

УДК 338.2

О.А. Ковальчик

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

**ПЕРСПЕКТИВИ ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ АВТОДОРОЖНЬОЇ
ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

О.А. Kovalchuk

**PROSPECTS FOR FINANCING OF ENTERPRISES OF ROAD SECTOR OF
UKRAINE**

Недостатнє фінансування дорожньої галузі України негативно відображається на стані її автодорожньої мережі. Рівень фінансування дорожніх робіт за останні 10 років становив 14-34 % від науково обґрунтованої мінімально необхідної потреби.[1] На сьогодні в Україні капіталовкладення у автодорожні проекти та роботи здійснюються як правило за рахунок державного бюджету, що зумовлено довго тривалістю окупності інвестицій у автодорожній галузі та великими обсягами капіталовкладень.

Ситуацію погіршили зміни у бюджеті України внесені Законом України №79 від 28.12.2014 року, які скасували спрямування до спецфонду Держбюджету акцизних податків з нафтопродуктів і транспортних засобів та ввізного мита до них, плати за проїзд автодорогами транспортних засобів з перевищенням вагових або габаритних параметрів. Також, скасували фінансування зі спецфонду на розвиток та утримання мережі автодоріг загального користування і на виконання боргових зобов'язань, що були залучені державою для розвитку автодорожньої мережі. Відповідно, у Держбюджеті України у 2015-16 роках фінансування цих напрямків здійснювалося з загального фонду за залишковим принципом. Причому, важливим є те, що в Україні саме держбюджет є основним джерелом фінансування автодорожніх проектів.

У жовтні 2016р. в український парламент був внесений та прийнятий у 1-му читанні законопроект з покращення фінансування автодорожньої галузі, яким передбачено створення Державного дорожнього фонду в складі спецфонду Держбюджету України та запропоновано джерела його наповнення. Це дасть змогу забезпечити фінансування як дорожньої галузі в цілому, так і робіт з будівництва, ремонту та утримання автодоріг відповідно до науково обґрунтованих потреб. Гроші з цього фонду мають розподілятися між автодорогами державного та місцевого значення.

Реалізація проекту дозволить [1]:

- забезпечити будівництво та реконструкцію автомобільних доріг загального користування;
- забезпечити належне утримання та своєчасний ремонт автомобільних доріг загального користування та покращити їх технічний стан;

- виконати ремонт і реконструкцію існуючих мостів і шляхопроводів для доведення їх характеристик до нормативних параметрів;
- забезпечити безпеку і покращити організацію дорожнього руху (дорожні знаки, освітлення, розмітка, огороження і т.д.);
- покращити дорожню інфраструктуру (придорожній сервіс) та підняти її рівень до європейських стандартів.

Законодавці пропонують, зараховувати до спеціального фонду Державного бюджету податки збори (акцизи) визначені вище у такому розмірі від загального обсягу: у 2017 році – 75 відсотків; у 2018 році – 75 відсотків; у 2019 році – 100 відсотків .[2]

Але разом з тим є певні питання щодо початку функціонування дорожнього фонду з наступного року.

По-перше, від платежів, які пропонується визначити джерелами формування Фонду, надходження бюджету у 2015 році становили загалом 28,36 млрд.грн, а за 7 місяців 2016 року – 23,14 млрд грн. [2]

По-друге, Міністерство фінансів України (лист від 03.08.2016 № 31-06210-02-2/22494) повідомило, що не підтримує законопроект у зв'язку з тим, зокрема, що у ньому відсутні джерела покриття втрат загального фонду Держбюджету у 2017 році. Згідно з висновком Міністерства фінансів України (лист від 02.08.2016 р. №31-06210-02-2/22393/) за умови відрахування до Фонду у 2017 році 75% платежів, які наразі зараховуються до загального фонду державного бюджету, та з урахуванням прогнозних показників видатків загального фонду державного бюджету на розвиток дорожнього господарства на 2017 рік, втрати загального фонду державного бюджету будуть становити майже 26 млрд.грн, що відповідно зменшить ресурс на фінансове забезпечення загальнодержавних соціальних програм, які фінансуються саме за рахунок Загального фонду. [2]

Отже, реалізація даного законопроекту вплине на показники бюджетів і призведе до вимушеного перерозподілу доходів та видатків Держбюджету між загальним і спеціальним фондами та до скорочення загального фонду. А якщо врахувати, що за рахунок цих коштів також планується погашення заборгованості за позиками на дорожні проекти, що були залучені під державні гарантії раніше, то фактичний обсяг коштів на роботу підприємств автотранспортної галузі може бути достатньо малим.

Отже, теперішня фінансова ситуація, що склалася в Україні вимагає, крім використання бюджетних коштів, залучення сталих позабюджетних джерел для фінансування проектів з будівництва та ремонту автодоріг. Для реалізації цих суспільно значимих інфраструктурних проектів одним з стратегічних пріоритетів України має стати співробітництво з приватними інвесторами, яке засноване на принципах державно-приватного партнерства (ДПП).[3]Однією з перспективних моделей ДПП є модель «Контрактів життєвого циклу», яка найбільш оптимально забезпечує якість та вартість виконання дорожніх робіт підприємствами автотранспортної галузі.

Література:

1. http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?p
2. <http://24tv.ua/n737066>
3. Рогатинський Р.М., Ковальчик О.А. Особливості використання моделі КЖЦ для автодорожніх проєктів / Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. пр. Серія економічна Вип. 32 / Львівський нац. ун-т ім. І. Франка. - Л.: Видавництво ЛНУ ім. І. Франка, 2014. - С. 122-126.

УДК 330.34

Т.І. Кузь

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

**МЕХАНІЗМ ПЛАНУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ
АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ МАШИНОБУДІВНИМ
ПІДПРИЄМСТВОМ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

T.I. Kuz

**MECHANISM OF PLANNING AND IMPLEMENTATION STRATEGY
CRISIS MANAGEMENT ENGINEERING COMPANIES DURING THE
ECONOMIC CRISIS**

У будь-якому суспільстві як цілісній соціально-економічній системі, а також його окремих сферах час від часу відбуваються кризові явища.

Україна ж на сьогоднішній день опинилася на межі безпрецедентної соціально-економічної кризи, і, відповідно, подальше ігнорування цього факту неминуче призведе до критичного зниження рівня економічної активності, обсягу ВВП країни та зuboжіння населення.

До факторів, які найбільше дестабілізують ситуацію в Україні, відносяться воєнні дії на сході нашої країни, анексія Криму, неспроможність влади подолати корупцію, затягування із проведенням глибинних реформ економіки та державного управління, відтік капіталу з країни, відсутність продуманої валютно-курсової політики НБУ, неконтрольована девальвація національної валюти, скорочення зовнішньо-торговельної діяльності та обсягів промислового виробництва, відсутність рішучих дій з подолання зниження платоспроможності населення.

Тема антикризового управління машинобудівним підприємством є на сьогоднішній день актуальною та полягає у створенні ефективної та гнучкої системи господарювання в умовах постійної економічної кризи в нашій державі, а також виникнення і поширення такого виду управління, як антикризового, котре повинне ґрунтуватись на своєчасній діагностиці рівня та причин кризового стану, а також розробці адекватних та найменш ризикованих антикризових програм, за допомогою яких можна досягнути заданих цілей та позитивного результату.