

**Міністерство освіти і науки України
Національний транспортний університет**

Печончик Тарас Іларіонович



УДК 658.14/.17:625.7:338.26

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАЛУЧЕННЯ
ДОДАТКОВИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО
ГОСПОДАРСТВА**

08.00.04 - економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному транспортному університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, професор
Концева Валентина Володимирівна,
Національний транспортний університет Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри фінансів, обліку і аудиту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Хоменко Інна Олександрівна,
Національний університет «Чернігівська політехніка»
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри теоретичної та прикладної економіки

кандидат економічних наук, доцент
Догадайло Яна Вікторівна,
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет Міністерства освіти і науки України,
доцент кафедри менеджменту

Захист відбудеться «27» квітня 2021 р. о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, зал засідань (ауд. 333).

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. Михайла Бойчука, 42.

Автореферат розісланий «25» березня 2021 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук,
доцент



Л.М. Волинець

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність роботи. Інвестиції в дорожню інфраструктуру України – це пріоритетне і першочергове завдання розвитку всієї української економіки. Тільки при існуванні розвиненої мережі доріг і дорожньої інфраструктури належної якості Україна зможе повністю використовувати свій експортний та логістичний потенціал, розвивати віддалені території, заохотити зовнішнього і внутрішнього інвестора вкладати кошти у різноманітні промислові і сільськогосподарські проекти.

Рівень фінансування дорожніх робіт в Україні до 2018 року становив від 10 до 34 % мінімально необхідної потреби, що не відповідало фактичному рівню приросту вантажо- і пасажирообігу на автомобільному транспорті, стримувало розвиток економіки країни, не дозволяло реалізувати її транзитний потенціал, негативно впливало на фінансовий стан дорожніх підприємств та ставило під сумнів можливості інтеграції України до європейської спільноти.

Проблема недостатнього фінансування дорожніх підприємств посилювалась також і високим рівнем централізації управління дорожнім господарством. Переважна більшість підприємств та організацій дорожнього господарства (далі – ДГ) підпорядковані одному суб'єкту, який одночасно виконує повноваження замовника, підрядника та контролера дорожніх робіт. Це призводить до високого рівня суб'єктивного втручання та протекціонізму в процес фінансування автомобільних доріг.

Завдяки запровадженню в 2018 році Державного дорожнього фонду розпочалась реалізація масштабних проектів у сфері дорожнього будівництва. Найбільше фінансування ДГ отримало в 2020 році, в тому числі за рахунок кредитних коштів під державні гарантії. Проте залучення кредитів дозволяє вирішити ситуацію з фінансуванням ДГ лише в короткостроковій перспективі, оскільки збільшуються витрати з Державного дорожнього фонду на обслуговування боргових зобов'язань.

Економічна ситуація, що склалася в Україні, вимагає швидкого розв'язання економічних, науково-технічних і соціальних завдань, однією з яких є формування системи фінансового забезпечення дорожніх підприємств, яка має базуватися на стабільних джерелах фінансування ДГ та механізмі ефективного їх розподілу. Адже існує нерозривний зв'язок фінансового забезпечення дорожніх підприємств та організацій з системою фінансування ДГ.

Ситуація з незадовільним транспортно-експлуатаційним станом мережі автомобільних доріг загального користування державного значення, на яку припадає близько 75 % транспортної роботи, показує, що існуючий рівень фінансування дорожньої галузі не задовольняє потреби економіки, стримує розвиток регіонів та сталий розвиток підприємств дорожньої галузі.

Теоретичні та методологічні основи формування та використання фінансових ресурсів підприємствами ДГ, а також проблеми розвитку системи фінансування транспортної інфраструктури висвітлювали у своїй праці А.В. Базилюк, А.О. Безуглий, Н.М. Бондар, М.М. Бурмака, Т.В. Деділова, Я.В. Догадайло, О.В. Жулин, В.В. Концева, І.А. Проценко, І.П. Садловська, І.О. Хоменко, Є.С. Цюман та ряд інших науковців, при цьому питання, пов'язані із залученням

нових джерел фінансування, потребують подальшого поглибленого дослідження.

Таким чином, наукова та практична значущість проблем розроблення механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ та удосконалення методичного апарату щодо їх ефективного розподілу набуває актуального значення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота має безпосередній зв'язок з Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 роки, затвердженою Постановою КМУ від 21 березня 2018 р. № 382.

Основні положення, висновки та рекомендації, отримані в дисертації, були використані при виконанні науково-дослідної роботи у Національному транспортному університеті за темою «Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення розвитку підприємств автотранспорту та дорожнього господарства» (номер державної реєстрації 0116U007238) – автором обґрунтовано доцільність впровадження плати з великовантажних транспортних засобів за проїзд автомобільними дорогами загального користування, а також науково-дослідних робіт ДП «ДерждорНДІ» за темами: «Провести наукове дослідження щодо соціально-економічних та фінансових аспектів реалізації заходів з реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» (номер державної реєстрації 0116U007483) – автором сформовано концептуальні засади реформування організаційно-функціональної системи фінансування підприємств дорожнього господарства; «Провести наукове дослідження щодо пошуку додаткових джерел фінансування дорожнього господарства в умовах збільшення частки автомобілів з електричними і гібридними силовими установками» (номер державної реєстрації 0118U000762) – автором розроблено порядок розрахунку розміру плати за проїзд з транспортних засобів з альтернативними до двигунів внутрішнього згоряння силовими установками; «Провести наукове дослідження щодо запровадження системи збору плати за проїзд з вантажних транспортних засобів та оцінити її вплив на соціально-економічний розвиток держави» (номер державної реєстрації 0116U007485) – автором визначено соціально-економічні показники ефективності запровадження цільових зборів з окремих категорій транспортних засобів; «Виконати аналіз та розробити методику оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування» (номер державної реєстрації 0117U001930) – автором удосконалено методичні основи оцінювання ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування за інтегральним показником; «Виконати наукове обґрунтування доцільності впровадження системи збору плати з великовагових транспортних засобів для відшкодування шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування» (номер державної реєстрації 0112U004901) – автором сформовано основні аспекти визначення розміру плати за проїзд з великовантажних транспортних засобів та проведено оцінку соціально-економічного ефекту від запровадження такої плати.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розвиток науково-методичних основ і розробка практичних рекомендацій з формування

організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ.

Для досягнення мети поставлено і вирішено такі завдання:

- дослідити теоретико-методичні засади процесів фінансування в ДГ;
- узагальнити світовий досвід щодо систем фінансування та управління ДГ;
- проаналізувати стан нормативно-правового забезпечення фінансування в ДГ;
- сформувати організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ та здійснити його практичну реалізацію;
- розробити методичні засади розрахунку розміру плати за проїзд для окремих категорій транспортних засобів як інструмент обґрунтування обсягу залученого фінансування;
- удосконалити методичні положення розподілу фінансових ресурсів в ДГ з урахуванням процесів децентралізації для можливості залучення співфінансування з місцевих бюджетів як додаткового джерела фінансування підприємств ДГ.

Об'єкт дослідження – процеси фінансування підприємств ДГ.

Предмет дослідження – науково-методичні аспекти формування і реалізації організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ.

Методи дослідження. Теоретичною базою дисертаційної роботи є наукові дослідження українських та зарубіжних вчених, в яких приділяється увага проблемам залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ.

