

УДК 330:625.7
UDC 330:625.7

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Жулин О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

FINANCIAL SUPPORT FOR ENTERPRISES IN THE ROAD SECTOR OF FINANCIAL DECENTRALIZATION

Zhulyn O.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВОЙ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Жулын О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. У сучасних умовах господарювання назріла велика потреба реформування принципів та механізму фінансування дорожнього господарства України. Його розвиток, а саме, зростання кількісних і поступове якісних показників, в Україні відбувався у період з 40-х по 90-ті роки ХХ століття. Нині з 169,65 тис.км автомобільних доріг майже 98 % автомобільних доріг України мають тверде покриття, тоді як у 1940 році із 270, 7 тис.км його мали лише 11 % доріг. З початку 90-х років до сьогодні спостерігається занепад дорожнього господарства. Майже 90 % сучасних автомобільних доріг потребують капітального ремонту, тобто не відповідають вимогам якості і безпеки руху. Зрозуміло, що вирішення цієї проблеми лежить у площині фінансового забезпечення робіт по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг. Актуальність дослідження обумовлена тим, що у державі ведуться дискусії щодо децентралізації фінансових ресурсів у фінансовій системі держави, що може стати одним із методів вирішення існуючих проблем у дорожньо-транспортному комплексі. Підвищити ефективність діяльності через ефективний розподіл обмежених ресурсів і комплексної модернізації дорожньої галузі України можна здійснити системними методами, поєднавши комплекс заходів нормативно-правового забезпечення, створення сприятливого інвестиційного клімату, поєднання бюджетних та позабюджетних джерел інвестування, проведення організаційних реформ у дорожньому господарстві. Основним завданням реформування фінансів дорожньої галузі є пошук нових джерел формування доходів та їх ефективне використання з метою забезпечення зростаючих потреб економіки і споживачів у якісній мережі автомобільних доріг. Пріоритетним напрямом у цьому аспекті є розбудова автомобільних доріг, що збігаються з міжнародними та національними транспортними коридорами, якими проходять найбільші зовнішні та внутрішні транспортні потоки, що сприятиме інтеграції мережі автомобільних доріг у світову транспортну систему. Проте, не менш важливим є підвищення якості усієї мережі автомобільних доріг, яка забезпечить населення безпечним та економічним проїздом якісними автомобільними дорогами порівняно з існуючими (економія часу на проїзд, витрат на ремонт і паливо-мастильні матеріали та інші).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Фінансуванню народного господарства особлива увага присвячена у працях таких вітчизняних науковців, як О.Д. Василюк, С. І. Юрія, Й.М. Бескида, В. М. Федосова, К.В. Павлюка, В. М. Опаріна, О. Р. Романенко, В.Г. Бодрова, А. І. Бондаренко, С. Грищенко, І. В. Запатріної, І. О. Карчевської, О. П. Крайник, С. Ю. Хамінч та інших, які зробили вагомий внесок у теорію і методологію фінансового забезпечення. Проблеми фінансового забезпечення дорожнього господарства і шляхи їх вирішення висвітлені у наукових працях А.В. Базилук. Проте, більш детального дослідження потребують існуючі форми фінансового забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу в умовах занепаду галузі.

Мета статті. Метою статті є формування механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства в сучасних умовах та можливої фінансової децентралізації.

Основний матеріал дослідження. Фінансове забезпечення передбачає формування цільових грошових фондів суб'єктів господарювання у достатній кількості та їх використання з позитивним соціально-економічним ефектом. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства відбувається у таких формах:

1. Бюджетне фінансування.
2. Кредитування.
3. Самофінансування.
4. Інвестування.

5. Співфінансування (альтернативні методи фінансування: державно-приватне партнерство, благодійність та інші).

У діяльності суб'єктів господарювання рідко використовують одну форму фінансового забезпечення, у більшості випадків поєднують декілька форм. Кожна галузь та економічний суб'єкт на своєму рівні (загальнодержавному чи місцевому) формує власну модель фінансового забезпечення, якою визначають структуру джерел фінансування та напрями використання коштів, які дозволять отримати позитивний соціально-економічний результат. Фінансове забезпечення дорожнього господарства має відбуватися за простою схемою:

1. Мобілізація доходів.
2. Фінансування видатків.
3. Отримання позитивного соціально-економічного результату.

