI // Офіційний сайт Верховної Ради України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>.
2. Герасимчук З.В. Виробничий потенціал регіону методики оцінки та механізми нарощення: монографія / З.В. Герасимчук, Л.Л. Ковальська. – Луцьк, ЛДТУ, 2003. – 242 с., с. 59.
3. Кравченко В.І. Місцеві фінанси України: навч. посібн. [Текст] / В.І. Кравченко. – К.: Київ, 2010. – 487 с.
4. Офіційний сайт Державної казначейської служби України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://treasury.gov.ua/main/uk/index>.
5. Управління фінансовими ресурсами місцевих бюджетів Львівщини: проблеми та напрями підвищення ефективності / [І. З. Сторонянська, М. А. Козоріз, С. А. Давимука, Г. В. Возняк та ін.] ; НАН України. Інститут регіональних досліджень ; за ред. д.е.н., проф. І. З. Сторонянської. – Львів, – 2013. – 93 с.
6. Управління фінансовими ресурсами місцевого бюджету: монографія / Л. Ф. Кондусова, І. І. Нескорородева, І. І. Алексеенко та ін. – Х.: Вид. ХНЕУ, 2011. – 289 с.
7. Фінанси регіону : [навч. посіб.] / [Коваленко М. А., Мацієвич Т. О., Полевик Г. М., Радванська Н. В.] ; за ред. Коваленка М. А. – Херсон : Олді-плюс, 2010. – 312 с.

Тесля С.Н., Ходань О.Н.

Львовский национальный университет имени Ивана Франко

МЕСТНЫЕ БЮДЖЕТЫ КАК ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ РЕГИОНА

Аннотация

В статье исследована сущность финансовых ресурсов региона, рассмотрена их классификация. Раскрыта роль местных бюджетов в формировании финансовых ресурсов региона. Проанализированы проблемы формирования доходов местных бюджетов и возможные пути их решения.

Ключевые слова: финансовые ресурсы, местные бюджеты, доходы местных бюджетов, финансовый потенциал, региональное развитие.

Teslja S.N., Khodan O.N.

Ivan Franko National University of L'viv

LOCAL BUDGET AS THE MAIN SOURCE OF FINANCIAL RESOURCES OF THE REGION

Summary

This article explores the nature of the financial resources of the region, considered their classification. The role of local budgets in the formation of the financial resources of the region. The problems of the formation of local budgets and possible solutions.

Keywords: financial resources, local budgets, local revenues, financial capacity, regional development.

УДК 338.45

ОСНОВНІ ШЛЯХИ ПОДАЛЬШОГО РЕФОРМУВАННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ГТС УКРАЇНИ

Федорович І.В., Мелько М.Г.

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

У статті описана одна із важливих проблем сьогодення – проблема подальшого функціонування газотранспортної системи України. Розглянуто основні напрямки державної енергетичної політики України у сфері магістрального трубопровідного транспорту та оцінено основні підходи щодо підвищення її ефективності.

Ключові слова: функціонування газотранспортної системи, реформування, модернізація, фінансові ресурси.

Постановка проблеми. Сьогодні, в умовах зростання конкурентної боротьби на міжнародному ринку, кризовий стан паливно-енергетичного комплексу України, ядром якої є газотранспортна система України (ГТС), обумовлює зниження конкурентоспроможності підприємств національної промисловості, адже лівова частка собівартості їх продукції приходиться саме на паливно-енергетичну складову. Структурні перетворення газотранспортної системи України, зміни структу-

ри і функцій як центрального апарату, так і дочірніх компаній, підприємств і акціонерних товариств, що входять до складу Національної акціонерної компанії “Нафтогаз України”, чітке розмежування функцій між існуючими і нещодавно створеними підприємствами, діяльність яких направлена на видобування, транспортування, збереження та реалізації природного газу, направлені на підвищення прибутковості ГТС, її інвестиційної привабливості не дали необхідних результатів. Зміна організацій-