Інформаційною основою дослідження є законодавчі акти і постанови Верховної Ради України, Укази Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, матеріали державних статистичних органів України, розпорядчі, інструктивні та методичні документи Державного агентства автомобільних доріг України (далі - Укравтодор), а також статистичні і фактичні дані, опубліковані в науковій літературі та періодичних виданнях, фінансова та управлінська звітність окремих підприємств ДГ, матеріали науково-практичних конференцій, монографії, дисертаційні роботи, інформаційні ресурси мережі Інтернет, власні дослідження автора.

В процесі дослідження використано методи: теоретичного узагальнення і порівняння, системного підходу - для формування організаційно-економічного забезпечення фінансування ДГ; системно-логічного підходу - для дослідження основних проблем фінансування підприємств ДГ; статистичного збору та обробки даних - для аналізу системи фінансування ДГ України; експертно-аналітичний - для формування нових підходів до визначення розміру плати за проїзд; формалізації - для встановлення порядку розподілу фінансування між дорожніми підприємствами з урахуванням показників співфінансування; економіко-математичний - для удосконалення порядку розподілу фінансових ресурсів на розвиток автомобільних доріг; графічний - для побудови аналітичних, ілюстративних графіків й діаграм; абстрактно-логічний підхід - для формулювання висновків.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні теоретичних положень та обґрунтуванні методичних і практичних рекомендацій щодо

формування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ.

Вперше:

- розроблено організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств дорожнього господарства, який складається з організаційної схеми управління фінансуванням в дорожньому господарстві та з економічної компоненти обґрунтування розміру залученого фінансування. Організаційна схема включає створення нових інституцій в дорожньому господарстві, які будуть планувати розвиток підприємств дорожнього господарства з урахуванням середньо- і довгострокової перспективи та використовувати сучасні електронні комунікаційні технології безконтактної ідентифікації транспортних засобів для обліку їх пробігу. Економічна компонента полягає у формуванні нового науково-методичного апарату обґрунтування витрат в дорожньому господарстві на основі принципів «соціальної справедливості». Запровадження механізму дозволить збільшити обсяги виконання дорожніх робіт та забезпечить покращення фінансових результатів діяльності підприємств дорожнього господарства;

удосконалено:

- науково-практичні положення щодо розподілу фінансових ресурсів між підприємствами дорожнього господарства в умовах децентралізації, які реалізовані шляхом запровадження інструментарію взаємодії між центральними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування для залучення співфінансування на розвиток автомобільних доріг державного значення. Удосконалені положення, на відміну від існуючих, дозволять органам місцевого самоврядування впливати на планування розвитку дорожньої інфраструктури в межах їхньої адміністративно-територіальної одиниці та на завантаженість обсягами робіт з будівництва та ремонту місцевих дорожніх підприємств в залежності від потреб економіки регіону;

- науково-методичні основи оцінювання ефективності державних цільових програм розвитку дорожнього господарства, що полягають у визначенні інтегрального показника ефективності інвестицій в розвиток дорожньої інфраструктури. На відміну від існуючого, такий підхід дозволить визначити ефективність виконання завдань і заходів державних цільових програм розвитку і оцінити їх вплив на залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ ще на етапі реалізації програми для можливості оперативного прийняття обґрунтованих управлінських рішень;

набули подальшого розвитку:

- поняття «дорожнє господарство» в контексті розвитку організаційно-економічних зв'язків між суб'єктами дорожнього господарства. В існуючому визначенні «дорожнє господарство» розглядається як єдиний закритий виробничо-господарський комплекс, а в авторському визначенні врахована можливість застосування організаційно-економічних інструментів впливу на виробничо-господарські плани дорожнього господарства іншими суб'єктами господарювання, які не входять до цього комплексу, але зацікавлені в розвитку дорожньої мережі окремих територій;

- науково-методичні засади визначення розміру плати за проїзд по автомобільним дорогам загального користування для транспортних засобів з альтернативними до двигунів внутрішнього згорання силовими установками та для великовантажних транспортних засобів. Їх застосування дає можливість встановити диференційований економічно обґрунтований розмір плати за проїзд, при визначенні якого застосовується принцип «соціальної справедливості». Цей принцип передбачає, що платять всі власники і користувачі транспортних засобів, але кожен з них платить в обґрунтованому для його типу транспортного засобу розмірі, на відміну від існуючого порядку, коли всі платять, в основному, через оподаткування палива.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані й обґрунтовані основні положення дисертаційної роботи, досліджені теоретичні і методичні розробки доведено до рівня практичних рекомендацій, які використані:

- Державним агентством автомобільних доріг при формуванні пропозицій щодо реформування системи фінансування ДГ та при оцінюванні ефективності завдань і заходів Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки виконання (довідка про впровадження № 6.3-4-145 від 30.12.2020 р.);

- Службою автомобільних доріг в Івано-Франківській області при організації процесу залучення додаткового співфінансування розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення з місцевих бюджетів (довідка про впровадження № 03-25/2088 від 15.12.2020р.);

- ТОВ «ДС ПРОМ ГРУП» при розрахунку розміру плати за проїзд по автомобільних дорогах загального користування з великовантажних транспортних засобів для встановлення можливих витрат, які понесе підприємство за їх використання (довідка про впровадження № 17-2/1220 від 17.12.2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, в якій представлено авторський підхід і особисто одержані теоретичні та практичні результати щодо формування та ефективного функціонування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати виконаного дослідження доповідались автором та отримали схвалення на 2 міжнародних та 3 науково-практичних конференціях, а саме: на LXXI, LXXV, LXXVI наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (Київ, 2015, 2019, 2020 рр.), міжнародній конференції молодих вчених «Арена транспортних досліджень (TRA2014)» (Париж, 2014 р.), 26-ому Всесвітньому дорожньому конгресі міжнародних дорожніх асоціацій (PIARC) (Абу-Дабі, жовтень 2019 р.).

Публікації. Результати дослідження опубліковано у 16 наукових працях, з них: 1 монографія у співавторстві, 10 статей (в т.ч. 3 – у наукових фахових виданнях України, 1 – в електронному фаховому виданні України, 1 – у міжнародному виданні (Scopus), 5 – в інших науково-періодичних виданнях), з яких 3 одноосібного характеру; 5 публікацій апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій 6,8 д.а., з яких 5,5 д.а. належать особисто автору.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Основний зміст роботи викладено на 162 сторінках і включає 21 таблицю, 20 рисунків (1 на окремій сторінці), список використаних джерел нараховує 188 найменувань на 21 сторінці та 9 додатків – на 39 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, визначено мету та завдання роботи, об'єкт і предмет, наведено перелік використаних методів, сформульовано наукову новизну, значимість і практичну цінність одержаних результатів, представлено дані щодо їх апробації та опублікування.

У першому розділі «**Теоретичні основи формування фінансових ресурсів підприємств дорожнього господарства**» визначено теоретико-методичні засади формування джерел фінансування ДГ, досліджено сутність організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ та проаналізовано світовий досвід щодо систем фінансування та управління ДГ.

