

рила по позичальникам з валютних кредитів. Інше питання, що механізм реструктуризації повинен бути здоровим та економічно обґрунтованим. За якимсь врівноваженим, компромісним курсом, який би влаштував обидві сторони, з жорсткими правилами конвертації та нівелюванням ризиків шахрайства (як банків, так і їхніх клієнтів), а також з реальним механізмом підтримки фінансового стану тих банків, за якими реструктуризація вдарилася сильніше.

Література

1. Базилевич В.Д., Погорєльцева Н.П. Іпотечний ринок. — К.: Знання, 2008.
2. Державна служба статистики України - <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Закону України «Про реструктуризацію зобов'язань з кредитів в іноземній валюті», зареєстрований за №1558-1.
4. <http://www.rbc.ua/ukr/analytics/dolgi-sobrali-paket-kabmin-nakonets-to-reshilsya-1448485963.html>
5. <http://pravda.if.ua/news-86554.html>

УДК 336.1

Ірина ГУДИМА*

СВІТОВИЙ ДОСВІД РАЦІОНАЛЬНОГО РОЗПОДІЛУ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ

МИРОВОЙ ОПЫТ РАЦИОНАЛЬНОГО РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ

WORLD EXPERIENCE OF FINANCIAL RESOURCES EFFICIENT ALLOCATION

***Анотація.** Охарактеризовано два методи розподілу коштів дорожнього фонду, зазначено системи, які використовуються для розподілу коштів, і наведено приклади розподілу деяких країн.*

***Аннотация.** Охарактеризованы два метода распределения средств дорожного фонда, обозначены системы, которые используются для распределения средств, и приведены примеры распределения некоторых стран.*

***Abstract.** Characterized by two methods of allocation road fund, set system used for budgeting and allocation are examples of some countries.*

Мережа автомобільних доріг є головною складовою інфраструктури кожної держави. Фінансування будівництва доріг є сьогодні одним із визначальних питань для розвитку всієї української економіки, адже інвестиції в дорожню інфраструктуру є стратегічними — тільки при існуванні розгалуженої мережі доріг і дорожньої інфраструктури належної якості Україна зможе повністю використовувати свій експортний і логістичний потенціал, розвивати віддалені території, заохотити зовнішнього і внутрішнього інвестора вкладати капітал у різноманітні промислові і сільськогосподарські проекти.

Для розподілу коштів дорожнього фонду необхідна проста, прозора, чесна і надійна процедура. Існує два основні методи розподілу коштів дорожнього фонду:

I — розподіл коштів на підставі науково обґрунтованого розрахунку;

II — розподіл коштів на підставі прямої оцінки ситуації.

Перший розподіл коштів починається з розподілу коштів між федеральними, місцевими і місцевими дорожніми організаціями. Певний відсоток/процент від сукупних/загальних доходів дорожнього фонду спрямовується на розвиток і функціонування міських доріг, певний відсоток —/процент/ на сільські дороги, залишок/остача/ коштів — на фінансування федеральних доріг. Наприклад, у Латвії 27 %/процентів/ річного податку на автомобільний транспорт і 30 %/проценти/ доходів від податку на паливо/пальне/ направляється муніципалітетам (як міським, так і сільським), у Мозамбіку 20 %/процентів/ коштів — /коштів/йдемиським муніципалітетам, у Румунії 35 %/процентів/ — на фінансування сільських і громадських доріг, Замбія направляє/скеровує/ 25 %/проценти/ коштів/коштів/ на міські дороги, а 15 — на сільські.

У цілому/загалом/ процес розподілу коштів/коштів/ забезпечує надання кожній організації якоїсь частки/долі/ від сукупної/загальної/ кількості коштів дорожнього фонду/коштів. Обсяг фінансування, який отримає/одержуватиме/ окрема дорожня організація, залежить від величини її майбутніх/прийдешніх/ витрат. Наприклад, у Танзанії 20 % коштів/коштів/ дорожнього фонду/фундації/

* ГУДИМА Ірина Володимирівна / Ирина ГУДЫМА / Irina GUDYMA - молодший науковий співробітник відділу ДБМ ДП «ДерждорНДІ», e-mail: gudymaira@mail.ru

розподіляється серед 17 міських і 84 районних дорожніх організацій, але|та| міські дорожники отримують три четверті з цих коштів, адже |звич|презентують|у|являють| кращі програми і мають більший політичний вплив.