Основною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства є бюджетне фінансування. У складі державного бюджету створено Державний дорожній фонд України. Структуру видатків державного дорожнього фонду наведено на рис. 1. Дохідна частина цього фонду формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них, інших надходжень до Державного бюджету України. Кошти Державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення та споруд на них, а також проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій. З цього фонду також виділяються кошти на дотацію територіальним дорожнім фондам для покриття дефіциту коштів на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення.



Рисунок 1 – Структура фінансів Державного дорожнього фонду

У бюджеті обласних, міських, сільських та селищних бюджетах щорічно передбачаються видатки на проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг. Для цих цілей у складі обласних, міських, сільських та селищних бюджетів створюються територіальні дорожні фонди. Дохідна частина цих фондів формується за рахунок збору за першу реєстрацію транспортного засобу, збору за провадження деяких видів підприємницької діяльності в частині торгівельної діяльності нафтопродуктами, скрапленим та стиснутим газом на стаціонарних, малогабаритних і пересувних автозаправних станціях, заправних пунктах. Дорожній фонд пройшов певний шлях еволюції щодо джерел наповнення своїх доходів, але жоден із методів не вирішив існуючих проблем фінансового забезпечення у галузі. Наприклад, у 2000-х роках можна побачити тенденцію до зростання фінансування дорожнього господарства, але воно було пов'язане з підготовкою окремих доріг до Євро-2012 (рис.2). У 2010 році – різкий спад, а в 2013 році – зростання фінансування у зв'язку з катастрофічним станом автомобільних доріг та обуренням громадськості щодо незадовільної якості послуг проїзду.

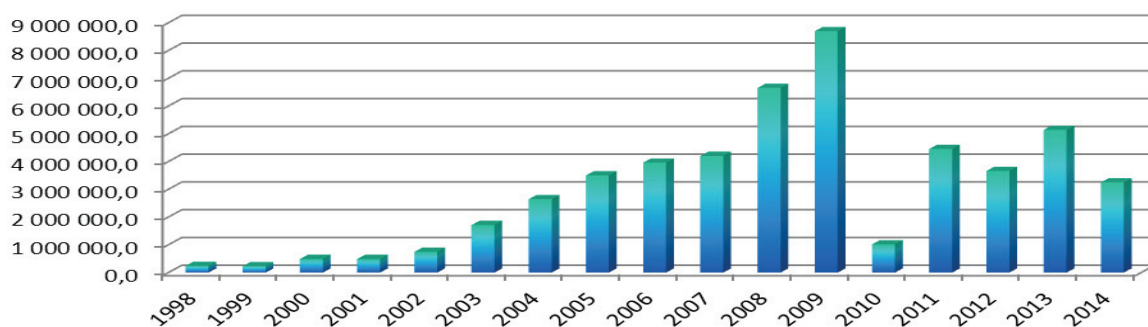


Рисунок 2 – Фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування, тис.грн.

Проте головне протиріччя виникає не через суттєвий брак коштів, а тому, що структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, лівову частку у ній займає виконання боргових зобов'язань за кредитами, що отримані під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, рис.3. У період з 2005 по 2014 вони зростають майже у 45 раз. Саме кредитування є другою формою фінансового забезпечення дорожнього господарства, яке дозволило вирішити окремі завдання, проте стало великим тягарем і гальмом розвитку дорожньо-транспортного комплексу. 93 % усіх фінансових ресурсів, які використовуються на споживання – це погашення боргів, і тільки 7 % спрямовується на оплату праці, комунальні послуги та енергоносії. Якщо проаналізувати структуру видатків держбюджету на дорожнє господарство, то побачимо, що на розвиток витрачається лише 29 % видатків, 71 % спрямовується на споживання.

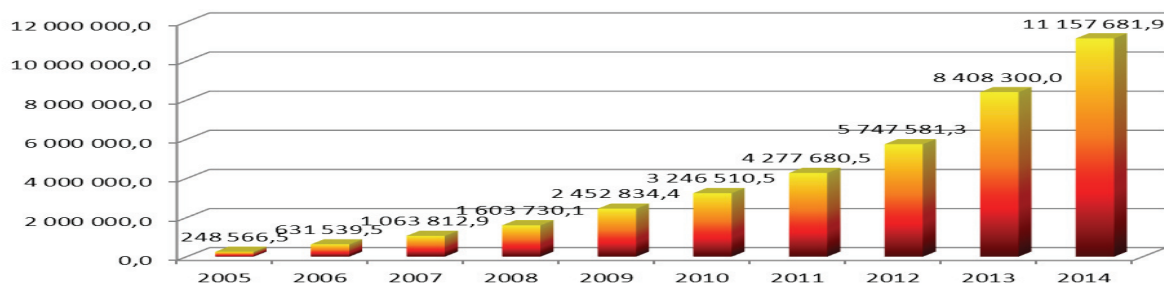


Рисунок 3 – Виконання боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, тис.грн.