Узагальнення теоретичних положень щодо поняття «організаційно-економічний механізм» показало, що його можна визначити як певну систему організаційних та економічних форм, методів, важелів, інструментів, процедур тощо, що діють на різних рівнях економіки. В контексті розвитку організаційно-економічних зв'язків між суб'єктами ДГ обґрунтовано авторське трактування поняття «дорожнє господарство». За результатами узагальнення теоретичних положень та методичних засад «дорожнє господарство» визначено як систему організаційних, економічних і правових зв'язків між єдиним виробничо-господарським комплексом, до складу якого входять автомобільні дороги загального користування та мости на них, а також дорожньо-будівельні та експлуатаційні підприємства, з однієї сторони, та суб'єкти господарювання, які не входять до цього комплексу, але мають власний інтерес щодо планів розвитку дорожньої мережі окремих територій, з іншої сторони, взаємодія яких спрямована на активізацію розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування.

Узагальнення світового досвіду щодо систем фінансування та управління ДГ показало, що основною системою формування джерел фінансування підприємств ДГ, на сьогодні, є система змішаного оподаткування, коли поєднуються непряме та пряме оподаткування. Проте найбільш прогресивною системою формування джерел фінансування ДГ є система «користувач платить». За цією системою платять усі кінцеві споживачі під час користування дорожньою інфраструктурою, але сплачують за принципом «соціальної справедливості», тобто тільки за фактично

виконані дії (пробіг, масу транспортного засобу (ТЗ), рівень забруднення навколишнього середовища тощо).

У другому розділі «**Нормативно-правове забезпечення та оцінка стану фінансування підприємств дорожнього господарства**» проаналізовано діючу організаційно-функціональну систему фінансування підприємств ДГ України та нормативно-правове забезпечення формування та використання фінансових ресурсів в ДГ, проведено оцінку поточного стану фінансування підприємств ДГ з урахуванням нормативної потреби.

Діюче нормативне забезпечення організаційно-функціональної системи фінансування ДГ України спрямоване на централізацію управління мережею автомобільних доріг державного значення, що обмежує повноваження місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо забезпечення розвитку та утримання зазначеної мережі в межах їхніх адміністративно - територіальних одиниць і, як наслідок, соціально-економічного розвитку регіонів. Функцію управління автомобільними дорогами загального користування державного значення в країні здійснює Укравтодор, який забезпечує реалізацію державної політики у сфері ДГ та управління автомобільними дорогами. Органи місцевої влади не мають заходів впливу щодо розподілу фінансових ресурсів на об'єкти мережі автомобільних доріг державного значення, хоча основна транспортна робота в межах їхньої адміністративної території зосереджена саме на дорогах державного значення, а це не дозволяє повною мірою вирішувати питання розвитку економіки регіону. У зв'язку з цим визначено необхідність внесення змін до діючих нормативно-правових актів щодо чіткого розмежування повноважень і відповідальності центральних органів влади по формуванню і реалізації державної політики в сфері ДГ щодо розвитку автомобільних доріг державного значення.

Проведено оцінку існуючого і прогнозного стану фінансування ДГ за джерелами надходження (рис. 1), яка показала, що основним джерелом фінансування є Державний дорожній фонд (в складі державного бюджету), надходження до якого за прогнозом будуть зменшуватись з 2021 року.

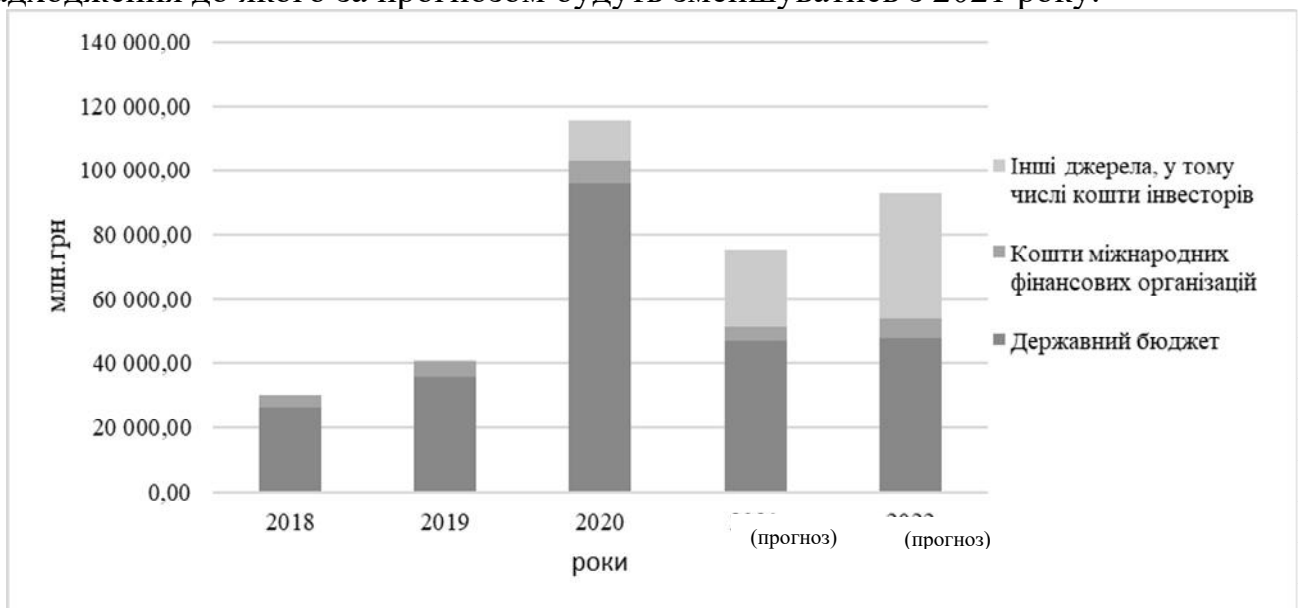


Рисунок 1 - Обсяги фінансування дорожнього господарства з різних джерел

Проаналізовано транспортно-експлуатаційний стан мережі автомобільних доріг загального користування державного значення та визначено прогнозну потребу в фінансових ресурсах на розвиток мережі (табл. 1).

Таблиця 1 – Прогноз рівня надходжень та видатків ДГ до 2028 р., млн. грн.

Рік	Прогнозний обсяг		
	надходжень на потреби ДГ з усіх джерел	видатків на потреби ДГ (нормативна потреба)	різниці між рівнем надходжень та видатків
2021	75253,82	384797,0	- 309543,18
2025	99987,3	458572,0	-358584,7
2028	115608,0	523307,0	- 407699,0

Різниця між рівнем надходження та потребою у фінансуванні в 2021 році становитиме більше 300 млрд. грн і з роками тільки збільшуватиметься. Це пов'язано із зменшенням надходжень до Державного дорожнього фонду від основного джерела - акцизного податку та ввізного мита на нафтопродукти на фоні збільшення кількості ТЗ з альтернативними до двигунів внутрішнього згоряння силовими установками.

У дорожніх підприємств є значний потенціал для росту виробничих потужностей (табл.2) і збільшення фінансування ДГ стане причиною підвищення конкуренції. Запровадження додаткових джерел фінансування ДГ стимулюватиме ріст економіки та розвиток підприємств ДГ.

