

**Самчук Іван Іванович**  
ст. гр. ФМ– 21, ТНЕУ  
*Науковий керівник – к.е.н., доцент Булавинець В. М.*

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД БЮДЖЕТНОГО ФІНАНСУВАННЯ ОКРЕМИХ НАПРЯМІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВИ**

Державне регулювання економічної діяльності в Україні здійснюється через видатки державного і місцевих бюджетів, які відображають показники присутності держави у реальному секторі економіки. Виконання державою своєї економічної функції передбачає бюджетне фінансування видатків на загальне управління економікою, на розвиток окремих галузей, на НДДКР, пов'язані з розв'язанням економічних питань, та на економічну діяльність, не віднесену до інших категорій, розробку і реалізацію загальної економічної політики тощо.

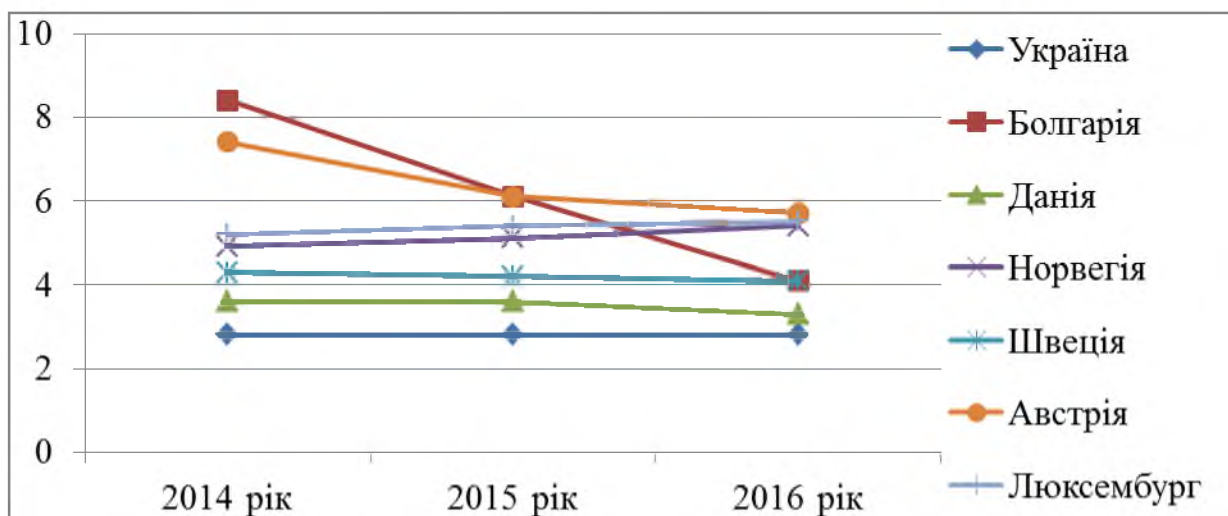
В Україні частка видатків бюджетів різних рівнів на економічну діяльність у ВВП перевищує середній рівень такого ж показника у розвинутих країнах, та у країнах – нових членах ЄС, і є нижчою від зазначеного показника лише в таких країнах, як: Чехія, Греція, Угорщина, Мальта, Словаччина (див. рис. 1).

Вітчизняний досвід засвідчує, що велика кількість проблем в економічній діяльності України виникає не через недостатню присутність у ній держави, а через неефективність державного регулювання економіки, та, насамперед, через неефективне використання бюджетних коштів, про яке яскраво свідчить структура видатків бюджетів різних рівнів на економічну діяльність, а також обсяг та структура бюджетних інвестицій в основний капітал.

Найбільшу підтримку зі сторони держави у формі бюджетного фінансування отримують ті галузі, які є пріоритетними. До них в Україні належать: транспорт, сільське господарство; лісове господарство та мисливство, рибне господарство; паливноенергетичний комплекс. На підтримку функціонування підприємств і організацій даних видів економічної діяльності, а також на їх розвиток спрямовується близько 80% бюджетних коштів, виділених державою на забезпечення економічної функції.

Розглянемо більш детально досвід країн Європейського союзу у фінансуванні певних галузей економіки. Найбільшу частку зведеного бюджету в європейській країнах, так як і в Україні, становлять видатки на розвиток транспорту. В середньому по всіх країнах Єврозони (28 країн) у 2015 році ці видатки становили 2,0% від ВВП або 4,2% усіх видатків, а в

Україні 1,3% та 3,9% відповідно. Серед Європейських країн цей показник був найвищим у Словаччині (5,1% ВВП), Угорщині (4,6% ВВП), Чехії (3,9% ВВП), Болгарії (3,7% ВВП).



