

3. **Герчиков В. И.** Типологическая концепция трудовой мотивации (часть 2) / В. И. Герчиков // Мотивация и оплата труда. – 2005. – № 3. – с. 2-6.
4. **Герчиков В. И.** Трудовая мотивация: содержание, диагностика, управление / В. И. Герчиков // Управление человеческими ресурсами: менеджмент и консультирование. Под ред. В. В. Щербины. – М.: Независимый институт гражданского общества, 2004. – С. 212–230.
5. **Захарова Т. И.** Мотивация трудовой деятельности: УМК. / Т. И. Захарова, С. В. Гаврилова. – М.: Изд. центр ЕАОИ, 2008. – 216 с.
6. **Вигман С. Л.** Стратегическое управление в вопросах и ответах : учеб. пособие. / С. Л. Вигман– М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004. – 296 с.
7. **Грэхем Х.Т.** Управление человеческими ресурсами: Учеб. пособие для вузов / Х.Т.Грэхем, Р. Беннетт / Пер. с англ. под ред. Т.Ю. Базарова и Б.Л. Еремина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. - 598 с.
8. **Зиновьев В. Н.** Менеджмент: учебное пособие / В. Н. Зиновьев, И. В. Зиновьева. – М.: Дашков и К°, 2010. – 477 с.
9. **Петров В. В.** Теории мотивации. – Издательский дом «Равновесие», 2005.
10. **Статистичний збірник «Регіони України 2013».** Ч. I / За ред. Осауленка О. Г. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 322 с.

*Стаття надійшла: 20.01.2014 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А..*



УДК 388.1  
R480

## АНАЛІЗ СИСТЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ДЕРЖАВНИХ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

**Безуглий А. О. , асистент  
Національний транспортний університет, м. Київ**

**Анотація.** Предметом дослідження є аналіз сучасної системи фінансування потреб дорожнього господарства України з метою її оптимізації. Адже недостатнє фінансування дорожньої галузі України, а також підвищення рівня автомобілізації призвело до істотного погіршення технічного стану автомобільних доріг та рівня безпеки дорожнього руху, відсутності цілого ряду можливостей: розвитку існуючої мережі автомобільних доріг відповідно до темпів зростання національної економіки та інтенсивності руху пасажирських та вантажних перевезень, повного використання транзитного потенціалу країни, здійснення технічного переоснащення дорожньої галузі, впровадження інформаційно-аналітичних систем управління транспортними потоками та дорожнім господарством.

Мета статті - детальний аналіз доходів і видатків дорожнього фонду України, виявлення проблем та пошук шляхів їх вирішення.

Об'єкт дослідження – система фінансування дорожнього господарства України.

Метод дослідження – статистичний аналіз системи фінансування України та моделювання оптимальної системи фінансування дорожнього господарства.

Необхідною умовою розвитку дорожньої інфраструктури є формування механізму забезпечення ефективності розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства шляхом застосування системного підходу, який повинен базуватися на оптимальному співвідношенні певних категорій (мета, задачі, засоби, результат).

Мета – формування стабільної системи фінансування дорожнього господарства.

Задачі – збалансований розподіл фінансових ресурсів на розвиток та утримання доріг між різними суб'єктами; залучення користувачів до формування і використання фінансових ресурсів.

Засоби - принципи, методи, положення, методики, правила, способи, важелі, нормативи.

Результат – поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і підвищення їх конкурентоспроможності.

**Ключові слова:** фінансові ресурси, нормативи утримання, розвиток та утримання автомобільних доріг

**Постановка проблеми.** Рівень фінансування дорожніх робіт за останні 10 років становить 14 – 34 % визначеної науковцями [1] мінімально необхідної потреби, що має негативні наслідки, зокрема:

- відсутність можливості здійснювати технічне переоснащення дорожньої галузі, широко впроваджувати нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції;
- порушення міжремонтних нормативних термінів;

- неможливість виконання запланованих обсягів дорожніх робіт;
- суттєве погіршення технічного стану автомобільних доріг та рівня безпеки дорожнього руху;
- значне погіршення фінансового стану і навіть банкрутство підрядних організацій.