Таблиця 2 – Рівень фінансового забезпечення підприємств ДГ

Назва організації	Надходження в 2019 році, млн.грн	Надходження в 2020 році, млн.грн	Приріст обсягів фінансування,%
ТОВ "АВТОМАГІСТРАЛЬ-ПІВДЕНЬ"	6 532 ,1	17 940, 1	175
ТОВ "Онур конструкторів інтернешнл"	3 737, 6	9 026, 9	142
ТОВ "РДС"	2 298, 2	8 787 ,6	282
ONUR	1 246, 7	7 176, 7	476
ТОВ "СП"АВТОСТРАДА"	1 567, 8	6 003 ,5	283
ТОВ "ПБС"	1 311 ,5	5 128 ,7	291
ТзОВ "Техно-Буд-Центр"	1 023, 2	3 599, 2	252
ПрАТ "Хмельницьке ШБУ № 56"	471, 3	3 035, 4	544
ТОВ "ШБУ 77"	999,8	2 930,6	193
ТОВ "ШБ "Альтком"	923,0	2 569 ,1	178

Існуючий рівень фінансування підприємств ДГ та відсутність прогнозованості надходжень в Державний дорожній фонд на середньо- і довгострокову перспективу – це основні причини, які заважають розвитку підприємств ДГ, оскільки вони змушені планувати свій розвиток в умовах відсутності гарантій стабільного фінансування робіт з будівництва та ремонту автомобільних доріг, що підвищує ризики інвестування в оновлення їх основних виробничих фондів.

У третьому розділі «**Формування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств дорожнього господарства**» наведено концептуальні засади формування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств

ДГ, розроблено методичні основи обґрунтування порядку визначення розміру плати за проїзд та визначено ефективність розподілу залученого фінансування між підприємствами ДГ в умовах децентралізації.

Оскільки фінансування ДГ за рахунок акцизів на паливо із нафтопродуктів скорочується, що значною мірою зумовлено стрімким зростанням попиту на автомобілі з електричними та гібридними силовими установками, виникає потреба залучення додаткових або альтернативних джерел фінансування зі зміною принципів наповнення Державного дорожнього фонду - «користувач платить» шляхом запровадження нової структури джерел фінансування, які будуть формуватися користувачами автомобільних доріг за фактичне використання дорожньої мережі в залежності від пробігу ТЗ, а не від кількості використаного палива.

Сформовано напрями реформування системи фінансування ДГ, які реалізують функціонування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ:

1. Зміна структури фінансування підприємств ДГ.
2. Обґрунтування порядку визначення розміру плати за проїзд з великовантажних ТЗ та електромобілів.
3. Удосконалення порядку розподілу фінансових ресурсів між підприємствами ДГ через коефіцієнт співфінансування.
4. Інституційні зміни в системі управління ДГ та перехід на середньо і довгострокове планування виконання дорожніх робіт підприємствами ДГ.
5. Застосування інноваційних технологій в ДГ для запровадження електронної системи збору за проїзд (СЗП).

Зміна принципів формування структури джерел наповнення дорожнього фонду за підходом «користувач платить» дає можливість встановити плату за проїзд з усіх типів ТЗ за принципом «соціальної справедливості», який передбачає сплату всіх власників і користувачів транспортних засобів в диференційованих та економічно обґрунтованих розмірах для кожного типу ТЗ та величини пробігу. Запропонована концепція залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ проілюстрована на рис.2.

Реалізація нової концепції залучення фінансових ресурсів в ДГ за принципом «користувач платить» не можлива без використання сучасних електронних комунікаційних технологій безконтактної ідентифікації ТЗ і відслідковування їх пробігу. В роботі наведено основні технології, які можуть лягти в основу створення електронної СЗП та проведено аналіз капіталовкладень у різні технології.

Реалізувати проект будівництва та експлуатації СЗП можливо як за рахунок державних так і приватних інвестицій. Світовий досвід реалізації аналогічних систем показує високу ефективність застосування державно-приватного партнерства (ДПП), оскільки саме фінансова модель реалізації ДПП передбачає розподіл тягаря значних початкових інвестицій в запровадження СЗП між державою та приватними інвесторами, залишаючи при цьому усі об'єкти новоствореної інфраструктури у власності держави.

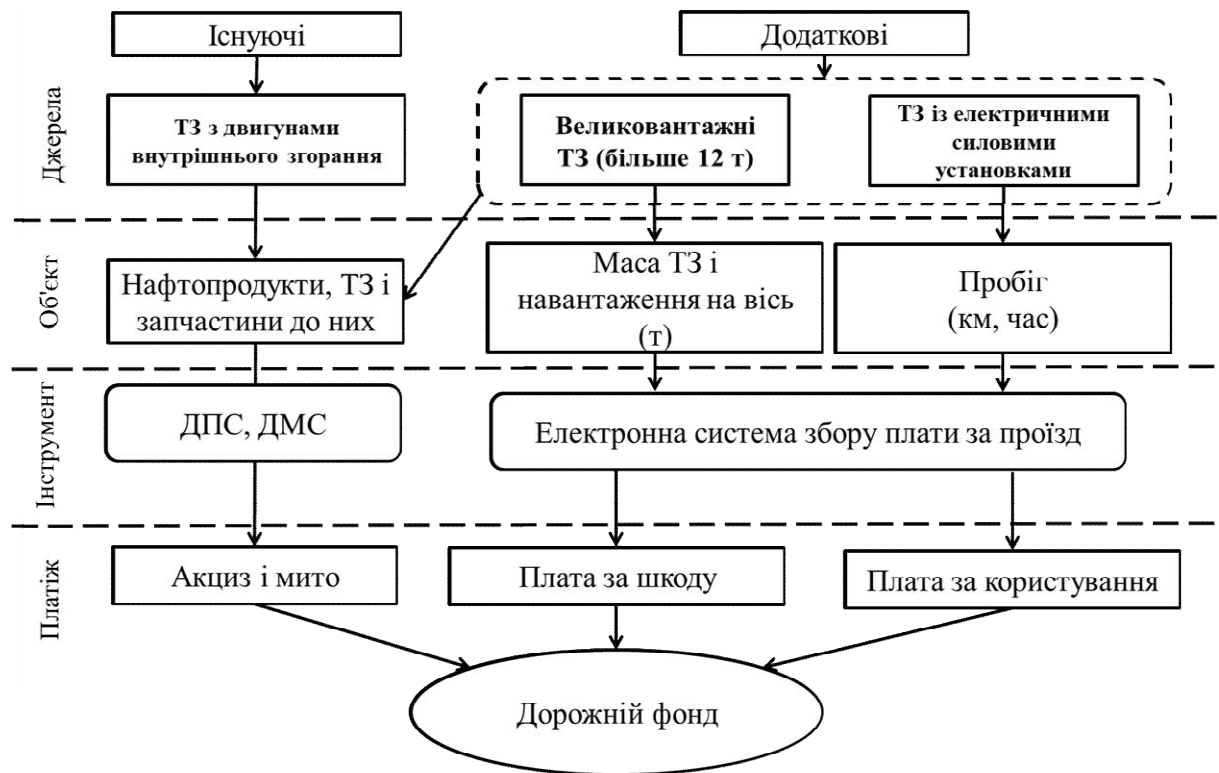


Рисунок 2 – Концепція залучення додаткових надходжень до дорожнього фонду

Запропоновані в дисертаційній роботі напрями реформування системи фінансування ДГ дозволили сформувати організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ (рис.3), основою якого є створення Агентства з фінансування будівництва автомобільних доріг для забезпечення належного функціонування усіх його елементів.

Результатом функціонування механізму є:

1. Економічна ефективність розподілу державних фінансових ресурсів на підставі всебічного аналізу економічної ситуації в країні та регіонах з метою виваженого встановлення пропорцій розподілу зазначених доходів між Державним дорожнім та територіальними дорожніми фондами. В розрахунок необхідно брати увесь життєвий цикл інфраструктурного об'єкту.

