УДК 336.143:336.581

Воронюк В. М.

СУТЬ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ КАПІТАЛЬНИХ ТРАНСФЕРТІВ У СИСТЕМІ МІЖБЮДЖЕТНИХ ВІДНОСИН

Визначено сутність капітальних трансфертів органам місцевого самоврядування в системі міжбюджетних відносин, проаналізовано їх концептуальні переваги і недоліки як інструменту бюджетної політики, а також обґрунтовано необхідність їх застосування в Україні.

Ключові слова: капітальні трансферти, капітальні видатки, суспільна інфраструктура, фіскальна міграція.

Делегування державою органам місцевого самоврядування дедалі більшого обсягу повноважень щодо надання суспільних послуг набуло загального характеру через володіння ними достовірною інформацією про місцеві умови та потреби. Але якщо в розвинутих країнах місцеві органи влади мають відносно потужну фінансову базу для виконання цих повноважень, то в Україні повноваження місцевого самоврядування фінансово не забезпечені, що зумовлює необхідність надання органами державної влади трансфертів місцевим бюджетам. Зокрема в Україні дуже гостро постала проблема фінансового забезпечення капітальних видатків на будівництво, ремонт та реконструкцію високовартісної суспільної інфраструктури, яка, будучи основним інструментом надання суспільних послуг, нині перебуває в незадовільному стані або й взагалі її немає. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є надання органам місцевого самоврядування капітальних трансфертів для фінансування вказаних видатків.

Питання застосування капітальних трансфертів як інструменту бюджетної політики досліджували такі зарубіжні вчені, як А. Шах, Р. Бодвей, Дж. Печей, Г. Мак-Дональд [1], Дж. Мартінес-Васкес, А. Тимофєєв [2]. Серед вітчизняних науковців цю проблематику вивчали І. Луніна [3], С. Слухай [4], В. Зайчикова [5], О. Кириленко, Б. Малиняк [6].

Але, тоді як більшість вітчизняних досліджень зосереджені переважно на обчисленні потреби в капітальних трансфертах та розробленні механізмів їх оптимального розподілу між територіями, недостатню увагу приділено теоретичному обґрунтуванню надання капітальних трансфертів, що може стати на заваді успішному використанню цього інструменту в Україні.

Тому метою статті є визначення сутності капітальних трансфертів та оцінка необхідності їх застосування в системі міжбюджетних відносин.

Поняття "капітальні трансферти" як один з видів міжбюджетних трансфертів уперше застосовано в новій редакції Бюджетного кодексу України [7] (далі – Кодекс) від 8 липня 2010 р. в складі джерел надходжень бюджету розвитку місцевих бюджетів. Суть терміну Кодексом не визначається, однак ці трансферти асоціюються із субвенціями, і стає зрозуміло, що маються на

© Воронюк В. М., 2014

увазі субвенції на виконання інвестиційних програм (проектів) [7]. Така розмитість трактування вносить певну плутанину в розуміння цього поняття.

Разом з тим Інструкція щодо застосування економічної класифікації видатків бюджету [8] дає визначення капітальних трансфертів загалом. За Інструкцією капітальні трансферти – це невідплатні односторонні платежі органів управління, які не ведуть до виникнення або погашення фінансових вимог. Вони передбачені для придбання капітальних активів, компенсації втрат, пов'язаних з пошкодженням основного капіталу, або збільшенням капіталу одержувачів бюджетних коштів. До цієї категорії входять також трансфертні платежі підприємствам для покриття збитків, акумульованих ними протягом певного часу або таких, які виникли внаслідок надзвичайних обставин. Капітальними трансфертами вважають невідплатні, безповоротні платежі, які мають одноразовий і нерегулярний характер як для надавача (донора), так і для їх отримувача (бенефіціара). Кошти, виділені з бюджету як капітальні трансферти, мають цільове призначення [8].

Тобто визначено тільки надавача трансферту (органи управління) і його джерело (бюджет), тоді як одержувачем може бути як інший бюджет, так і бюджетна установа чи навіть підприємницькі структури.

