

Хід процесу або стан об'єкта аналізу, його якісні та кількісні характеристики відображають індикатори. Саме сукупність індикаторів, яка характеризує стан фінансово-кредитної сфери є найважливішою вхідною інформацією, на якій має базуватися весь процес стратегічного планування фінансової безпеки. Економічна безпека постійно перебуває під впливом політичних, соціально-економічних та соціокультурних чинників, через що її основним завданням є встановлення допустимих меж відхилень значень індикаторів та визначення граничних значень, що можуть спричинити загрози економічній безпеці.

До основних індикаторів, які характеризують фінансову безпеку держави слід віднести:

1. Індикатори бюджетного сектору (дефіцит державного бюджету; розмір дохідної частини бюджету; видатки бюджету (по укрупнених статтях та інше.);

2. Індикатори державного боргу (внутрішній борг; зовнішній борг, витрати і джерела його обслуговування);

3. Індикатори грошово-кредитного сектору (стан платежів у народному господарстві; баланс доходів та грошових витрат населення; загальна грошова маса в обігу; кредити НБУ; процентні ставки тощо);

4. Індикатори інвестиційної сфери (обсяг капітальних вкладань вітчизняних підприємств усіх форм власності; розмір іноземних інвестицій в акції вітчизняних підприємств; розмір іноземних кредитів в інвестиції);

5. Індикатори фінансової безпеки громадян (ВВП на душу населення; мінімальний рівень споживання; середньомісячна зарплата; рівень мінімальної пенсії);

6. Індикатори фінансової безпеки суб'єктів господарювання (мінімальний розмір статутного фонду; величина активів; ліквідність; платоспроможність тощо);

7. Індикатори фінансової безпеки держави (розмір ВВП і національного доходу; загальний обсяг фінансових ресурсів; рівень і темпи інфляції; реальний обмінний курс гривні тощо).

На сьогоднішній день фінансова безпека України має тенденцію до погіршення. Пов'язано це із стадією формування ринкової економіки. Головними у забезпеченні фінансової безпеки нашої країни є її фінансові можливості, які залежать від обсягу фінансових ресурсів, а вони, в свою чергу, на сьогоднішній день залишаються досить обмеженими.

Для того, щоб забезпечити фінансову безпеку необхідно вжити таких заходів:

1) розробити Концепцію фінансової безпеки України;

2) забезпечити вчасне прийняття державного бюджету;

3) створити досконалу та ефективну систему контролю за використанням бюджетних коштів;

4) забезпечити платіжну дисципліну всіх суб'єктів господарської діяльності;

5) припинити витік українського капіталу за кордон;

6) налагодити ефективний державний контроль за здійсненням валютних операцій [2].

Саме виконання цих найважливіших завдань закладе такий фундамент фінансової безпеки нашої країни, за якого ми побудуємо успішну та сильну українську державу.

Література

1. Комарницький І.М. Сутність і шляхи забезпечення фінансової безпеки держави / І.М. Комарницький, І.А. Франів, Б.М. Комарницький // Науковий вісник Національного університету ДПС України : зб. наук. праць. – Сер.: Економіка, право. – 2010. – № 2(49). – С. 23-30.

2. Індикатори фінансової безпеки суспільства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pidruchniki.com/16520205/ekonomika/indikatori>

УДК 658.15

ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА «КОЗЯТИНСЬКИЙ РАЙАВТОДОР»

Володовська М. –ст. 3 курсу, гр. ЗЕПІ
Науковий керівник – викладач Алексєнко О.А.
Вінницький технічний коледж

У тезах висвітлені аспекти формування і функціонування підприємства «Козятинський Райавтодор» в сучасних умовах. Проведено розгляд специфіки розвитку підприємства, як одного з основних підприємств у сфері надання послуг по реконструкції та експлуатації вже діючих доріг у регіоні.

