

насамперед кадрового забезпечення та роботи з персоналом у державних органах.

Література:

1. Державне кадрове забезпечення в Україні: стан, проблеми та перспективи розвитку: наук. доп. / [Ю.В. Ковбасюк, К.О. Ващенко, Ю.П. Сурмін та ін.]; за заг. ред. Ю.В. Ковбасюка. – К. : НАДУ, 2012. – 72 с.
2. Державне кадрове забезпечення: система роботи з кадрами / [О.В. Дьомін, Г.С. Леліков, В.М. Сороко] // Вісник державної служби України. – 2001. – № 2. – С. 5.
3. Державна служба: організаційно-правові основи і шляхи розвитку / за заг. ред. В.Б. Авер'янова. – К. : Видав. Дім «Ін-Юре», 1999. – 273 с.
4. Кадрова політика в системі державного управління: сучасні проблеми та шляхи їх вирішення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pap.in.ua/1_2016/65.pdf.
5. Стратегія державного кадрового забезпечення – основа модернізації країни : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 31 травня 2012 року). – К. : НАДУ, 2012. – 572 с.

Гусак Тетяна

ст. гр. ФУПОМ-21

Тернопільський національний економічний університет

tansik1995@ukr.net

Науковий керівник – к.е.н., доцент Сидор І.П.

ВИДАТКИ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ

Запорукою ефективного виконання державою своїх функцій є цільове і раціональне використання бюджетних ресурсів, параметри їх розподілу між економічною та соціальною сферою. Останні роки в Україні приймається, здебільшого, соціальний бюджет, основу видатків якого займає соціальна сфера, особливо гостро ця проблема постає у передвиборчий період задля забезпечення підтримки у виборців. Проте, потрібно пам'ятати, що значні соціальні видатки бюджету є видатками на споживання, які не забезпечують зростання ВВП, та відповідно, не сприяють економічному зростанню країни. Це породжує бюджетні ризики та загрози економічній безпеці країни.

Раціональне використання бюджетних коштів вимагає постійного теоретичного аналізу, оцінки показників ефективності, пошуку напрямків оздоровлення бюджетних видатків, узагальнення досвіду різних країн світу.

Видатки на економічну діяльність та науку забезпечують реалізацію економічної функції держави. Ці видатки спрямовуються насамперед на стабілізацію економіки, створення необхідного ринкового середовища, підтримання пріоритетних і базових галузей економіки (зокрема енергетичної, вугільної, нафтогазової галузей, сільського господарства, житлово-комунального господарства, транспортного комплексу, оборонної промисловості), розвиток наукомістких інноваційних технологій, модернізацію інфраструктури тощо. Необхідність такої державної підтримки розвитку економіки зумовлена наявністю нерентабельних або малорентабельних галузей, які є стратегічно важливими для країни. [1]

Роль транспортної інфраструктури в економіці України є великою і залишатиметься такою, її значення тільки зростатиме, особливо у повоєнному відновленні постраждалих регіонів.

В 2017 року планові видатки на розвиток транспорту із урахуванням внесених змін займають найбільшу частку із усіх видатків державного бюджету на економічну діяльність (42,72%). Вони спрямовуються на фінансування дорожнього господарства, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного й інших видів транспорту.

Розглянемо детально динаміку зміни та структури фактичних видатків на транспорт за 2014 – 2016 роки та планові показники 2017 року із урахуванням внесених змін. Найбільший обсяг бюджетних коштів на транспортну галузь з державного бюджету було виділено у 2015 році (23 104,2 млн. грн. або 62,22% усіх економічних видатків), найменше у 2014 році (14 428,9 млн. грн. або 41,93%). Це відбулося за рахунок зростання видатків на автомобільний транспорт (на 81,36 %), повітряний, трубопровідний, інший транспорт та дорожнє господарство. У 2016 році обсяг видатків на транспорт становив 15 335,2 млн. грн. (48,8% загальноекономічних видатків), що на 7769 млн. грн. (33,63%) менше ніж попереднього року і на 959,2 млн. грн. більше ніж у за 2014 рік. У 2017 році урядом заплановано збільшення видатків на забезпечення усіх видів транспорту, крім витрат на водне господарство, які залишаються незмінними уже протягом трьох років. І хоча частка витрат на дорожнє господарство за 4 останніх роки зменшилась на 0,8%, проте ці видатки є одними із пріоритетних напрямків фінансування економічної діяльності і у 2017 році. Постійне зростання видатків на транспорт піднімає питання на державному рівні щодо пошуку значних коштів на ці потреби. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми уряд вбачає залучення коштів міжнародних донорів, зокрема надання кредитів МВФ. Водночас, слід пам'ятати, що ці кредитні ресурси доведеться повертати із значними відсотками, це в свою чергу веде Україні у довгострокову «боргову яму», тому варто шукати інші, більш ефективні шляхи.