Крім того, Інструкція визначає і поняття "капітальні видатки". Це видатки, які спрямовуються на придбання основного капіталу (обладнання і предметів довгострокового користування), необоротних активів (у тому числі землі, нематеріальних активів тощо), на будівництво (придбання), ремонт, реконструкцію та реставрацію (у тому числі житла (приміщень), інших об'єктів), створення державних запасів і резервів; придбання капітальних активів; невідплатні платежі, компенсацію втрат, пов'язаних з пошкодженням основного капіталу. Критерії (вартісний та часові показники) капітальних видатків регулюються чинним законодавством [8].

Усі цілі, на які надаються капітальні трансферти, згідно з попереднім трактуванням, вписуються в поняття "капітальні видатки". Тому капітальні трансферти – це трансферти, які спрямовуються на фінансування капітальних видатків. Звідси випливає і їх цільове призначення.

Але, зважаючи на те, що капітальні трансферти фігурують у відносинах різних економічних суб'єктів (наприклад, капітальні трансферти як одна із статей платіжного балансу країни включає всі операції, пов'язані з переданням права власності на основний капітал або анулюванням боргів кредиторами, коли рух вартості здійснюється на еквівалентній основі [9]), для позначення капітальних трансфертів з одного бюджету до іншого вважаємо за доцільне застосовувати поняття "міжбюджетні капітальні трансферти".

Також слід зауважити, що у випадку міжбюджетних капітальних трансфертів одноразовий і нерегулярний характер не є властивим для донора і бенефіціара (з огляду на мету використання) [8]. Наприклад, програми виділення капітальних трансфертів з державного бюджету часто мають довгостроковий і відносно регулярний характер. Залежно від цілей програми бюджет може неодноразово виступати в ролі одержувача.

Якщо розглядати деякі іноземні джерела, то у Кембриджському бізнес-словнику [10] визначено, що капітальні трансферти (capital grants) – це сума

грошей, виданих урядом організації для придбання будівель, землі, обладнання тощо чи на їх покращання.

У контексті міжбюджетних відносин в зарубіжній науковій літературі капітальні трансферти (в західній традиції – капітальні гранти) розглядаються як особливий тип умовного (цільового) трансферту, метою якого є використання коштів на інфраструктуру, а не на поточні видатки [1, p. 426]. Крім того, можуть передбачатися й інші, додаткові умови.

Узагальнюючи попередні трактування і судження, можна стверджувати, що міжбюджетні капітальні трансферти – це кошти, що безоплатно і безповоротно передаються з одного бюджету до іншого і передбачені на фінансування капітальних видатків. Пропоноване визначення поєднує як ознаки трансфертів загалом (безоплатність і безповоротність), так і специфічні ознаки, зумовлені міжбюджетними відносинами та капітальним призначенням. Одна лише умова використання цих трансфертів на капітальні видатки свідчить про їх цільовий характер, хоча напрям і умови використання можуть бути конкретизованішими.

Дещо детальніше зміст міжбюджетних капітальних трансфертів відображено на рис. 1.

На окрему увагу заслуговує питання доцільності застосування міжбюджетних капітальних трансфертів з аргументами "за" і аргументами "проти", які складаються здебільшого з переваг і недоліків капітального бюджету (в Україні – бюджет розвитку), з яким зазвичай асоціюються міжбюджетні капітальні трансферти.

Концептуально спрямування частини бюджетних коштів суто на інвестиційні цілі порушує кілька принципів менеджменту державних фінансів [11]. Так, при фінансуванні державних програм необхідно орієнтуватися на досягнення їх кінцевої мети за мінімальних витрат. Однак призначення частини видатків на інвестування унеможливлює пошук і порівняння альтернативних варіантів досягнення поставленої мети за рахунок поточних видатків. Тобто капітальні видатки є пріоритетними порівняно з поточними видатками на досягнення аналогічних цілей.