но-правових форм функціонування системи експлуатації ГТС України, зокрема, її приватизація, призведе до переходу ГТС у приватну власність олігархічної системи країни, що може викликати виникнення загроз економічної та енергетичної безпеки України. Необхідність стабільного забезпечення держави блакитним паливом при сучасній політичній ситуації в державі, наявності зовнішніх і внутрішніх заборгованостей по оплаті, кризовий стан паливно-енергетичного комплексу, енергомісткість національної промисловості обумовлюють необхідність формування та реалізації фінансової стратегії розвитку ГТС України, впровадження заходів з мінімізації витрат, підвищення прибутковості і інвестиційної привабливості комплексу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій, виділення невирішених питань загальної проблеми. Питанням розробки та реалізації фінансової стратегії розвитку присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних вчених. Дослідженням теоретико-методологічних аспектів фінансового менеджменту займалися такі вчені, як Аранчій В.І., Зоря О.П., Блакита Г., Гриньов А.В., Линенко А.В., Радова Л.Д., Череп А.В., Савчук В.П., Семенов А.Г., Єропутова О.О., Перекрест Т.В. та ін. [1,2, 4-9]. Проблемами ефективності функціонування підприємств транспортування газу, зокрема, управлінням витрат, використанням власного капіталу, відтворенням основних засобів займалися такі вітчизняні вчені як: Голубовський Л.З., Шийко В.І., Дзьюба О.Г., Гораль Л.Т., Крижанівський Є.І., Федорович І.В., Запужляк І.Б. та багато інших. [3, 10, 11].

Однак, сьогодні важливим важелем успішного функціонування газотранспортної системи є її фінансова стратегія розвитку. В більшості публікацій не розкриті науково-методичні підходи щодо формування фінансових стратегій в організаційно-правовому аспекті, відсутня єдність в послідовності процесів формування фінансової стратегії, принципів її здійснення.

Метою статті є дослідження шляхів подальшого реформування та модернізації ГТС України за умови стабільної ситуації в державі та наявності необхідних фінансових ресурсів з метою забезпечення її ефективного функціонування.

Основний матеріал. Газотранспортна система України є основним елементом енергетичної безпеки країни, однією з переважаючих складових національної економіки, яка забезпечує левову частку надходжень до держбюджету, сприяє підвищенню рівня життя населення України, одним із важелів інтеграції до міжконтинентальної системи газопроводів. Вона включає газотранспортні, газорозподільні підприємства, більше 36 тис. км магістральних газопроводів та газопроводів-відводів, більше 70 компресорних станцій, 12 підземних сховищ газу, майже 1400 газорозподільчих станцій, газовимірювальні станції.

Підприємства ГТС забезпечують транспортування газу до споживачів України в обсязі 70-80 млрд. м³ та до 19 країн Європи в обсязі 110-120 млрд. м³, що становило близько 85% загального обсягу російського експорту газу. Однак сьогодні для транспортування газу по газотранспортним магістралям підприємства галузі використовують 5-6 млрд.м³ газу на рік із придбаного для держави, який купується по ціні газу для України. За нинішніми цінами сума витрат тільки на купівлю газу для газотранспортної системи сягає понад 1,5 млрд. доларів на рік, не враховуючи витрати на обслуговування системи, газосховищ, обладнання, приміщення і оплати праці більш ніж 25-тисячному колективу висококваліфікованих фахівців [12, 13].

Старіння, фізичне і моральне зношування окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. Основним чинником розвитку негативних ситуацій в ГТС є недостатні обсяги робіт із поточного та капітального ремонтів через брак фінансування та відсутність дієвих організаційно-економічних механізмів, які дозволяли б акумулювати інвестиційні ресурси під такі цілі. Так, сьогодні понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років, в межах від 21 до 30 років експлуатується близько 31%, від 16 до 21 року – 8%, 10 років і менше – 8%. Типовою є і ситуація із хронічним недофінансуванням потреб на виконання робіт з технічного обслуговування і ремонту ГТС. В період з 1998 по 2012 роки навіть мінімальні планові обсяги ремонтних робіт фінансувалися частково на рівні 50-80% від потреби [11]. В умовах ринкових відносин, фінансова стабільність газотранспортного комплексу, яка безпосередньо залежить від обсягів газу, обґрунтованості цін, потребує визначення тенденцій фінансового стану, орієнтації у фінансових можливостях і перспективах, оцінку сучасного фінансового стану суб'єктів галузі.