Позитивними змінами у фінансуванні видатків на транспорт є те, що 17 листопада 2016 року ВРУ прийняла закон про створення Державного дорожнього фонду України. У цей фонд надходять кошти від акцизів на паливо, спеціальні мита і штрафи за такі порушення, як перевищення ліміту ваги. У 2017 році категорія «Транспорт» на 60% фінансується саме з цього фонду (у 2016 році – на 30%), а не зі спеціального фонду державного бюджету, як це було раніше. Вважаємо, що саме такий підхід щодо фінансування транспортної галузі дозволить поступово відійти від ідеї фінансування доріг за залишковим принципом.

Станом на 2017 рік ми можемо спостерігати позитивну тенденцію до збільшення частки видатків на розвиток транспорту, що здійснюються із місцевих бюджетів, відповідно зменшення цих видатків із державного бюджету. Таким чином, у 2017 році 39,05% витрат зведеного бюджету на розвиток економіки фінансується за рахунок коштів державного бюджету, а 60,95% за рахунок місцевих бюджетів. На противагу цього ми спостерігали зовсім інші співвідношення у 2014 році (76,84% – із державного та 23,16% – із місцевих бюджетів). Причинами, які обумовили зміни у джерелах фінансування транспорту, слід назвати процеси децентралізації, які стосуються як дохідної, так і видаткової частин місцевих бюджетів. Держава, таким чином, старається перекласти свої зобов'язання по підтримці транспортної інфраструктури на місцеві органи влади з передачею на місця відповідних фінансових ресурсів. Так, наприклад, 28 грудня 2014 року № 71-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законів України щодо податкової реформи» внесені зміни до Податкового кодексу України в результаті чого введено в дію статтю 267 «Транспортний податок», який включається до складу місцевих податків і зборів. Така тенденція сприяє забезпеченню реалізації принципу субсидіарності, який закладений в основі бюджетної системи України. Суть принципу полягає у тому, що розподіл видів видатків між державним бюджетом та місцевими бюджетами, а також між різними видами місцевих бюджетів ґрунтується на необхідності максимально можливого наближення надання гарантованих послуг до їх безпосереднього споживача. [2] Слід зазначити, що бюджетні видатки за категорією «Залізничний транспорт» з 2008 року і до 2017 року фінансується виключно за рахунок коштів місцевих бюджетів.

Також, для того, щоб вдосконалити процес ефективного фінансування транспортної діяльності за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів необхідно:

здійснювати постійний контроль за ефективністю використання фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку економічних реформ в нашій державі;

– створити сприятливі умови для розвитку підприємництва, що призведе до активізації з розширення джерел фінансового забезпечення розвитку дорожнього господарства через залучення коштів інвесторів, зокрема на умовах державно – приватного партнерства, яке використовується при будівництві автодоріг, мостів і тунелів, легкого наземного метро, аеропортів;

– розглянути в найближчій перспективі розбудову платних доріг в Україні на прикладі Республіки Білорусь, Польщі та інших Європейських країн світу;

– встановити автоматизовані системи вагового контролю. Індикатори, вмонтовані в покриття дороги, збиратимуть інформацію, а на відеокамери фіксуватиметься марка і номер автомобіля. Це допоможе збільшити доходи, які будуть надходити до Дорожнього фонду за рахунок включення у цей фонд штрафів за такі порушення, як перевищення ліміту ваги;

– внести зміни до законодавства про Державний дорожній фонд України у видатковій частині: з перерозподілу боргових зобов'язань, накопичених за минулі роки, зі спеціального фонду Державного дорожнього фонду України до загального фонду державного бюджету;

– здійснити децентралізацію Державного агентства автомобільних доріг України, а саме дороги загального користування місцевого значення передати в управління обласних державних адміністрацій.

Література:

1. Бюджетна система : підручник/ на наук. ред. В.М. Федосова, С.І.Юрія. - К.: Центр учбової літератури; Тернопіль : Економ. думка. 2012-871с.

2. Бюджетний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доп. на 1.11.2017 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до док. : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>

Дзьоба Микола

ст. гр. ФУПОМ-22

Тернопільський національний економічний університет

dzobamp999@gmail.com

Науковий керівник – к.е.н., доцент Русін В. М.

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЮДЖЕТНОЇ ПОЛІТИКИ МІСЦЕВИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ

Діюча система місцевого самоврядування в Україні впродовж багатьох років характеризувалася неефективністю задоволення потреб