Виділяють дві системи розподілу коштів|коштів| усередині|всередині| кожної групи дорожніх організацій:

- участь дорожніх організацій у конкурсі на розподіл коштів;
- розподіл коштів залежно від стану|достатку| дорожньої мережі. |коштів|

Відповідно до першої системи під час проведення конкурсу серед дорожніх організацій на розподіл коштів, управлінська рада дорожнього фонду проводить|порада| оцінку запропонованих програм з розвитку та утримання автомобільних доріг і визначає розмір коштів по кожній з них. Зазначена система є стимулом для дорожників до розробки ефективних і дієвих програм з розвитку та утримання автомобільних доріг, проте не є|з'являється| ідеальною, оскільки|тому що| деякі організації отримують|одержують| практично все, інші — мінімум коштів.

Друга система розподілу коштів дорожнього фонду має певні спільні риси з першою.|фундації| Адміністрації дорожніх фондів|фундації| проводять |звич|роз'яснювальну роботу щодо правил складання дорожніх програм, методології визначення співвідношення вигод і витрат|затрат|, правил проведення технічного та комерційного аудиту за правильністю виконання робіт.

Відповідно до другої системи кошти на розвиток і утримання автомобільних доріг розподіляються виходячи з оцінки стану|достатку| мережі автомобільних доріг|сіті|. Вихідними параметрами при розподілі коштів дорожнього фонду є |фундації|протяжність автомобільних доріг|сіті|, величина інтенсивності руху, інформація про автомобільний парк і населення, яке обслуговується даними дорогами, деякі країни використовують також коефіцієнт платоспроможності (як наприклад, Республіка Корея).

Наприклад, Федеральний дорожній Траст-Фонд Сполучених штатів Америки розподіляє серед штатів кошти, використовуючи наступну формулу:

$$P_i = 0,55 \frac{Q_{um}}{Q_m} + 0,45 \frac{L_{um}}{L_m}, \quad (1)$$

де P_i — відсоток коштів, що отримує i -тий штат;

Q_{um} — протяжність мережі доріг штату;

Q_m — загальна протяжність мережі міжштатних доріг;

L_{um} — пробіг автомобілів на дорогах штату в авт-км;

L_m — сумарний пробіг автомобілів на міжштатних дорогах в авт-км.

У середньому кожен штат отримує біля 2 % коштів, мінімальна сума складає 0,5 %. Дані кошти|кошти| покривають 90 %|процентів| від усіх витрат на дорожні роботи. |нешода|Головне|чільне| фінансове управління США запропонувало використовувати іншу схему розподілу коштів|фундацій|, що заснована на протяжності автомобільних доріг|сіті|, середній відстані, яку проходить|проходить| автомобіль, і кількості населення, що проживає в даному штаті.

Кошти центрального дорожнього фонду Республіки Корея розподіляються серед провінцій на підставі спеціальної формули, в якій визначальними параметрами є протяжність доріг, попит на дороги і платоспроможність провінцій.

Узагальнюючи світовий досвід ряду країн, пропонується для раціональнішого розподілу коштів дорожнього фонду на поточний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг серед різних суб'єктів дорожнього господарства використовувати таку формулу:

$$P_i' = 0,5 \frac{Q_{obl}}{Q_p} + 0,15 \frac{G_{obl}}{G_p} + 0,15 \frac{L_{obl}}{L_p} + 0,2 \frac{I_{obl}}{I_p}, \quad (2)$$

де P_i' — відсоток коштів, які отримає служба автомобільних доріг в i -тій області на поточний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг;

Q_{obl} — протяжність автомобільних доріг загального користування в області;

Q_p — загальна протяжність автомобільних доріг загального користування в Україні;

G_{obl} — кількість проживаючих на території області;

G_p — сумарна кількість проживаючих на території України;

L_{obl} — пробіг автомобілів на дорогах області, авт-км;

L_p — сумарний пробіг автомобілів на дорогах України, авт-км;

I_{obl} — індекс платоспроможності області

I_p — середній індекс платоспроможності всіх областей.