Слід зазначити, що процес реформування неможливий без збору інформації про ринкове середовище функціонування підприємств ГТС (конкурентів, постачальників, клієнтів, посередників, державні органи та служби, банківські установи) та її детального аналізу. На цьому етапі фінансові менеджери повинні застосовувати відповідний фінансовий інструментарій: мікроекономічне фінансове планування, прогнозування, стратегічний і фінансовий аналіз.

Тому, зважаючи на сучасну ситуацію в системі транспортування газу основними напрямками державної енергетичної політики України у сфері магістрального трубопровідного транспорту повинні бути наступними:

- 1) створення механізму контролю над дотриманням міжнародних норм, конвенцій і договорів щодо транзитних перевезень;
- 2) максимальне завантаження існуючих і створення додаткових транзитних потужностей;
- 3) підвищення надійності та ефективності промислової безпеки трубопровідного транспорту за рахунок впровадження новітніх технологій;
- 4) застосування гнучкої тарифної політики транзиту енергоносіїв територією України; наближення тарифів на транспортування нафти та природного газу, вартості зберігання природного газу в підземних сховищах і відповідних нормативів до рівня світових;
- 5) приватизація газотранспортної системи України тільки шляхом створення Міжнародного консорціуму з її експлуатації, зареєстрованого в Україні (частка України в Міжнародному консорціумі має складати не менше (50% + 1) акцій, решта акцій могли б бути продані російському ВАТ "Газпром" і крупній західній ТНК).

Сьогодні Україна має можливість обрати найбільш раціональний підхід до підвищення ефективності ГТС із п'яти можливих:

- реформування ГТС власними силами;
- передача ГТС у концесію;
- передача ГТС в оперативне управління;
- приватизація ГТС;
- будівництво нового газопроводу.

Перший варіант до сьогодні серйозно не розглядався з традиційним посиленням на відсутність ресурсів, а зважаючи на теперішню ситуацію в державі, розглядатися ближчим часом не буде у

зв'язку з відсутністю на це коштів. Слабкість другого та третього варіантів полягає у відсутності в держави необхідного досвіду та неготовності національної законодавчої бази. Будівництво в Україні нового газопроводу спільно з Росією та, можливо, іншими державами за умов неповної завантаженості існуючих газопроводів створить конкуренцію з транзиту газу всередині країни та ще більше зменшить завантаженість української ГТС. За експертною оцінкою перспективною альтернативою є приватизація української ГТС. Українські фінансово-промислові групи мають обмежені ресурси, порівняно з балансовою вартістю та інвестиційними потребами ГТС, а тому головна конкуренція за акції і контроль над ГТС України розгортається між російськими та західними компаніями. Для збереження контролю над ГТС і забезпечення її приватизаційної привабливості держава має залишити за собою (50% + 1) акцій.

Організаційною формою залучення іноземних партнерів до реформування ГТС та наступного ефективного її використання було обрано створення міжнародного консорціуму. Виходячи з нинішніх політичних та економічних реалій, з урахуванням національних інтересів України, до складу консорціуму мали б увійти, крім ДК «Укртрансгаз» (транзитер газу), російський ВАТ «Газпром» (постачальник) і європейські компанії (споживачі). Саме присутність у консорціумі західних компаній має збалансувати вплив Росії на можливі рішення всупереч інтересам України.

Проте підписання конкретних домовленостей про створення газотранспортного консорціуму з Росією було передчасним кроком – за умов невідповідності його засад національному законодавству, нереформованості газової промисловості, відсутності чіткої позиції України стосовно напрямку підвищення ефективності ГТС і невирішеності внутрішніх питань українського газотранспортного сектору. Це підтверджують суперечливий переговорний процес і невизначеність майбутнього Консорціуму.