Аналіз структури видатків державного бюджету Державному агентству автомобільних доріг України у 2014 році показав, що 0,07 % виділених коштів використовується на утримання управлінського апарату, 22,53 % на розвиток і утримання автомобільних доріг загального користування, а 77,4 % на виконання боргових зобов'язань за кредитами, що представлено на рис. 4.



Рисунок 4 – Структура видатків державного бюджету Державному агентству автомобільних доріг України у 2014 році, %.

Якщо б з кошти Дорожнього фонду у такому обсязі не витрачались на погашення боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, то тільки в 2014 році дорожнє господарство додатково отримало б 11,16 млрд. грн. Тому, використання кредитів для вирішення завдань з будівництва і утримання автомобільних доріг у минулому, призвело до того, що дорожнє господарство знаходиться у борговій ямі. Перегляд боргової політики у дорожньому господарстві може стати рушійною силою її розвитку. Це можна зробити такими традиційними методами: провести реструктуризацію боргу, шляхом його «заморожування» на певний термін (кредитні канікули); звернення до кредиторів щодо списання боргів або зміна умов кредитів; залучення нових кредитів. Ці методи дефіцитного фінансування можуть використовуватись, проте докорінно не вирішать існуючих проблем дорожнього господарства, а тільки поглиблять їх. Як зазначає А.В. Базилюк, що дефіцитне фінансування є бажаною і, на перший погляд, доволі зручною для всіх суб'єктів формою реалізації власних амбіцій або планів, що підтримує ілюзію розв'язання будь-якого завдання без відповідного на те матеріального забезпечення. Спочатку воно всіх влаштовує, але потім стає борговою пасткою. Тому, відмова від дефіцитного фінансування є запорукою розвитку дорожнього господарства.

Основним завданням на цьому шляху є пошук додаткових джерел формування доходів Дорожнього фонду України. Новими джерелами наповнення Дорожнього фонду можуть стати:

1. Повна або часткова приватизація підприємств дорожнього господарства, які мають застарілі основні фонди на оновлення яких у держави немає фінансових ресурсів.
2. Реалізація майна, яка дозволить повністю або частково погасити боргові зобов'язання і вийти з кризи дорожньому господарству.
3. Перегляд розміру плати за проїзд автомобільними дорогами великогазових та/або великогабаритних транспортних засобів та організація мережі пунктів їх зважування.
4. Введення плати за проїзд вантажних автомобілів для компенсації збитку, заподіяного автомобільним дорогам загального користування.
5. Введення плати за експлуатацію придорожньої інфраструктури (АЗС, готелі, СТО, стоянки, реклама). Оскільки ці суб'єкти господарювання здійснюють свою діяльність тільки завдяки наявності автомобільної дороги.
6. Введення плати для нерезидентів при в'їзді на територію України з комерційними візитами, а згодом і з приватними.
7. Перегляд розрахунку акцизів на нафтопродукти.
8. Впровадження державно-приватного партнерства.

Оскільки будівництво й утримання автомобільних доріг та дорожніх об'єктів є дуже дорогим, а держава не може повноцінно виконувати свої зобов'язання у цій сфері через постійну нестачу бюджетних коштів, реформування фінансів галузі не можливе без удосконалення механізму фінансування дорожнього господарства та адаптації його до ринкових умов господарювання. Одним із напрямів подолання цієї проблеми стане залучення інвесторів. Основною формою фінансового забезпечення могло б бути альтернативне фінансування, тобто співфінансування (змішане фінансування), у вигляді державно-приватного партнерства, яке дотепер не вдалося реалізувати на практиці. Бо жоден інвестор не отримав гарантій держави щодо повернення своїх коштів і отримання прибутків від реалізації автодорожніх проєктів. Хоча в усьому світі автодорожні концесії довели