Індекс платоспроможності області визначається як частка від ділення витрат області (B) на суму основних місцевих податкових зборів і грантів центрального уряду ($\Pi + \Gamma$):

$$I_{обл} = \frac{B}{\Pi + \Gamma} \quad (3)$$

Національний дорожній фонд Латвії розподіляє кошти серед 7 муніципальних і 26 регіональних агентств, використовуючи такий принцип:

— 50 % податку на реєстрацію транспортних засобів залишається в муніципалітетах за місцем реєстрації;

— 50 % податку на реєстрацію транспортних засобів розподіляється серед регіональних муніципалітетів, виходячи з протяжності автомобільних доріг.

Другий розподіл коштів на підставі прямої оцінки ситуації — ще один важливий метод розподілу коштів дорожнього фонду, який базується на прямих потребах у коштах на розвиток та утримання мережі автомобільних доріг. Відповідно до цього методу розподіл коштів|фондацій| повинен проводитися|виробляти| на підставі потреб дорожньої галузі (кошти|кошти| на нове будівництво автомобільних доріг повинні розподілятися на основі принципу вигідності). Необхідна сума коштів визначається шляхом добутку стандартних ставок (вартості одиниці роботи) для кожного виду робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання і протяжності мережі автомобільних доріг, що обслуговується даною дорожньою організацією.

Оскільки,|тому що| дорожній фонд|фондація| фінансує лише частину|частину| робіт з утримання місцевих мереж автомобільних доріг|сітей| і від високої|доброї| якості утримання|вмісту| доріг виграють не лише|не тільки| користувачі доріг|любий|, але і місцеві власники нерухомості, з'являється|появляється| необхідність в укладанні з|із| місцевими органами самоврядування|самоврядування| угоди про принципи розподілу|поділу| витрат|затрат|, які |складаються з двох частин|частин|:

— доходів, необхідних для повного|цілковитого| фінансування місцевих дорожніх програм;

— сум, які можуть асигнувати з|із| своїх доходів місцеві органи самоврядування|самоврядування|.

Рівень фінансування з боку місцевої влади залежить від ступеню|міри| фіскальної децентралізованості|, а також від характеру податків, делегованих місцевій владі. Наприклад, для розрахунку допустимого рівня фінансування застосовується база податку на власність. Чим більше ставка податку на власність і, відповідно, більше коштів|кошти| знаходяться|перебувають| у розпорядженні місцевих органів влади|самоврядування|, тим менше розмір фінансування доріг|любий| з|із| центрального фонду|фондації|.

Дорожній фонд для посилення фінансової дисципліни |фондація| повинен мати чіткі процедури з виплати коштів|коштів| дорожнім організаціям. Існує три основні варіанти.

Перший варіант полягає у переказі коштів від дорожнього фонду безпосередньо|прямо| дорожнім організаціям і перевірка в подальшому цільового їх використання. Цей варіант прийнятний для країн з|із| ефективною системою управління, компетентними дорожніми організаціями і сильно децентралізованою| дорожньою адміністрацією. Дорожній фонд|фондація| фінансує дорожні організації лише після|потім| прийняття|приймання| ними умов фонду|фондації| по процедурах контролю за використанням асигнованих коштів|коштів|.

Другий варіант діє на принципах кредитної лінії шляхом встановлення дорожнім фондом процедур, яких повинна дотримуватися|прямувати| дорожня організація, зокрема це включає проведення річної перевірки внутрішніх систем контролю і фінансової звітності незалежним аудитором. Після|потім| завершення робіт дорожня організація оплачує послуги підрядника і надає дорожньому фонду|фондації| ваучер на погашення витрат. Дорожній фонд|фондація| затверджує подані|уявляти| документи і переказує необхідні кошти на рахунок дорожньої організації. Дана система використовується федеральним дорожнім США Траст-фондом.

Третій метод має на увазі посилений контроль з боку дорожнього фонду|фондації|. Процес починається із затвердження програми витрат, проте|однак|, потім замість переказу коштів на рахунок організації, фонд|фондація| оплачує послуги підрядника безпосередньо|прямо|. Підрядник щомісячно надає фонду|фондації| інформацію про виконані роботи, і через встановлений|установлений| період часу місцева фірма-консультант приймає роботи. Оплата проводиться|виробляє| лише після|потім| приймання виконаних робіт. Дана система ефективно функціонує, коли роботи виконуються|виробляють| на контрактній основі |.