Через край недостатній для потреб дорожнього господарства рівень фінансування протягом останніх дванадцяти років та неефективне використання коштів в дорожній галузі, стан автомобільних доріг в Україні є незадовільним. Низькі транспортно-експлуатаційні показники доріг зумовлюють зниження експлуатаційних швидкостей транспортних засобів, підвищення витрат паливо-мастильних матеріалів та збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції. Собівартість перевезень у 1,5 рази, а витрати пального на 30 відсотків перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах. Все це разом з недостатнім розвитком інфраструктури не приваблює іноземних перевізників, і тому транзитні перевезення дорогами України майже не збільшуються. А державний бюджет щороку міг би отримувати кошти в обсязі близько 2 млрд. гривень від транзитних автомобільних перевезень та ще стільки ж від інтенсифікації автотуризму.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми формування та використання фінансових ресурсів в дорожній галузі, а також проблеми розвитку системи управління дорожнім господарством та транспортної інфраструктури висвітлюються у працях О.Л. Солодкої, І.Ю. Ходикіної, І.Р. Юхновського, О.І. Шевчук, Ф.П. Гончаренка, Л.П. Бортницької, Г.Г. Волковської В.М., Є.Д. Прусенка, В.Ф. Скорченка та ін. [2-8].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Проте недостатньо дослідженими на сьогоднішній день залишаються проблеми ефективного розподілу фінансових ресурсів в умовах обмеженого фінансування.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є детальний аналіз доходів і видатків дорожнього фонду України, виявлення проблем та пошук шляхів їх вирішення.

#### **Викладення основного матеріалу дослідження**

За минулі роки в Україні вже накопичився значний недоремонт доріг в порівнянні з науково обґрунтованими нормативними обсягами. Фактично вся мережа доріг України підходить до межі своєї довговічності, що при відсутності фінансування приведе до катастрофічних наслідків для економіки в цілому.

Тому питання фінансування автомобільних доріг загального користування є досить актуальним в наш час.

Розглянемо більш детально процес фінансування дорожньої галузі України.

Основними джерелами фінансування дорожнього господарства України є [9]:

- 1) надходження із загального фонду державного бюджету;
- 2) акцизний податок із виготовлених в Україні товарів;
- 3) акцизний податок із ввезених на територію України товарів;
- 4) мито на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами;
- 5) кошти, що отримуються бюджетними установами на виконання окремих доручень;
- 6) довгострокові зобов'язання;
- 7) плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

Детальну структуру надходжень фінансових ресурсів за 2013 рік наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 - Надходження коштів для фінансування дорожнього господарства за 2013 рік, млн. грн.

Джерела надходження коштів	2013 рік (план)	2013 (факт)	% залучення від планового
Акцизний податок із виготовлених в Україні товарів	4 785,0	2 340,00	48,9
Акцизний податок із ввезених на територію України товарів	8 360,0	6 706,70	80,2
Мито на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами	2 774,0	2 165,70	78,1
Плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	20,0	13,36	66,8
Кредити МФО	3 150,00	2 166,63	84,5
Кредити під державні гарантії	12 275,56	10 050,56	81,9
На початок періоду		1 712,04	
Всього:	31 364,66	25 650,14	

Серед джерел надходжень лише близько 51% займають акцизний податок з виготовлених в Україні нафтопродуктів і транспортних засобів, акцизний податок із ввезених на територію України нафтопродуктів та транспортних засобів, а також мито на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами. І майже половину надходжень планувалось залучи-

ти за рахунок кредитів. Проте фактичні надходження за рахунок акцизних податків та мита виявилися ще нижчими. Тому збільшення коштів на фінансування дорожньої галузі перш за все необхідно проводити за рахунок підвищення акцизного податку. Як видно з таблиці 1 однією з найважливіших проблем є суттєве невиконання запланованого фінансування. Для сталого розвитку транспортної інфраструктури України рівень фінансування повинен відповідати тому, який затверджений Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [1] (табл.2).