2. Об'єктивність розподілу, яка зумовлює необхідність прозорого і публічного розподілу надходжень залежно від потреби регіонів у фінансових ресурсах.

3. Прогнозованість, яка передбачає розподіл фінансових ресурсів між об'єктами дорожньої інфраструктури з урахуванням як середньо- або довгострокового планування робіт з будівництва та ремонту автомобільних доріг, так і необхідності їх фінансування протягом усього життєвого циклу об'єкту.

4. Цільовим використанням фінансування, оскільки доходи дорожнього фонду є спеціальними та призначені на конкретну задачу.

5. Уніфікація вимог до всіх органів місцевого самоврядування, які хочуть щоб в їхньому регіоні реалізовувались великі інфраструктурні об'єкти та встановлювались єдині прозорі вимоги, що забезпечить розвиток конкуренції між регіонами за інвестиції в їхню економіку шляхом стимулювання органів місцевого самоврядування до інвестування в транспортну інфраструктуру.

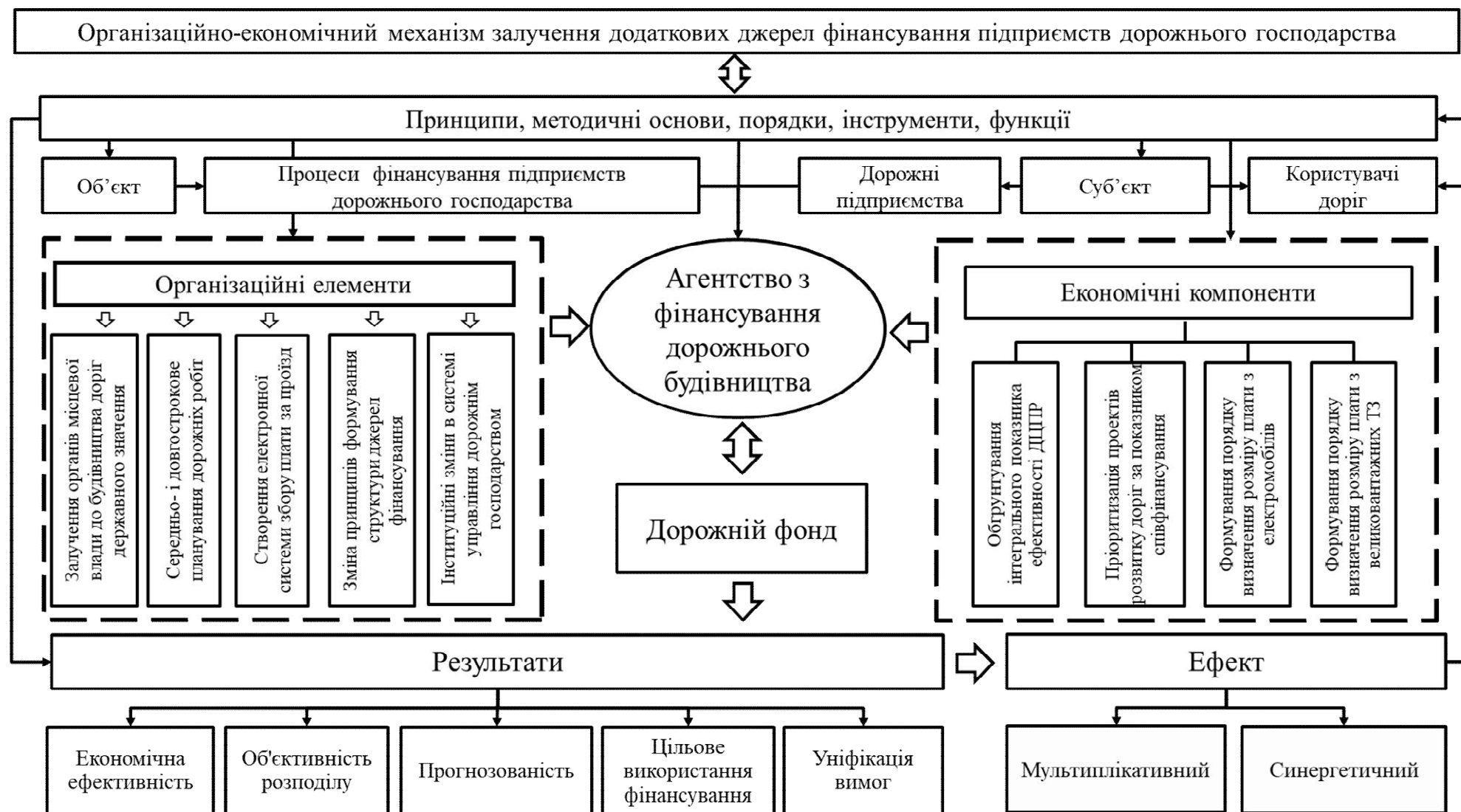


Рисунок 3 – Організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ

Організаційно-економічний механізм ефективно функціонує за умови середньо- і довгострокового планування дорожніх робіт, яке забезпечується розробкою державних цільових програм розвитку ДГ. В роботі наведено науково-методичні основи оцінювання ефективності завдань і заходів державних цільових програм розвитку ДГ за інтегральним показником, який дозволить виявити недоліки в планування та прийняти управлінських рішень щодо підвищення ефективності розподілу залученого фінансування.

Розрахунок відповідних розмірів плати за проїзд, як додаткових джерел фінансування підприємств ДГ в Україні пропонується здійснювати шляхом встановлення:

1) додаткової плати за проїзд з великовантажних ТЗ;

2) плати за проїзд для ТЗ із альтернативними до двигунів внутрішнього згоряння силовими установками (далі – електромобілів).

Розрахунок розміру плати за проїзд з великовантажних ТЗ проводиться за формулою:

$$V_B = \sum_{k=1}^5 (T_k \times q_k \times q_{eco} \times q_o \times L_k), \quad (1)$$

де: V_B – сума збору з великовантажних ТЗ, грн.;

T_k – тариф проїзду 1 км автомобільної дороги «k» категорії, грн/км;

q_k – коефіцієнт, який враховує категорію дороги;

q_{eco} – коефіцієнт, який враховує клас викидів двигуна;

q_o – коефіцієнт, який враховує кількість осей;

L_k – пробіг по дорозі «k» категорії, км.

Розрахунок розміру плати з користувачів електромобілів за проїзд проводиться за формулою:

$$V_A = N_E \times K_A \times L_e, \quad (2)$$

де V_A – сума збору з електромобілів, грн

N_E – сумарна потужність двигунів електромобіля (силової установки), кВт;

K_A – показник приведення до акцизного податку, грн/кВт на 1 км:

$$K_A = \frac{\bar{A}_t}{\overline{TЗП}_t}, \quad (3)$$

де $\bar{A}_t$ – усереднена за видами палива з нафтопродуктів сума акцизного податку з 1 л, грн;

$\overline{TЗП}_t$ – усереднена за питомою теплотою згоряння теплотворна здатність 1 л палива з нафтопродуктів, кВт·год;

L_e – пробіг електромобіля, км.

Розроблено методичний підхід до ранжування проектів розвитку мережі автомобільних доріг за показником ефективності та коефіцієнтом співфінансування, які узгоджують загальнодержавні інтереси та інтереси органів місцевої влади. Адже основним джерелом фінансового забезпечення дорожніх підприємств є державні

фінансові ресурси Державного дорожнього та місцевих дорожніх фондів України, які наповнюються за рахунок податків користувачів доріг.