Реалізація основних концептуальних засад політики раціонального розподілу витрат на їх будівництво, ремонт та експлуатаційне утримання призведе в майбутньому до зменшення щорічних втрат 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.

Подальші розробки в даному напрямку потребують доведення до рівня організаційно-економічних і обчислювальних процедур і методик запропонованої політики ефективного накопичення коштів і політики раціонального розподілу витрат на будівництво, ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг.

Література

1. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286 — XIV.
2. Норми фінансових витрат на поточний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування, 2011 р.
3. Організаційно-економічні аспекти стратегії ефективного фінансування дорожньої галузі / А.О. Безуглий, В.П. Висоцький, О.М. Кожушко, В.М. Нагайчук // Автошляховик України. — 2008. — №8. — С.23—27.
4. First international seminar on pavement surface Characteristics (CI) /Swanlund M., Alonko M.// Routs, Road. // Words Road Assosiation, II — 2003. № 318. — R.78—90.
5. Балабанов І.Т. Основи фінансового менеджменту. Як керувати капіталом / І.Т. Балабанов. — М.: Фінанси і статистика, 1995. — 354 с.

УДК 336.1 / 338.2 / 351

**Альона ЖУЖА,
Володимир ЖДАНОВ ***

ОСОБЛИВОСТИ ДЕРЖАВНОЇ БОРГОВОЇ ПОЛІТИКИ В УМОВАХ СИСТЕМНОЇ КРИЗИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДОЛГОВОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ СИСТЕМНОГО КРИЗИСА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

PARTICULARITIES OF STATE DEBT POLICY UNDER THE CONDITIONS OF NATIONAL ECONOMY SYSTEMIC CRISIS

***Анотація.** Проаналізовано динаміку державного боргу України та його складових, а також вплив на неї коливань валютного курсу. Обґрунтовано необхідність розробки стратегії управління державним боргом у середньо- і довгостроковому періодах.*

***Аннотация.** Проанализировано динамику государственного долга Украины и его составляющих, а также влияние на нее колебаний валютного курса. Обосновано необходимость разработки стратегии управления государственным долгом в средне- и долгосрочной перспективе.*

***Abstract.** Public debt dynamics of Ukraine and its components, together with the influence exchange rate fluctuations on it were analyzed. The necessity of medium and long term strategy of public debt governance development was proven.*

Багато вчених розмірковують над тим, чому для деяких розвинутих країн наявність великого боргу не є проблемою і економіки таких країн можуть нормально функціонувати та поступово платити за своїми зобов'язаннями (США, Японія), а для деяких країн наявність боргу становить велику проблему (Греція, Португалія, Італія, Ірландія, Іспанія).

Слід зазначити, що на стабільність боргової ситуації, яка була притаманна Україні до 2014 року, коли борг коливався на рівні 34—36 % від ВВП, дуже змінилася протягом останніх років. У 2014 році державний борг України склав майже 71 %, а в жовтні 2015 року відношення державного боргу до ВВП знаходилось на рівні 91 %. За прогнозами Міжнародного Валютного Фонду на кінець 2015 року значення державного боргу України складе 94,4 % від ВВП, що є неприпустимим для нашої країни значенням. Таким чином Україну можна віднести до тієї групи країн, для яких наявність високого рівня державного боргу є серйозною проблемою для функціонування системи державних фінансів. Це пояснюється як низьким рівнем розвиненості економіки, так і хронічно негативним станом рахунку поточних операцій платіжного балансу, що обмежує можливості використання офіційних валютних резервів для погашення боргу. І хоч Уряд України і досягнув уго-

* **ЖУЖА Альона Олександрівна / Алёна ЖУЖА / Alona ZHUZHA** - магістрант програми «Державне управління економікою» ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», e-mail: Alona.zhuzha@gmail.com

ЖДАНОВ Володимир Ігорович / Владимир ЖДАНОВ / Volodymyr ZHDANOV - к.е.н., доцент кафедри макроекономіки та державного управління ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», e-mail: vzhdanov@hotmail.com