Реалізація моделі створення та функціонування Консорціуму, яка активно пропонується Росією, суперечить національним інтересам України. Водночас, невиконання Україною обіцянок, зафіксованих у підписаних з Росією документах про Консорціум у формі зобов'язань, може не лише зашкодити іміджу України, а й призвести до неадекватних дій з боку Росії.

І все ж сьогодні Україна не має об'єктивних причин поспішати зі створенням консорціуму з Росією, оскільки зараз досить важко робити будь-які прогнози щодо подальшого співробітництва з даною державою-агресором. Найбільш раціональним варіантом було б експлуатувати ГТС України спільно з Європейським Союзом і США, розглядаючи можливість навіть реверсного постачання газу з Європи. За словами прем'єр міністру України А.П. Яценюка: «Ми вважаємо за необхідне розгляд питання загальної модернізації та спільної експлуатації української газотранспортної системи з країнами-членами Європейського союзу та інвесторами Сполучених Штатів Америки».

Висновок. В сучасних умовах ефективного функціонування та розвитку газотранспортної системи є дефіцит фінансових ресурсів. Формування фінансової стратегії розвитку ГТС України дозволить визначити ієрархію реалізації цілей та завдань комплексу, розробити заходи щодо акумулювання фінансових ресурсів, підвищення ефективності ГТС та її інвестиційної привабливості, модернізувати галузь. Функціонування газотранспортної системи України

є неефективним, незважаючи на те, що у світовій практиці ця галузь є досить прибутковою. Ситуація в Україні ускладнюється, насамперед, політичною ситуацією між країною постачальником, якою є Росія та транзитером – Україною, недосконалою державною політикою, наслідком чого стали проблеми з обмеженням можливостей залучення ресурсів для розвитку ГТС (як внутрішніх, так і зовнішніх), значні обсяги податкового навантаження на компанії газового сектору, гальмування структурних реформ у газовому секторі, відсутність обґрунтованої стратегії підвищення ефективності роботи ГТС.

За роки незалежності Україна виступала як суб'єкт міжнародного розподілу праці у сфері транзиту газу переважно через співробітництво з Росією. Вона не підписувала жодного договору з країнами ЄС – усі міждержавні договори та міжнародні контракти підписувалися лише з РФ. Не генеруючи власних ініціатив з реформування ГТС і відхиляючи усі зовнішні пропозиції, Україна опинилася в ситуації нав'язування сценаріїв співпраці, насамперед, Росією. При цьому, українська сторона веде переговорний процес неадекватно важливості та складності проблем ГТС – базові документи підписані навіть без техніко-економічного обґрунтування та широкого обговорення.

Проте, зважаючи на складну сучасну ситуацію в Україні є великі надії на те, що країна вийде з економічної кризи та зможе відновити всі можливості ефективного функціонування газотранспортної системи, знайшовши необхідні кошти для її відновлення та модернізації. За умови ефективної політики держави, будь-який із напрямів реформування газового сектору, що аналізувався, може бути вигідним і реалізованим. Кожен з них потребує вирішення наступних питань:

- створення нормативно-правової бази реформування та функціонування ГТС, що відповідає потребам структурної перебудови галузі та вимогам з адаптації національного законодавства до норм і стандартів ЄС;
- остаточне вирішення питання реструктуризації українських боргів за спожитий російський газ;
- розробка та реалізація диверсифікаційних проектів постачання газу з нових джерел, не пов'язаних з постачанням газу через Росію;
- інституціоналізація конкурентного ринкового середовища в газовому секторі України;
- мінімізація соціального навантаження на газовий сектор, що є умовою наступного вивільнення внутрішніх ресурсів для розвитку;
- розв'язання проблем соціального захисту населення та усунення загрози перетворення газового сектору на ще одне джерело соціальної напруженості;
- проведення в газовому секторі України ефективної приватизації;
- лібералізація цінової і тарифної політики;
- забезпечення сприятливого податкового режиму на етапі реструктуризації НАК «Нафтогаз України»;
- збереження цілісності майнового комплексу ГТС, чому сприяло б виділення сектору транспортування газу як самостійного юридичного суб'єкта (компанії);
- прийняття державного рішення стосовно доцільності та припустимих масштабів безпосередньої іноземної участі в роботі ГТС України

Без здійснення комплексу цих заходів прийняття будь-якого рішення з міжнародного співробітництва у газотранспортній галузі увійде в конфлікт з національними інтересами України і може завдати шкоди.