Порядок розподілу фінансових ресурсів в ДГ з урахуванням процесів децентралізації наведений на рис. 4.

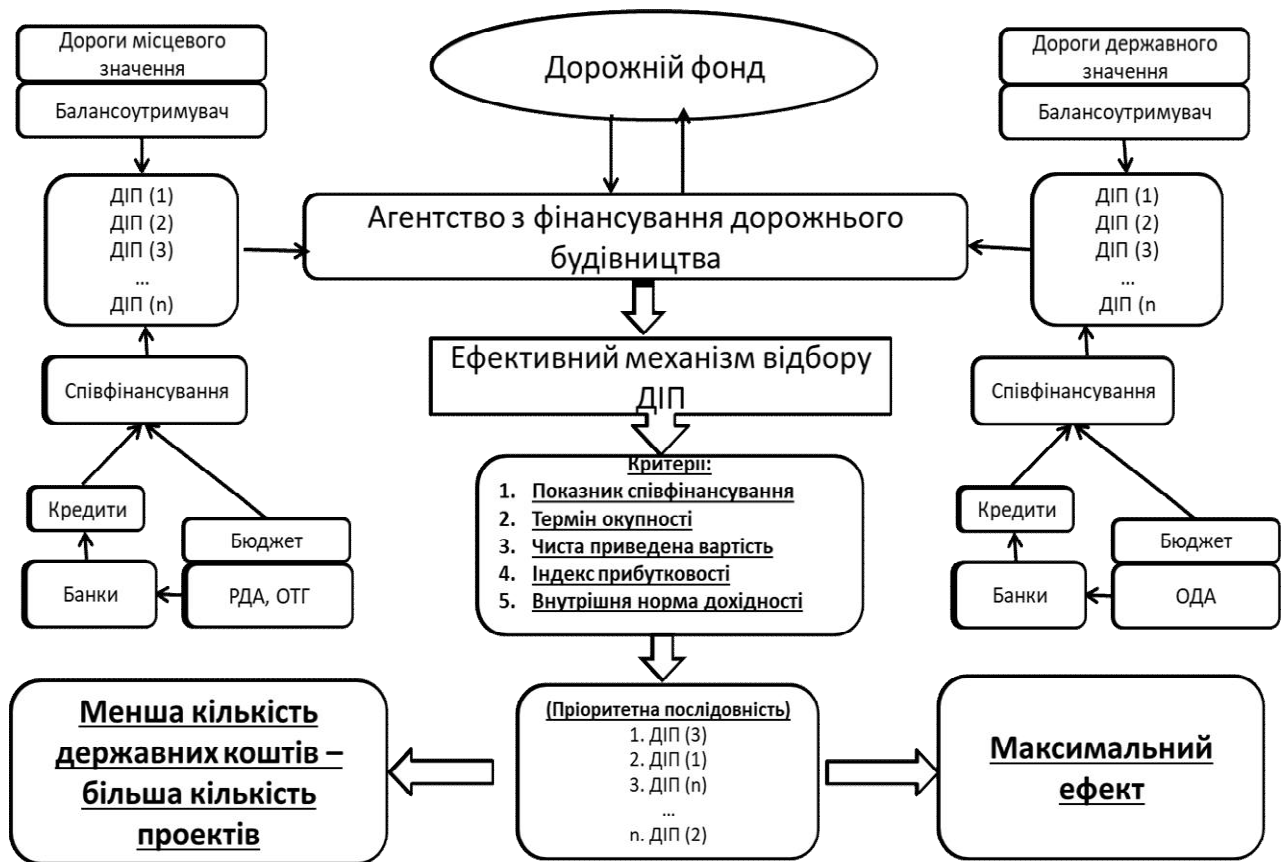


Рисунок 4 – Удосконалений порядок розподілу фінансових ресурсів на розвиток мережі автомобільних доріг державного значення

В процесі дослідження розроблено порядок пріоритизації ділянок доріг, що потребують виконання робіт з будівництва та ремонту, за показником економічного ефекту з урахуванням коефіцієнту співфінансування для стимулювання органів місцевого самоврядування до участі у фінансуванні розвитку мережі автомобільних доріг державного значення в межах їхньої адміністративно-територіальних одиниць:

$$E^i_s = \sum E^i_{од} \times (1 + S^i), \quad (4)$$

де E^i_s – економічний ефект від фінансування робіт з будівництва та ремонту із урахуванням залученого співфінансування і-го об'єкту, грн;

$\sum E^i_{од}$ – соціально-економічний ефект від фінансування робіт з будівництва та ремонту на автомобільних дорогах загального користування, грн;

S^i – коефіцієнт співфінансування:

$$S^i = \frac{F_{спів}}{F^i - F_{спів}}, \quad (5)$$

де $F_{спів}$ – обсяг коштів співфінансування з місцевих бюджетів, грн;

F^i – загальна потреба в фінансових ресурсах на реалізацію і-го об'єкту, грн.

В роботі визначено ділянки доріг пріоритетного фінансування шляхом їх ранжування за показниками економічного ефекту із урахуванням залученого співфінансування (табл. 3).

Таблиця 3 – Оцінка впливу рівня співфінансування на пріоритетність фінансування дорожньо-будівельних робіт

№	Індекс дороги	Назва дороги	Потреба у фінансуванні, млрд грн	Протяжність об'єкта, км	Соціально-економічний ефект на 1 км, млн грн	Місце у рейтингу без співфінансування	Рівень співфінансування у %	Коефіцієнт співфінансування	Економічний ефект зі співфінансуванням, млрд.грн	Місце у рейтингу із співфінансуванням
1	Р-40	Рава-Руська - Яворів - Судова Вишня	0,56	26	107,855	18	80	5,00	539,275	1
2	М-09	Тернопіль - Львів - Рава-Руська (на м. Люблін)	0,28	12,9	459,033	1	0	1,00	459,033	2
3	М-08	Обхід м. Ужгорода - контрольньо-пропускний пункт "Ужгород"	0,29	13,5	278,581	4	30	1,43	397,9729	3
4	М-19	Доманове (на м. Брест) - Ковель - Чернівці - Терембле (на м. Бухарест)	6,2	289,7	354,867	2	10	1,11	394,2967	4
5	Н-03	Житомир - Чернівці	2,28	127	294,082	3	20	1,25	367,6025	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	М-24	Велика Добронь - Мукачеве - Берегове – контрольньо-пропускний пункт «Лужанка»	0,29	13,7	110,634	17	15	1,18	130,1576	18

Розроблений організаційно-економічний механізм забезпечує залучення додаткового фінансування і стимулювання до інвестицій та розвитку підприємств ДГ. Застосування методичних розробок дозволяє територіальним громадам, які мають намір інвестувати в розвиток дорожньої інфраструктури, збільшити фінансове забезпечення підприємств ДГ, що розташовані в межах їхньої адміністративно-територіальної одиниці. Реалізований організаційно-економічний механізм забезпечить досягнення поставлених завдань та дозволить покращити результати виробничо-господарської діяльності підприємств ДГ.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання наукового завдання щодо формування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ. Основні науково-практичні висновки полягають у наступному:

1. Поглиблено теоретичну базу джерел фінансування підприємств ДГ, розподілу та управління фінансовими ресурсами в ДГ. Для залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ виникла необхідність у авторському

трактуванні поняття «дорожнє господарство» в контексті розвитку організаційно-економічних зв'язків між суб'єктами ДГ. За результатами узагальнення фундаментальних засад та теоретичних положень «дорожнє господарство» визначено як систему організаційних, економічних і правових зв'язків між різними суб'єктами господарювання, взаємодія яких спрямована на активізацію розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування.