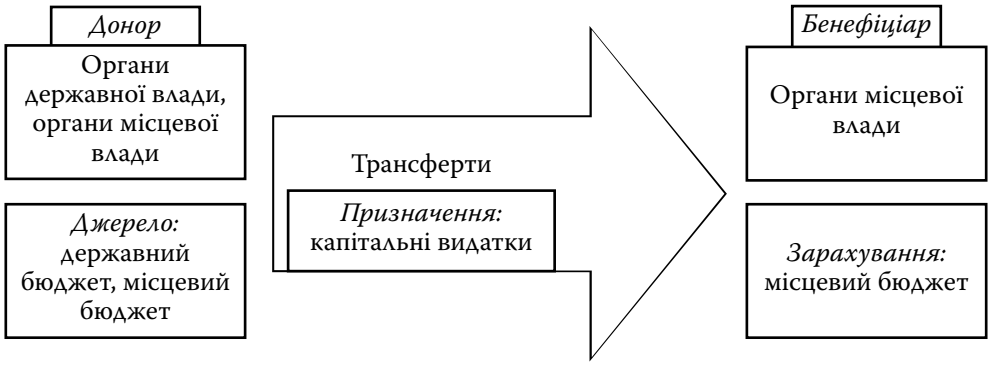

Рис. 1. **Суть міжбюджетних капітальних трансфертів**

Складено автором.

Штучний поділ програм, які мають за мету досягнення однакових результатів та запобігання їх конкуренції в межах загального обсягу фінансових ресурсів може впливати на асигнування в напрямі затратніших програм. Наприклад, проблему заторів у час пік можна вирішити шляхом встановлення інтелектуальних пристроїв керування світлофорами або розміщення постів поліції на основних перехрестях. Єдність бюджету з позиції економічного призначення здійснюваних видатків дає змогу порівняти ці два варіанти і прийняти ефективніше рішення. Натомість у межах капітального бюджету (бюджету розвитку) оцінці і порівнянню підлягають лише капітальні проекти [2, p. 4].

Відтак обмежені бюджетні кошти можуть спрямовуватися на менш пріоритетні інвестиційні проекти замість поточних програм, у реалізації яких є більша потреба, або на капітальні програми, що фінансуються, які можуть не забезпечувати максимально ефективного використання коштів.

Вплив міжбюджетних капітальних трансфертів на структуру видатків місцевого бюджету зображено на рис. 2.

У випадку, якщо уряд надасть капітальний трансферт органам місцевого самоврядування, доходи відповідного бюджету зростуть, але під час реалізації бюджетних програм вибір між поточними і капітальними видатками здійснюватиметься лише в межах початкового обсягу фінансових ресурсів. Тому, чим більша частка капітальних трансфертів у місцевому бюджеті, тим більше потенційних альтернатив "поточні видатки – капітальні видатки" будуть недоступними для місцевої влади. З огляду на це багато науковців рекомендують віддавати перевагу нецільовим трансфертам.

Крім створення ситуації "вимушеного" здійснення капітальних видатків роздільне фінансування капітальних та поточних видатків може призводити до відстрочення обслуговування наявних капітальних об'єктів. Єдиний бюджет дає змогу знайти оптимальне рішення щодо утримання основних засобів у належному експлуатаційному стані з метою уникнення капітальних

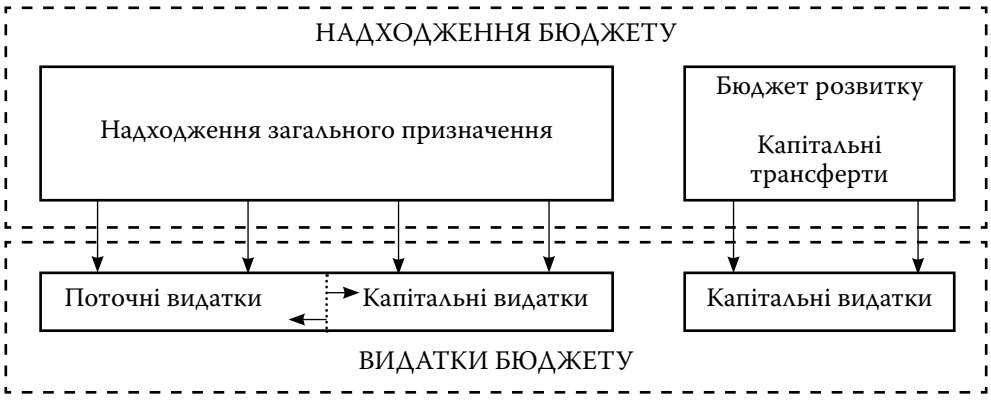

Рис. 2. **Ефект міжбюджетних капітальних трансфертів**

Складено автором.