Список літератури:

1. Аранчій В.І. Фінансова стратегія у системі управління підприємством / В.І.Аранчій, О.П.Зоря, // ВІСНИК Полтавської державної аграрної академії. – 2010. – № 2 –С.156-159.
2. Блакита Г. Методологія вибору виду фінансової стратегії на підприємствах торгівлі / Г. Блакита // Вісник КНТЕУ. – 2010. – № 6. – С. 48-59.
3. Голубовський Л.З. Управління витратами газорозподільних підприємств : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Л.З. Голубовський; [Ів-Франк. нац. тех.ун. нафти і газу]. – Івано-Франківськ, 2011. – 18 с.
4. Гриньов А.В. Якість формування фінансової стратегії підприємства / А.В. Гриньов, О.М. Ястремська // Фінанси України. – 2006. – № 6. – С. 121-128.
5. Линенко А.В. Обґрунтування вибору фінансової стратегії підприємства/ Линенко А.В., Сніжко Т.О. // Держава та регіони. – 2009. – № 1. – С. 109-113.
6. Нагорна О. В. Стратегія фінансового забезпечення підприємств комунального господарства: сутність та особливості [Електронний ресурс]/ О.В.Нагорна – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1385>
7. Радова Л.Д. Фінансова стратегія в системі управління підприємством / Л.Д. Радова, А.В. Череп // Держава та регіони. – 2005. – № 2. – С. 130-135
8. Савчук В.П. Стратегии и технологии управления финансами предприятия / В.П. Савчук // Корпоративный менеджмент. – 2008. – № 5. – С. 23-37.
9. Фінансова стратегія в управлінні підприємствами: монографія / А.Г. Семенов, О. О. Єропутова, Т.В. Перекрест та ін. – Запоріжжя : КПУ, 2008. – 188с.
10. Шийко В.І. Оцінювання енерговитрат газотранспортних підприємств : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.04 / В.І.Шийко; [Ів-Франк. нац. тех.ун. нафти і газу]. – Івано-Франківськ, 2013. – 20 с.
11. Дзьоба О.Г. Інвестиційні пріоритети розвитку газотранспортної системи України [Електронний ресурс] / О.Г. Дзьоба – Режим доступу: <http://confcontact.com/node/194>
12. Митько Л.О. Українська газотранспортна система: позитив і негатив для України [Електронний ресурс] / Л.О. Митько – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=57220&print=Y
13. Карп І. Газотранспортная система Украины: на раздорожье [Електронний ресурс]/ І. Карп, Л. Униговский – Режим доступу: http://gazeta.zn.ua/ECONOMICS/gazotransportnaya_sistema_ukrainy_na_razdorozhie.html

Федорович І.В., Мелько М.Г.

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газа

ОСНОВНЫЕ ПУТИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ГТС УКРАИНЫ

Аннотация

В статье описана одна из важных проблем современности – проблема дальнейшего функционирования газотранспортной системы Украины. Рассмотрены основные направления государственной энергетической политики Украины в сфере магистрального трубопроводного транспорта и оценены основные подходы по повышению ее эффективности.

Ключевые слова: функционирование газотранспортной системы, реформирования, модернизация, финансовые ресурсы.

Fedorovych I.V., Melko M.H.

Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas

PRINCIPAL WAYS OF FURTHER REFORM AND MODERNIZATION OF THE GTS UKRAINE

Summary

This article describes one of the most important current problems – the problem of the operation of the gas transportation system of Ukraine. The main directions of the State Energy Policy of Ukraine in the main pipelines and evaluated the main approaches to improve the efficiency of the GTS.

Keywords: operation of the gas transportation system, reform, modernization and financial resources.