2. Узагальнено світовий досвід системи фінансування та управління ДГ. У більшості країн створено Міністерства, які відповідають за транспорт та створюють окреме відомство або адміністрацію у складі таких міністерств для управління ДГ з різними функціями, що покладаються на ці міністерства та відомства. Відповідно відмінності в рівні делегування функцій управління та фінансування ДГ та підходами до управління розвитком дорожньої інфраструктури є різними в світі, але Міністерство інфраструктури залишається відповідальним за загальну транспортну політику та встановлення механізмів контролю і балансу належного управління та управління фінансовими ризиками.

3. Досліджено стан нормативно-правового забезпечення фінансування ДГ, яке не відповідає основним положенням реформи децентралізації влади в Україні, що проявляється в обмеженні повноважень місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо забезпечення розвитку та утримання мережі доріг в межах їхніх адміністративно - територіальних одиниць. Визначено необхідність удосконалення нормативно-правового забезпечення розмежування повноважень і відповідальності центральних органів влади за реалізацію державної політики розвитку автомобільних доріг державного значення та їх утримання. Аналіз фінансового забезпечення підприємств ДГ показав, що для забезпечення нормативного рівня їх фінансування необхідно залучати до дорожнього фонду значні обсяги додаткових фінансових ресурсів.

4. Визначено основні напрями реформування організаційно-функціональної системи фінансування ДГ. Для забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування державного значення сформовано організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств ДГ, який складається з організаційної схеми управління ДГ та з економічної компоненти обґрунтування розміру залученого фінансування. Ключовим елементом організаційної схеми є створення Агентства з фінансування будівництва автомобільних доріг, яке плануватиме розвиток підприємств ДГ з урахуванням середньо- і довгострокової перспективи та використовуватиме сучасні електронні технології безконтактної ідентифікації ТЗ для обліку їх пробігу. Економічна компонента полягає у формуванні науково-методичних засад обґрунтування витрат в ДГ та науково-методичних основ оцінювання ефективності завдань і заходів державних цільових програм розвитку ДГ. Практична реалізація даного механізму базується на сукупності методів, важелів, інструментів, положень, процедур та підвищує ефективність діяльності підприємств ДГ.

5. Обґрунтовано науково-методичні засади розрахунку розміру плати за проїзд для автомобілів з альтернативними до двигунів внутрішнього згорання силовими установками (електромобілів) та для великовантажних транспортних засобів, в яких реалізовано підхід «користувач платить». При застосуванні цього підходу

з'являється можливість встановлення плати за проїзд з усіх типів ТЗ, але розмір такої плати встановлюється за принципом «соціальної справедливості», коли платять всі власники і користувачі ТЗ в диференційованих та економічно обґрунтованих розмірах для кожного типу ТЗ та величини його пробігу.

6. Удосконалено положення розподілу фінансових ресурсів між підприємствами ДГ в умовах децентралізації шляхом запровадження інструментарію взаємодії між центральними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування щодо залучення співфінансування на розвиток автомобільних доріг державного значення. Обґрунтовано порядок застосування коефіцієнта співфінансування при розрахунку економічного ефекту від фінансування робіт з будівництва та ремонту на автомобільних дорогах загального користування, що дозволить пріоритизувати розвиток автомобільних доріг з урахуванням соціально-економічних потреб регіонів та держави в цілому. Удосконалені положення дозволять органам місцевої влади впливати на планування розвитку дорожньої інфраструктури в межах їхньої адміністративно-територіальної одиниці та на завантаженість обсягами робіт з будівництва та ремонту на автомобільних дорогах загального користування місцевих дорожніх підприємств.

7. Визначена черговість фінансування ділянок доріг за показником економічного ефекту від фінансування робіт з будівництва та ремонту на автомобільних дорогах загального користування із урахуванням залученого співфінансування. В результаті встановлено, що у випадку надання співфінансування з місцевих бюджетів, підприємства ДГ окремої адміністративно-територіальної одиниці можуть отримати збільшені обсяги робіт з будівництва та ремонту, якщо кошти місцевих бюджетів будуть спрямовуватися на автомобільні дороги державного значення. Підвищення обсягів ремонту та будівництва автомобільних доріг дозволить покращити результати виробничо-господарської діяльності підприємств ДГ, а також стимулюватиме соціально-економічний розвиток окремих регіонів і держави в цілому (мультиплікативний ефект).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Печончик Т.І. Методичні основи фінансового забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу. Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу: монографія / за ред. д.е.н., професора А.В. Базилюк та ін. Київ: Кондор-Видавництво, 2016. С. 147-153 (внесок автора: розширення джерел фінансування ДГ).

Статті у наукових періодичних виданнях іноземних держав

2. Taras I. Pechonchyk, Valentyna V. Kontseva, Artem A. Bezuglyi. Improvement of the Organizational and Economic Mechanism of Financing in the Road Economy. *Journal of Advanced Research in Law and Economics*. ISSN: 2068-696X. Summer 2019, Volume X, Issue 4(42) (особистий внесок автора: запропоновано зміна структури джерел фінансування ДГ шляхом запровадження додаткової плати за проїзд з окремих категорій транспортних засобів) [Scopus, DOI: [https://doi.org/10.14505/jarle.v10.4\(42\).12](https://doi.org/10.14505/jarle.v10.4(42).12)].

Статті у наукових фахових виданнях України

3. Концева В.В., Печончик Т.І. Фінансування потреб дорожньої галузі України: сучасний стан та шляхи вирішення проблем. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ, 2013. Вип. 28 С. 227-232 (особистий внесок автора: проаналізовано стан фінансового забезпечення ДГ та запропоновано запровадження плати за проїзд з великовантажних транспортних засобів).

4. Печончик Т.І. Організаційно-економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. Чернігів: ЧНТУ, 2020. № 1 (21). С. 293-300

5. Печончик Т.І. Оцінка ефективності програмно-цільового методу планування робіт в дорожньому господарстві. *Дороги і мости: збірник наукових праць*. Київ, 2020. Вип. 21. С. 37-46.

6. Печончик Т.І. Методичні підходи до формування плати за проїзд в дорожньому господарстві. *Економіка та суспільство*. 2020. № 22. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/82> DOI:10.32782/2524-0072/2020-22-50 (електронне фахове видання).

Публікації апробаційного характеру

7. Pechonchik T. Organizational and economic mechanism of electronic system implementation for collecting tolls from heavy vehicles on motor roads. Transport Research Arena (TRA) 5th Conference: Transport Solutions from Research to Deployment. Paris, France, 2014, P.508 URL: <https://trid.trb.org/view/1320181>.

8. Печончик Т.І Розширення джерел фінансування дорожнього господарства. Тези доповідей LXXI наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ: НТУ, 2015. С. 389.

9. Печончик Т.І Впровадження цільових зборів за користування дорожньою інфраструктурою для автомобілів з електричними і гібридними силовими установками. Тези доповідей LXXV наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ: НТУ, 2019. С. 446.

10. Pechonchik T., Bezuglyi A. Tolls Collecting System as an Additional Source of the Road Fund Filling. 26th. World Road Congress World Road Association (PIARC). Abu Dhabi, United Arab Emirates, 2019. URL: <https://trid.trb.org/view/1737451>. (особистий внесок автора: сформовано принципи визначення розміру плати за проїзд по автомобільних дорогах для транспортних засобів з альтернативними до двигунів внутрішнього згорання силовими установками).