свою ефективність. Однак забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в дорожній галузі залежить від розроблення необхідної нормативно-правової бази та впровадження змішаного фінансування розбудови мережі автомобільних доріг за рахунок поєднання капіталовкладень іноземного чи вітчизняного інвестора та державних коштів. Основним принципом заохочення позабюджетних коштів у сферу будівництва і експлуатації автомобільних доріг має стати принцип гарантування повернення інвестицій та отримання прибутків. Не менш важливою є економічна зацікавленість користувачів доріг і держави. У дорожньому господарстві, яке знаходиться у фазі кризи, окрім удосконалення системи фінансового забезпечення, потрібно провести ряд заходів щодо реформування організаційної структури і механізму управління дорожнім господарством, що стане передумовою для ефективно організації фінансів:

1. Реформування системи господарювання шляхом введення недержавної (контрактної) форми виконання робіт у дорожньому господарстві, яка дозволить ефективно використовувати бюджетні ресурси. Держава буде замовляти дорожні роботи, проводити контроль за розподілом і використанням фінансових ресурсів і контролювати якість виконання дорожніх робіт.

2. Створення Державної служби контролінгу якості автомобільних доріг і придорожньої інфраструктури. Запровадження системи управління якістю (стандартів якості ISO) у процесі будівництва, експлуатації та утримання автомобільних доріг і встановлення гарантійних термінів на виконані роботи.

3. Прозорість проведення тендерів на виконання дорожніх робіт.

4. Децентралізація формування і використання дорожніх фондів.

5. Удосконалення технології обліку й опрацювання інформації щодо стану мережі автомобільних доріг, представлення її у систематичному та повному вигляді для прийняття управлінських рішень, що дозволить більш раціонально використовувати фінансові ресурси у дорожньо-транспортному комплексі шляхом створення громадської комунікаційно-інформаційної системи реагування на відхилення у якості автомобільних доріг у мережі Internet.

6. Підвищення фінансового контролю за сплатою відповідних акцизів автозаправними станціями.

7. Впровадження альтернативних механізмів фінансування автомобільних доріг (державно-приватне партнерство, платна експлуатація придорожньої інфраструктури, благодійність).

8. Розроблення механізмів залучення коштів широких верств населення (дорожні облигації).

9. Впровадження кримінальної відповідальності за корупцію.

Розв'язання цих проблем дозволить створити ефективну модель фінансування дорожнього комплексу, оновити й розширити мережу автомобільних доріг та ефективно використовувати територіально-географічний потенціал України, а також задовольнити потреби користувачів автомобільних доріг.

Враховуючи перспективи фінансової децентралізації важливо дослідити, який розподіл коштів між загальнодержавним і місцевим рівнем у дорожньому господарстві є оптимальним. У структурі видатків субвенції місцевим бюджетам на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах складала від 35 до 44 % усіх видатків на розвиток та утримання мережі автомобільних доріг, що наведено на рис. 5.

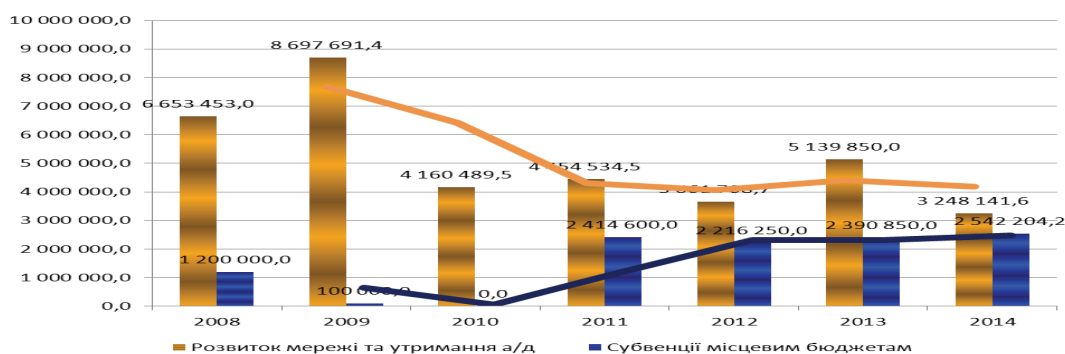


Рисунок 5 – Динаміка фінансування розвитку мережі автомобільних доріг загального користування та субвенції місцевим бюджетам, тис.грн

На першому етапі проведення фінансової децентралізації доцільно у територіальних дорожніх фондах лишати близько 40 % коштів, майже у такому розмірі місцеві бюджети отримують субвенцію з державного бюджету на утримання доріг у населених пунктах. У разі ефективності запропонованого фінансового розподілу можна лишати близько 60 % зібраних фінансових ресурсів і делегувати повноваження місцевим органам влади щодо будівництва, утримання, ремонту автомобільних доріг загального користування. Проте, слід враховувати, що автозаправні станції розташовані по території України нерівномірно, наприклад: у Дніпропетровській області – 327 АЗС, у Львівській – 301, у Чернігівській – 74, у м. Києві – 262.