Таблиця 2 - Прогнозні обсяги фінансування розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування.

Джерела фінансування	Обсяг фінансування млн. гривень	У тому числі за роками					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Державний бюджет у тому числі:	133582,03	13548,14	14653,78	24139,23	26020,38	26891,1	28329,4
спеціальний фонд	94328,95	13548,14	14653,78	15342,22	16109,41	16914,8	17760,6
загальний фонд	39253,08			8797,01	9910,97	9976,3	10568,8
Інші джерела у тому числі:	80452,14	15425,57	17553,86	10094,33	13383,28	13095,1	10900
кредитні кошти	42359,8	12275,5	14084,3	4000	4000	4000	4000
кошти міжнародних фінансових організацій	18092,34	3150,07	3469,56	3094,33	4383,28	3095,1	900
кошти інвесторів	20000			3000	5000	6000	6000
Разом	214034,17	28973,71	32207,64	34233,56	39403,66	39986,2	39229,4

Як видно з таблиці 2 протягом 2013 – 2018 років прогнозується поступове збільшення обсягів фінансування на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування. Це збільшення передбачається за рахунок залучення прямих державних інвестицій із загального фонду Державного бюджету та акцизного податку, що займає найбільшу частку спеціального фонду Державного бюджету, а також кредитних коштів.

Аналізуючи структуру фінансування робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування за останні роки, необхідно зазначити, що в цілому на автомобільні дороги державного значення виділяються кошти, що займають близько 60 % від загальної суми надходжень на розвиток дорожнього господарства, на автомобільні дороги місцевого значення - 40 % від загальної суми надходжень на розвиток дорожнього господарства.

Відповідно до діючого законодавства важливим джерелом надходження коштів на розвиток дорожнього господарства є акцизний податок, який в порівнянні з попередніми законодавчими актами представлено в Податковому кодексі України в удосконаленій формі і адаптований до норм та вимог законодавства Європейського Союзу.

В Податковому кодексі [10] встановлюються специфічні ставки акцизного податку на нафтопродукти та транспортні засоби в євро з одиниці реалізованого товару (продукції). Новацією є й те, що перелік підакцизних товарів доповнено новим видом нафтопродуктів: скрапленим газом для використання транспортними засобами як моторного палива у розмірі 44 євро за 1 т (станом на 01.01.2014 року). Скраплений газ для потреб населення, що реалізується через аукціони, звільняється від оподаткування.

Вилучено норму щодо автоматичної індексації специфічних ставок акцизного податку на індекс споживчих цін, які набували чинності за умови публікації Кабміном проіндексованих ставок.

Відтепер Податковий кодекс зобов'язує щороку подавати до Верховної Ради проект Закону про збільшення ставок акцизного податку.

Розмір специфічної ставки акцизного податку на нафтопродукти поступово зростає. Таке збільшення є проявом перенесення податкового навантаження із праці та капіталу на споживання.

За останні роки надходження акцизного податку з нафтопродуктів та транспортних засобів зараховуються до спеціального фонду державного бюджету (100 %).

**Висновки.** Основною проблемою дорожнього господарства є його недостатнє фінансування. Навіть з урахуванням позитивної динаміки надходжень сум в доходній частині бюджету можна зробити висновок, що питання вдосконалення системи адміністрування акцизів залишається досить актуальним, оскільки кошти що надходять до дорожнього фонду менші між передбачені Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [1] і не відповідають реальним потребам дорожньої галузі України. Недосконалий механізм фінансування дорожньої галузі перейшов у спадок від

адміністративної економіки та спровокований незавершеністю проведених реформ. А тому наявна нормативно-правова база в сфері фінансування дорожньої галузі потребує значного вдосконалення.