11. Концева В.В., Печончик Т.І Механізм формування джерел надходжень до дорожнього фонду з власників транспортних засобів з альтернативними до двигунів внутрішнього згорання силовими установками. Тези доповідей LXXVI наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ: НТУ, 2020. С. 390. (особистий внесок автора:

сформовано механізм надходження до дорожнього фонду з власників електромобілів).

Публікації в інших виданнях

12. Безуглий А.О., Ілляш С.І., Печончик Т.І. Організаційно-економічні аспекти ефективного використання фінансових ресурсів в дорожньому господарстві. Дороги і мости. Київ, 2011. Вип. 13. С. 25-28 (особистий внесок автора: сформовано організаційні підходи реформування порядку ефективного використання фінансових ресурсів в ДГ).

13. Безуглий А.О., Печончик Т.І. Економічний механізм розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства як складова стратегії ефективного управління автомобільними дорогами загального користування. Дороги і мости. Київ, 2014. Вип. 14. С. 125-130 (особистий внесок автора: сформовано економічний механізм розподілу фінансових ресурсів в ДГ в частині витрат на експлуатаційне утримання).

14. Печончик Т.І., Оксюта Н.С. Розроблення інвестиційних проектів як механізм ефективного використання бюджетних коштів і коштів інвесторів. Дороги і мости. Київ, 2017. Вип. 17. С. 102-114. DOI: 10.36100/dorogimosti2017.17.102 (особистий внесок автора: надано пропозиції щодо удосконалення порядку оцінки ефективності інвестиційних проектів).

15. Безуглий А.О., Ілляш С.І., Зеленовський В.А., Печончик Т.І., Стасюк Б.О. Вдосконалення системи експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування в Україні. Дороги і мости. Київ, 2017. Вип. 17. С. 14-26. DOI: 10.36100/dorogimosti2017.17.014 (особистий внесок автора: надано пропозиції щодо удосконалення організаційного механізму експлуатаційного утримання мережі доріг).

16. Безуглий А.О., Печончик Т.І., Мудриченко Н.С., Маковська Ю.А. Механізм оцінки ефективності енергосервісу в дорожньому господарстві. Дороги і мости. Київ, 2018. Вип. 18. С. 15-25. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2018.18.015> (особистий внесок автора: сформовано пропозиції щодо оцінки ефективності енергосервісного договору).

АНОТАЦІЯ

Печончик Т.І. Організаційно-економічний механізм залучення додаткових джерел фінансування підприємств дорожнього господарства – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) – Національний транспортний університет, Київ, 2021.

У дисертаційній роботі вирішено науково-практичне завдання, що полягає в розвитку науково-методичних основ і розробці практичних рекомендацій з формування організаційно-економічного механізму залучення додаткових джерел фінансування підприємств дорожнього господарства для активізації процесів відновлення мережі автомобільних доріг державного значення та розвитку підприємств дорожнього господарства України. Досліджено теоретичні аспекти

формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства та уточнено поняття «дорожнє господарство». Сформовано науково-методичний апарат обґрунтування розміру плати за проїзд по автомобільним дорогам загального користування з великовантажних транспортних засобів та електромобілів. В роботі наведено науково-методичні основи оцінювання ефективності державних цільових програм розвитку дорожнього господарства за інтегральним показником.

Удосконалено порядок розподілу фінансових ресурсів між підприємствами дорожнього господарства в умовах децентралізації шляхом запровадження інструментарію взаємодії між центральними органами виконавчої влади та місцевої влади щодо залучення співфінансування на розвиток автомобільних доріг державного значення.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, підприємства дорожнього господарства, джерела фінансування, плата за проїзд, співфінансування.

АННОТАЦИЯ

Печончик Т.И. Организационно-экономический механизм привлечения дополнительных источников финансирования предприятий дорожного хозяйства – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Национальный транспортный университет, Киев, 2021.

В диссертационной работе решено научно-практическое задание, которое заключается в развитии научно-методических основ и разработке практических рекомендаций по формированию организационно-экономического механизма привлечения дополнительных источников финансирования предприятий дорожного хозяйства для активизации процессов восстановления сети автомобильных дорог государственного значения и развития предприятий дорожного хозяйства Украины. Исследованы теоретические аспекты формирования источников финансирования предприятий дорожного хозяйства и уточнено понятие «дорожное хозяйство». Сформирован научно-методический аппарат обоснования размера платы за проезд по автомобильным дорогам общего пользования с большегрузных транспортных средств и электромобилей. В работе представлены научно-методические основы оценки эффективности государственных целевых программ развития дорожного хозяйства интегральным показателем.

Усовершенствован порядок распределения финансовых ресурсов между предприятиями дорожного хозяйства в условиях децентрализации путем внедрения инструментария взаимодействия между центральными органами исполнительной власти и местных властей по привлечению софинансирования на развитие автомобильных дорог государственного значения.

Ключевые слова: организационно-экономический механизм, предприятия дорожного хозяйства, источники финансирования, плата за проезд, софинансирование.

ABSTRACT

Pechonchyk T.I. Organizational and economic mechanism for attracting additional sources of financing for road enterprises – The manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of economic sciences according to specialty 08.00.04 – Economy and management of enterprises (according to the types of economic activity) - National Transport University, Kyiv, 2021.

The dissertation solved the scientific and practical task, which is to develop scientific and methodological foundations and develop practical recommendations for the formation of organizational and economic mechanism to attract additional sources of financing of road enterprises to enhance the processes of rehabilitation of the road network of state importance and development of road enterprises in Ukraine, which consists of an organizational chart of the financing of road facilities and with the economic component Organizational chart on The economic component is to form a new scientific and methodical apparatus to justify the costs in road sector.

Financing of road sector at the expense of excise taxes on fuel from petroleum products is reducing, which is largely due to the rapid growth in demand for cars with electric and hybrid powertrains, there is a need to attract additional or alternative sources of funding with a change in the principles of filling the State Road Fund - the "user pays" by introducing a new structure of funding sources, which will be formed by road users for the actual

Theoretical aspects of the formation of sources of financing of road economy enterprises were investigated and the concept of "road economy" was clarified. The scientific and methodological apparatus of substantiation of the number of charges for the passage of public roads from heavy-duty vehicles and electric cars was formed. When this approach is applied, it becomes possible to establish tolls from all types of vehicles, but the amount of such toll is set according to the principle of "social justice", when all owners and users of vehicles pay in differentiated and economically justified amounts for each type of vehicles and the amount of their mileage.

The need to improve the regulatory and legal support of the division of powers and responsibilities of central authorities for the implementation of state policy for the development of roads of state importance and their maintenance was determined. The current regulatory support of the organizational-functional system of financing of Ukraine's road sector is aimed at centralizing the management of the road network of state importance, limiting the powers of local executive authorities and local governments to ensure the development and maintenance of this network within their administrative-territorial units and, as a consequence, the socio-economic development of regions.

The developed organizational and economic mechanism ensures the attraction of additional funding and incentives for investment and development of road facilities. The practical implementation of the methodological developments allows territorial communities, which intend to invest in the development of road infrastructure, to increase the financial support of road enterprises located within their administrative-territorial unit.

Key words: organizational and economic mechanism, road maintenance enterprises, funding sources, tolls, co-financing.