Висновки. Бюджетне фінансування є єдиною стабільною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства в Україні. Головне фінансове протиріччя у дорожньому господарстві виникає не тому, що є суттєвий брак коштів, а тому, що структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, бо майже 78 % усіх витрат – погашення боргових зобов'язань. Дорожнє господарство України не може розвиватись через зловживання дефіцитним фінансуванням. Воно призводить до нарощування боргів, тому в першу чергу потрібно переглянути боргову політику. Водночас основним завданням є пошук додаткових джерел наповнення Дорожнього фонду України та територіальних дорожніх фондів та цільове і результативне використання їхніх фінансових ресурсів. Оптимальний розподіл фінансових ресурсів між державним і місцевими рівнями на першому етапі проведення фінансової децентралізації буде доцільним у розмірі 60 і 40 % відповідно. Альтернативою дефіцитному фінансуванню (кредитуванню) може стати державно-приватне партнерство, яке має безліч моделей фінансування проектів. Формування моделі співпраці бізнесу і держави у дорожньому господарстві України, з максимальним соціальним ефектом для користувача доріг, дозволить вирішити проблему дефіциту коштів. Упровадження такої форми фінансового забезпечення є доречним для міжнародних транспортних коридорів. Покращити результативність виконання дорожніх робіт та ефективність використання фінансових ресурсів допоможе впровадження недержавної (контрактної) форми виконання робіт, що дозволить економити, як мінімум, на купівлі сучасних дорогих дорожніх машин та їх утриманні. Додатковим інструментом залучення коштів у дорожнє господарство може бути спеціальне (платне) використання придорожньої інфраструктури суб'єктами господарювання.

Перспективами подальших досліджень може бути розроблення моделей організації фінансів дорожнього господарства на державному і місцевому рівнях.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базилук А.В. Впровадження та розвиток автодорожніх концесій в Україні: монографія / А.В. Базилук, О.В. Жулин – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 218 с.
2. Базилук А.В. Економічні наслідки дефіцитного фінансування та можливості його використання для подолання економічних криз / А.В. Базилук // Вісник НТУ. – 2013. – № 28. – С. 21 – 28.
3. Базилук А.В. Фінанси / За ред. А.В. Базилук. – К.: Кондор-Видавництво, 2014. – 348 с.
4. Бодров В.Г. Регулювання міжбюджетних відносин: Україна і європейський досвід: Наукова монографія / За ред. В. Г.Бодрова. – К.: Вид-во НАДУ, 2006. – 296 с.
5. Бондаренко А. І. Вплив держави на формування місцевих бюджетів у країнах Європи [Електронний ресурс] / А. І. Бондаренко. — Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpdu/2010_4/doc/2/13.pdf.
6. Василик О.Д., Павлюк К.В. Державні фінанси України: Підручник. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 608 с.
7. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К.: ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140 с.
8. Делмон Д. Государственно – частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти / Д. Делмон // The World Bank, PPIAF, 2010. – 250 с.
9. Закон України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" – Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991.

10. Запатріна І. В. Бюджетна підтримка як елемент розвитку публічно-приватного партнерства в житлово-комунальній сфері / І. В. Запатріна // *Фінанси України*. – 2008. – № 4. – С. 3 – 11.
11. Романенко О. Р. *Фінанси: Підручник*. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 312 с.
12. Крайник О.П. Децентралізація управління фінансовими ресурсами регіону / О.П. Крайник // *Ефективність державного управління: зб.наук.пр.* – Вип. 21. – Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2009. – С. 373 – 378.
13. Опарін В. М. *Бюджетна система: навч.-метод. посіб.* / В. М. Опарін, В. І. Малько, С. Я. Кондратюк. – К.: КНЕУ, 2002. – 336 с.
14. Федосов В., Опарін В., Львовчкін С. *Фінансова реструктуризація в Україні: проблеми і напрями: Монографія / За наук. ред. В. Федосова*. — К.: КНЕУ, 2002. — 387 с.
15. Юрій С.І., Бескид Й.М. *Бюджетна система України. Навчальний посібник*. – Київ: НІОС – 2000. – 396 с.
16. Хамініч С. Ю. Особливості фіскальної децентралізації в умовах розвитку національного господарства України / С. Ю. Хамініч, В. М. Климова // *Вісник Дніпропетровського університету*. — 2011. — Вип. 5(2). — С. 143—148.