У зв'язку із погіршенням стану платіжного балансу України внаслідок негативного впливу світової фінансової кризи на економіку, виникає необхідність пошуку додаткових джерел доходів Державного бюджету та безпосередньо спеціального фонду.

З метою удосконалення системи фінансування дорожнього господарства на даний момент необхідно:

– вжити дієвих заходів щодо забезпечення потреб дорожнього господарства стабільними джерелами фінансування;

– побудувати систему ефективного використання коштів дорожнього господарства на підставі науково обґрунтованих методик.

Реалізація основних концептуальних засад політики ефективного накопичення коштів від користувачів автомобільних доріг та політики раціонального розподілу витрат на їх будівництво, ремонт та експлуатаційне утримання призведе в майбутньому до зменшення щорічних витрат внутрішнього валового продукту внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг, збільшення надходжень до державного бюджету від транзитних перевезень, зменшення транспортних витрат у вартості товарів і послуг, підвищення ефективності використання бюджетних коштів.

#### **Перелік посноань.**

1. Розпорядження Кабінету міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки»: №719-р: 03.09.2012 р. – К., 2012.

2. **Солодка Л. О.** Дорожнє господарство України: стан та перспективи розвитку / Л. О. Солодка // Вісник Нац. ун-ту водного господарства та природокористування: [зб. наук. пр.]. – Рівне, 2008. – Вип. 2. – С. 228-236.

3. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / Під ред. І.Р. Юхновського. – К., 2004. – 175 с.

4. **Ходикіна І.Ю.** Сучасний стан транспортних комунікацій та забезпеченість автомобільними дорогами країни / І.Ю. Ходикіна, О.І. Шевчук, Я.В. Шевчук // Науковий вісник Нац. лісотех. ун-ту України: [зб. науково-технічних праць]. – Львів, 2011.- Вип 21.6. – 380 с.

5. **Гончаренко Ф.П.** Розвиток мережі автомобільних доріг в Україні/ Ф.П. Гончаренко // Дороги і мости: [зб. наукових статей]. – К., 2006. –С.46-69.

6. **Бортницька Л.П.** Забезпечення системної ефективності будівництва автомобільних доріг: автореферат дис. на здобуття ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01/ Національний транспортний університет/ Л.П. Бортницька. – К., 2005. – 19 с.

7. **Волковська Г.Г.** Аналіз впливу соціально-економічних показників на забезпеченість автомобільними дорогами економічних районів України/ Г.Г. Волковська // Автошляховик України. – 2011. – №5. – С.25-28.

8. Експлуатаційне утримання та ремонт автомобільних доріг за складних екологічних умов / [Гончаренко Ф.П., Прусенко Є.Д., Скорченко В.Ф.], - К.: - Міністерство освіти і науки України, 1999.- С. 342.

9. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 № 1562-12. – // Відомості Верховної Ради. – 1991. – №47. –с 648.

10. Податковий кодекс України // Відомості Верховної Ради. – 2011. –№ 13-14, №15-16, № 17, ст.112.

*Стаття надійшла: 22.02.2014 р.*

*Рецензент: д.е.н., проф. Базиліук А.В..*



УДК 67/68:519.866

С 51

### **ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РОЗПОДІЛУ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА НА ПОСТІЙНУ ТА ЗМІННУ СКЛАДОВІ НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА ЛЕГКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

**Беляєва Н.С., аспірант**

**Київський національний університет технологій та дизайну**

**Анотація.** В статті проаналізовано необхідність та проблематику розподілу витрат на постійну та змінну складові. Складність розробки методу точного розподілу витрат полягає в тому, що витрати, які є змінними в одному випадку, в іншому можуть бути постійними. Одна і та ж стаття витрат при різних умовах поводить по-різному – може бути залежною або незалежною від зміни обсягу виробництва (реалізації). При цьому важливими факторами є тривалість досліджуваного періоду, подільність виробни-