Постановка проблеми. Питання ефективного використання фінансових ресурсів на виконання робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування набуває особливої актуальності в умовах існуючого на сьогоднішній день обмеженого рівня фінансування дорожнього господарства. Такий рівень фінансування погіршує транспортно-експлуатаційні показники стану

автомобільних доріг, а також не сприяє подальшому соціально-економічному розвитку держави. В таких умовах вирішити проблему можна шляхом впровадження довгострокових контрактів з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг за показником рівня їх обслуговування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування та ефективного використання фінансових ресурсів в дорожньому господарстві висвітлюються у працях українських вчених-економістів А.В. Базилук, Н.А. Боровик, Л.П. Бортницької, Г.Г. Волковської, Ю.С. Вдовенка, О.В. Жулин, В.В. Концевої, В.І. Котелянця, О.Т. Ланового, А.М. Новикової, В.Ф. Скорченка, Л.О. Солодкої, І.О. Хоменко та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення основних організаційно-економічних аспектів ефективного використання фінансових ресурсів на підприємстві «Козятинський Райавтодор», що надає послуги з експлуатаційного утримання автомобільних доріг та шляхи їх покращення.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Аналіз фінансових результатів підприємства «Козятинський Райавтодор» є донуючою проблемою в роботі фінансової служби.

Суть існуючої на сьогоднішній день системи фінансування робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування зводиться до оплати за виконані обсяги робіт, а показники прибутку підрядників напряму залежать від

трудомісткості таких робіт. В таких умовах підрядник зацікавлений у збільшенні обсягів робіт і не зацікавлений у поліпшенні їх якості і в оптимізації виробничого процесу шляхом застосування інноваційних технологій, які збільшують продуктивність і зменшують трудомісткість виконання робіт [2, с. 137].

Щорічні стрибки у фінансуванні дорожнього господарства, відсутність прогнозованості витрат на нього призводить до неефективного використання фінансових ресурсів на розвиток та утримання автомобільних доріг (табл.1)[1, ст. 91].

Проте і в таких умовах можливо підвищити ефективність використання наявних фінансових ресурсів, якщо розглянути детальніше фінансові на прикладі філії «Козятинський Райавтодор» (табл.2).

Таблиця 1.

Фінансування дорожнього господарства України

Показник	2013	2014	2015 (план)
Потреба у фінансових ресурсах (обсяг фінансових ресурсів на виконання робіт з поточного ремонту і експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, що передбачений ДЦП 2013-2018*), млн.грн	11857,7	15191,54	12407
Фактичний обсяг фінансових ресурсів на виконання робіт з поточного ремонту і експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, млн.грн	7457,7	3457,7	4100
Покриття потреби у фінансових ресурсах,%	62,9	22,8	33,0
*ДЦП- Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки[1]			

Таблиця 2.

Фінансовий стан підприємства «Козятинський райавтодор»

Показники	2012	2013	Абсолютне відхилення	Відносне відхилення	Виконання плану %
1.Чистий дохід від реалізації	3120,4	3584,3	463,9	14,86	114,8
2.Собівартість реалізованої продукції	2988,1	3439,7	451,6	15,11	115,1
3.Валовий прибуток	132,3	144,6	12,3	9,29	109,3
4.Операційні доходи	72	68,3	-3,7	-5,13	94,9
5.Операційні витрати	163	92	-29,1	-24,02	75,9
6.Фінансовий результат від операційної діяльності	41,3	6,4	-34,9	-84,5	15,5
7.Фінансові витрати	28,9	5,4	-23,4	-81,25	18,8
8.Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	12,4	1,00	-11,4	-91,93	-8,06
9.Чистий прибуток	12,4	1,00	-11,4	-91,93	-8,06

Характеризуючи показники фінансової діяльності досліджуваного підприємства виділити дві протилежні тенденції:

1)позитивна тенденція - збільшення валового прибутку у 2013 році порівняно із 2012 роком на 12, 3 тис.грн, прямопропорційно на це впливає також збільшення чистого доходу від реалізації на 463, 9 тис.грн у цьому періоді.

2)негативна тенденція - сума чистого прибутку на підприємстві «Козятинський райавтодор» значно зменшилась у 2013 році - на 11,4 тис.грн. На це вплинуло зменшення фінансового результату від звичайної діяльності до оподаткування та від

операційної діяльності на 11,4 тис. грн та 34,9 тис. грн відповідно.

Висновки з проведеного дослідження. Узагальнюючи результати проведеного аналізу, можна зробити висновок, що підприємство «Козятинський райавтодор" в цілому є платоспроможним і фінансово стійким. Відсутність простроченої дебіторської та кредиторської заборгованості, свідчить про те, що підприємство вчасно розплачується за своїми зобов'язаннями, а також про ефективну політику в сфері розрахунків.

У ході аналізу також були виявлені й інші негативні тенденції в діяльності досліджуваного

підприємства, а саме: значне зниження показників ефективності використання основних виробничих фондів.