REFERENCES

1. Bazyliuk A.V., Zhulyn O.V. Introduction and development of highway concessions in Ukraine: monograph. Kyiv. Centre textbooks. 2013. 218 p. (Ukr)
2. Bazyliuk A.V. The economic impact of deficit financing and its possibilities overcome the economic crisis. *Vistnyk NTU*. 2013. No 28. P. 21 – 28. (Ukr)
3. Bazyliuk A.V. Finance. Ed. Bazyliuk A.V. Condor-Publishers. 2014. 348 p. (Ukr)
4. Bodrov V.G. Regulation of intergovernmental relations: Ukraine and European experience: Scientific monograph. Ed. B. H.Bodrova. Izd. NADU. 2006. 296 p. (Ukr)
5. Bondarenko A.I. State influence on the formation of local budgets in Europe. [Electronic resource] Access: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpdu/2010_4/doc/2/13.pdf. (Ukr)
6. Vasylyk O.D., Pavliuk K.V. Public finance Ukraine.Center textbooks. 2004. 608 p. (Ukr)
7. Gryschenko C. Preparation and implementation of public-private partnership: a practical guide for local authorities and business. Kyiv: IE A. Moskalenko, 2011. 140 p. (Ukr)
8. Delmon D. Public-private partnership in infrastructure. A practical guide for public authorities. The World Bank: PPIAF. 2010. 250 p. (Ukr)
9. Law of Ukraine "On the road financing sources Ukraine". Parliament of Ukraine. 1991. (Ukr)
10. Zapatrina I.V. Budget support as part of public-private partnership in the housing and utilities sector. *Finance Ukraine*. 2008. No 4. P. 3 – 11. (Ukr)
11. Romanenko O.R. Finance. Center of educational literature. 2009. 312 p. (Ukr)
12. Krainyk O.P. Decentralized management of financial resources of the region. The effectiveness of public administration. Vol. 21. LRIDU NADU/ 2009. P. 373 – 378. (Ukr)
13. Oparin V.M. Budget system. KNEU. 2002. 336 p. (Ukr)
14. Fedosov V., Oparin V., Liovochkin C. Financial Restructuring in Ukraine: Challenges and Directions: monograph. Science. ed. Fedosov V. KNEU. 2002. 387 p. (Ukr)
15. Yuriy S.I., Beskid J.M. The budget system of Ukraine. NIOS. 2000. 396 p. (Ukr)
16. Haminich S.Y. Features fiscal decentralization in the development of the national economy Ukraine. *Visnyk of Dnipropetrovsk University*. 2011. Vol. 5 (2). P. 143 – 148. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Жулин О.В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства в умовах фінансової децентралізації. / О.В. Жулин // *Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки»*. – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

У статті досліджено форми фінансового забезпечення дорожнього господарства та запропоновано механізм комплексного використання традиційних і альтернативних методів фінансування підприємств дорожньо-транспортного комплексу України в умовах фінансової децентралізації.

Об'єкт дослідження – фінансове забезпечення дорожнього господарства України.

Мета роботи – формування механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства в сучасних кризових умовах та можливої фінансової децентралізації.

Метод дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

Результати та їх новизна – у статті досліджено форми фінансового забезпечення дорожнього господарства та розроблено механізм його фінансування у сучасній кризовій ситуації та за умов децентралізації. Визначено, що дефіцит фінансових ресурсів на будівництво і експлуатаційне утримання автомобільних доріг зумовлений великою часткою боргових зобов'язань у структурі витрат Дорожнього фонду України. Тому, пропонується відмова від кредитної форми фінансування, а використання менш жорсткого методу, а саме: залучення бізнесу у фінансування дорожнього господарства України, шляхом реалізації державно-приватного партнерства. У розвинених країнах воно показало позитивний соціально-економічний результат для усіх зацікавлених сторін: держави, інвестора і користувачів автомобільних доріг. Водночас пропонується використання додаткових джерел і методів наповнення доходної частини Дорожнього фонду. Розроблено пропозиції щодо удосконалення структури і механізму управління дорожнім господарством, що стане передумовою ефективної організації фінансів.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту дослідження – дослідження і адаптація світового досвіду фінансового забезпечення будівництва, експлуатації та утримання автомобільних доріг допоможе сформуванню ефективної моделі фінансування дорожньо-транспортного комплексу в Україні, що стане передумовою його розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО, ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ, ДЕФІЦИТ, БОРГ, РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Zhulyn O.V. Financial support for enterprises in the road sector of financial decentralization. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper explores the forms of financial support road sector and the mechanism of integrated use of traditional and alternative methods financing road transport sector of Ukraine in terms of financial decentralization.