**Рис. 1. Частка видатків бюджету на економічну діяльність у ВВП України та зарубіжних країн за 2014 – 2016 рр. (у %) \***

\*Складено автором на основі даних Державної служби статистики України та Світового Банку

У здійсненні видатків на економічну діяльність, зокрема у частині видатків на розвиток транспорту Україна може використати досвід сусідньої Польщі. Адже Польща й Україна – дві постсоціалістичні держави, які мали однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки та подібне вигідне геополітичне становище. Проте Польща, починаючи з 1990-х років, взяла курс на євроінтеграцію, що, на думку експертів, сприяло економічному зростанню і тим самим дозволило зменшити розрив у рівнях економічного розвитку Польщі та країн ЄС. Завдяки реформам, проведеним у процесі підготовки Польщі до вступу в ЄС, транспортна інфраструктура країни зазнала докорінних якісних, а також суттєвих кількісних змін. Досягти таких результатів Польщі не в останню чергу допомогли прямі дотації з бюджету ЄС на будівництво доріг. Крім прямих бюджетних дотацій, безпосередньою вигодою від вступу до ЄС можна вважати зростання реальних прямих іноземних інвестицій. Унаслідок цього, всі ланки транспортної інфраструктури запрацювали на повну потужність. Водночас фінансування проектів розвитку транспортної інфраструктури чітко регулюється системою стратегічних спрямувань Польщі, яка дуже тісно пов'язана з Європейськими стратегічними планами розвитку. Слід зазначити, що у всіх секторах транспортної інфраструктури простежується чітка послідовність прийняття відповідних програмних документів. Отже,

як досвід для України, можна використати три ключові реформи, які були свого часу успішно реалізовані Польщею:

По-перше, це стосується лібералізації економіки та зовнішньоекономічної діяльності, яка стимулювала розвиток підприємництва та нарощення його конкурентоспроможності. У цьому контексті Польща в період постсоціалістичних трансформацій провела низку важливих заходів, які заохочували створення підприємницьких структур в усіх сферах економіки. Поряд з іншим, це стосувалося і транспортно-логістичної інфраструктури. Тобто, господарюючі суб'єкти, які шукали можливості для отримання додаткового прибутку і мали для цього необхідні фінансові ресурси, могли безперешкодно вкладати їх в реалізацію відповідних інвестиційних проектів.

Другою важливою реформою, яка сприяла формуванню інституційного підґрунтя для модернізації транспортної інфраструктури Польщі в умовах наближення країни до ЄС, стала децентралізація влади і зміна адміністративно-територіального устрою. Це дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань. Передусім це стосувалося підтримки на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад. Це дало змогу суттєво модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести реконструкцію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних з модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів.

Третім напрямом реалізації польських реформ, які знайшли своє позитивне відображення в реформуванні транспортної інфраструктури держави, стала адаптація до вимог і стандартів ЄС у розбудові інститутів громадянського суспільства. Передусім це стосувалося формування мережі громадських організацій та інших недержавних інституцій, діяльність яких забезпечила ефективне використання інструментів фінансової підтримки ЄС для країн-претендентів на членство. За цими програмами Польщею було залучено значні суми коштів, спрямовані на розбудову різних ланок транспортної інфраструктури.

Наступним пріоритетним напрямом витрачання бюджетних коштів для України є фінансування сільського, лісового, рибного господарства та мисливства (0,3% від ВВП або 0,9% усіх видатків). В країнах Євросоюзу цей показник є порівняно меншим, адже у ЄС велика частина витрат на сільське господарство та рибальство потрапляє до компетенції ЄС. Середній показник за цими видатками становив у 2015 році 0,2% від ВВП або 0,5% усіх видатків. І хоч в Україні цей показник є вищим, проте його

не можна вважати достатнім, адже поки наша держава не є членом ЄС і не отримує фінансової допомоги на розвиток АПК, вона повинна забезпечити пріоритетність цієї галузі за рахунок державної підтримки у вигляді пільгових кредитів, пільгового оподаткування та інше.

Аналіз фінансової політики в аграрному виробництві розвинених країн Заходу показав, що конкретні заходи цієї політики можуть бути згруповані за цільовою ознакою. Основними з них є наступні:

1) підтримка доходів виробників, що включає: компенсаційні витрати, у тому числі пов'язані з дією природних рентоформуєчих факторів, відшкодування збитків, пов'язаних з реорганізацією виробництва;

2) цінове втручання, що припускає ряд засобів впливу на ринкові фактори: підтримка внутрішніх цін на сільськогосподарську продукцію, встановлення квот, податків на експорт і імпорт продовольчої продукції;

3) компенсація витрат, що включає заходи для субсидування виробників, які купують засоби виробництва: надання субсидій або пільгове оподаткування при придбанні добрив, кормів, ядохімікатів, субсидування виплат процентів за отриманими кредитами, виплат із страхування майна;

4) сприяння розвитку ринку, що передбачає державне фінансування, розробку та здійснення різних програм, витрати на збереження продукції, а також проведення транспортних робіт з перевезення продукції всіх ланок агропромислового виробництва;

5) сприяння розвитку виробничої структури, що припускає виділення бюджетних коштів на проведення заходів довгострокового характеру, які забезпечують ріст ефективності виробництва, субсидії на будівництво господарських приміщень, здійснення іригаційних проектів, рекультивацію земель, сприяння створенню фермерських об'єднань;

6) здійснення регіональних програм, тобто виділення коштів на здійснення державних програм розвитку виробництва. Дані заходи державної підтримки поширені в Канаді, ЄС, США та інших країнах;

7) макроекономічна політика, де представлені заходи державного регулювання сільського господарства, які не пов'язані безпосередньо з даною галуззю, але впливають на ефективність її функціонування – проведення пільгової податкової політики, підтримка національної валюти, зовнішньоторговельна діяльність.