Грунтуючись на результатах проведеного дослідження, для підвищення ефективності виробничо-господарської діяльності ТОВ «Райавтодор» та покращення його фінансового стану можна запропонувати наступні заходи:

- оновити основні засоби підприємства, бо застаріла техніка вимагає багато коштів на поточні ремонти;
- залучити інвесторів для покращення техніко-технологічної бази підприємства;
- знизити матеріальну і трудову складові операційних витрат за рахунок впровадження системи економічно обґрунтованих норм і нормативів та організувати постійний контроль за їх неухильним дотриманням.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки», Офіційний вісник України від 11.10.2013, № 76, ст. 91.

2. Котенюк Г.М. Визначення фінансового стану підприємства формування ринкових відносин в Україні. – 2012. - №10(113). – С. 137-141.

УДК 336.221:352(477)

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ МІСЦЕВОГО ОПОДАТКУВАННЯ В УКРАЇНІ

Григоренко О.-ст. 3 курсу, гр. 3Ф1
Науковий керівник – викладач Попова О.О.
Вінницький технічний коледж

Для більшості сучасних податкових систем характерна велика кількість окремих податкових платежів, з яких вони складаються. Головні причини такої тенденції не викликають яких-небудь сумнівів, якщо зрозуміти, наскільки важливими є надходження від справляння обов'язкових податкових платежів для утворення фінансового базису публічних територіальних утворень у вигляді бюджетів різних рівнів.

Структура місцевих податків і зборів в Україні у 2011 році зазнала суттєвих змін, що було пов'язано саме з прийняттям Податкового кодексу. Так, відбулося скорочення місцевих податків та зборів з 14-ти до 5-ти, серед яких 2 місцевих податки і 3 місцевих збори, а саме: податок на нерухоме майно та єдиний податок, збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності; збір за місця для паркування транспортних засобів і туристичний збір. [3]

З 2015 року до місцевих податків і зборів віднесено також податки на майно, зокрема плата за землю. Завдяки цьому місцеві податки і збори посіли друге місце за обсягом наповнення місцевих бюджетів. Їхня частка в загальній структурі доходів місцевих бюджетів з урахуванням податків на майно та єдиного податку становить 20,7 %, а обсяг – 5,8 млрд грн.

Збільшення надходжень плати за землю зумовлено: збільшенням площ щодо яких проведена грошова оцінка земель; проведенням інвентаризації земельних ділянок, наданих у користування та оренду; переглядом укладених угод на оренду землі та розміру орендної плати.

Другою істотною складовою місцевих податків і зборів був єдиний податок, який надійшов у сумі 2,4 млрд грн, що на 25,2 % більше за обсяги надходжень I кварталу 2014 року. [1]

Таке зростання відбулося, в основному, через збільшення кількості платників податку – фізичних осіб та суб'єктів малого підприємництва.

Ще однією причиною збільшення обсягу надходжень з цього джерела стало віднесення до нього податку з сільськогосподарських товаровиробників, у яких частка сільськогосподарського товаровиробництва за попередній податковий (звітний) рік дорівнює або перевищує 75 %. Його відповідником у попередні періоди був фіксований сільськогосподарський податок, обсяг якого у I кварталі 2014 був незначним і становив 26,8 млн грн.

Збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності (діяв до 1 січня 2015 року), збір за місця для паркування транспортних засобів та туристичний збір займають незначну частку як у структурі податкових надходжень, так і у структурі загальних доходів місцевих бюджетів, яка навіть не наближається до 1%.

Така тенденція, на нашу думку, спричинена тим, що дані збори є вибірковими для їх справляння. Тобто місцевим радам надано право самостійно вирішувати питання щодо їхнього встановлення. Також проблема виникає в тому, що Податковий кодекс України значно ускладнив процедуру справляння збору за місця для паркування транспортних засобів. Місцеві ради не повністю використовують резерви від цього збору по причині відсутності дієвого контролю за наявністю договорів оренди на землю під парковки, меж і розміток місць для паркування, приборів фіксації в'їзду автотранспорту на парковку.

Виникають також сумніви стосовно формування доходної бази місцевих бюджетів за рахунок туристичного збору, оскільки цей податковий платіж може бути запроваджений виключно на туристичній місцевості, до якої неможливо віднести 4/5 територій місцевих громад України, що не користуються попитом серед туристів

Тому, на нашу думку, доцільно розширити права органів місцевого самоврядування у сфері встановлення податків і зборів, а за центральними