Object of study – financial support for road sector of Ukraine.

Purpose of the study – formation mechanism of financial support road sector in the current crisis conditions and possible financial decentralization.

Method of the study – methods of economic, systematic and comparative analysis.

Results and innovation of the study – the article explores the forms of financial support road sector and the mechanism of its funding in the current recessionary situation and decentralized. Determined that the deficit of financial resources for the construction and operational maintenance of roads is caused by the large share of debt in the cost structure of the Road Fund of Ukraine. Therefore, it is proposed the rejection of credit forms of financing and the use of less rigid method, namely the involvement of business in Ukraine financing of roads through public-private partnerships. In developed countries it showed a positive social and economic results for all participants: the state, investors and users of highways. However, proposed the use of additional sources and methods of filling the Road Fund. Suggestions for the improvement of the structure and mechanism of management of the road, which would be a precondition for the effective organization of finance.

Forecast assumptions about the object of study – research and adaptation of international experience financial security construction, operation and maintenance of roads will form an effective funding model road transport sector in Ukraine which will be a prerequisite for development.

KEY WORDS: FINANCIAL SUPPORT, ROAD SECTOR, DECENTRALIZATION, DEFICIT, DEBT, DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Жулын О.В. Финансовое обеспечение предприятий дорожного хозяйства в условиях финансового децентрализации. / О.В. Жулын // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье исследованы формы финансового обеспечения дорожного хозяйства и предложен механизм комплексного использования традиционных и альтернативных методов финансирования предприятий дорожно-транспортного комплекса Украины в условиях финансовой децентрализации.

Объект исследования – финансовое обеспечение дорожного хозяйства Украины.

Цель работы – формирование механизма финансового обеспечения дорожного хозяйства в современных кризисных условиях и возможной финансовой децентрализации.

Метод исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

Результаты и их новизна – в статье исследованы формы финансового обеспечения дорожного хозяйства и разработан механизм его финансирования в современной ситуации и в условиях децентрализации. Определено, что дефицит финансовых ресурсов на строительство и эксплуатационное содержание автомобильных дорог обусловлен большой долей долговых обязательств в структуре расходов Дорожного фонда Украины. Поэтому, предлагается отказ от кредитной формы финансирования, а использование менее жесткого метода, а именно: привлечение бизнеса в финансирование дорожного хозяйства Украины путем государственно-частного партнерства. В развитых странах оно показало положительный социально-экономический результат для всех заинтересованных сторон: государства, инвестора и пользователей автомобильных дорог. Вместе с тем предлагается использование дополнительных источников и методов наполнения доходной части Дорожного фонда. Разработаны предложения по совершенствованию структуры и механизма управления дорожным хозяйством, станет предпосылкой эффективной организации финансов.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – исследование и адаптация мирового опыта финансового обеспечения строительства, эксплуатации и содержания автомобильных дорог поможет сформировать эффективную модель финансирования дорожно-транспортного комплекса в Украине, что станет предпосылкой его развития.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ, ДЕФИЦИТ, ДОЛГ, РАЗВИТИЕ.

АВТОР:

Жулин Ольга Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

AUTHOR:

Zhulyn Olga V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of finance, accounting and auditing, e-mail: OLGA1715@ukr.net, tel. +380965112929, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 424.

АВТОР:

Жулын Ольга Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юхименко П.І., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління, професор кафедри фінансів, м. Біла Церква, Україна.

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Yukhymenko P.I., PhD., Economics (Dr.), professor, Bilotserkivskiy Institute of Economics and Management, professor, department of finances, Bila Tserkva, Ukraine.

Bazyliuk A.V. PhD., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor department of finance, accounting and auditing, Ukraine, Kyiv.