витрат на оновлення протягом тривалого часу. Проте при відокремленні капітального фінансування органи місцевого самоврядування можуть намагатися заощадити на поточних витратах, не провівши сервісного обслуговування у належний час.

Так, В. Кромвель [12] наводить деякі емпіричні докази того, що міжбюджетні капітальні трансферти можуть викликати диспропорцію у співвідношенні між створенням нової інфраструктури й обслуговуванням наявних фондів. Він визначив, що в США на обслуговування приватного автобусного парку витрачають на 14–17 % більше коштів порівняно з обслуговуванням державного парку цього ж виду транспорту, пояснюючи це тим, що управління міського громадського транспорту оплачує 80 % суми регулярної його заміни, але не надає трансфертів з федерального бюджету на технічне обслуговування.

Тобто надання міжбюджетних капітальних трансфертів може стимулювати своєрідну "споживацьку" поведінку органів місцевого самоврядування.

На користь цього свідчить той факт, що, коли Ф. Ріоя [13] параметризував свою макроекономічну модель для оцінювання ефективності обслуговування наявної інфраструктури замість створення нової, то кількісні результати показали, що перерозподіл коштів від фінансування нової інфраструктури до обслуговування вже існуючої може мати позитивний ефект.

Однак у країнах, де уряд вищого рівня відповідає за будівництво місцевої інфраструктури замість надання капітальних трансфертів місцевим урядам, можуть виникати ще більші диспропорції. Так, у Німеччині федеральні землі визначають рівень забезпечення лікарнями і фінансують інвестиційні видатки, але не фінансують операційні витрати і покриття збитків. У результаті уряди федеральних земель заохочують надбудівництво лікувальних закладів і отримують позитивну оцінку своїх дій населенням за створення робочих місць, тоді як на місцеві бюджети лягає тягар поточних видатків з утримання цих закладів [2, p. 5].

Отже, неефективність міжбюджетних капітальних трансфертів може виявлятися не лише в контексті проблеми агентських відносин, коли місцеві органи влади недобросовісно використовують одержані від уряду кошти, а й з приводу забезпечення супутніх витрат під час функціонування капітальних об'єктів.

Однак перелічені концептуальні аргументи проти капітальних трансфертів урівноважуються переконливими доказами на їх користь.

Так, ефективним аргументом може бути необхідність забезпечення по всій країні надання таких послуг, як освіта, охорона здоров'я, транспортне сполучення не нижче єдиних мінімальних стандартів [1, p. 426]. Суспільна інфраструктура є основним інструментом постачання цих послуг: галузь освіти потребує високовартісного будівництва, технологій і транспортних мереж; охорона здоров'я – госпіталів, місцевих медичних центрів, високотехнологічного медичного обладнання; для транспортного сполучення необхідно ще більше капіталовкладень, так само як і для програм житлового будівництва.

Використання капітальних трансфертів з метою збільшення пов'язаних з послугами капітальних фондів у розрахунку на одну особу по кожній територіальній одиниці відповідно до загальнодержавних стандартів є фактично шляхом встановлення єдиних стандартів надання послуг з допомогою цього капіталу. Найдоцільнішим видається надання послуг за єдиним стандартом, але оцінювання результату постачання більшості суспільних послуг досить ускладнене. Натомість забезпеченість капітальними об'єктами встановити значно простіше. Якщо обсяг місцевих капітальних фондів, які забезпечують надання суспільних послуг, у розрахунку на одну особу наближатиметься до національних стандартів, то надання цих послуг також сягатиме певних мінімальних стандартів. Тобто встановлення стандартів забезпеченості капіталом є необхідною умовою для досягнення відповідних стандартів у наданні суспільних послуг. Тому капітальні трансферти надаються переважно галузям, які інтенсивно використовують капітал (освіта, охорона здоров'я, житлове будівництво тощо).

Другий аргумент, що свідчить на користь міжбюджетних капітальних трансфертів, базований на теорії суспільного добробуту та випливає з двох пов'язаних обставин:

1) дії зовнішніх ефектів (екстерналій) від наявності капітальної інфраструктури в окремих територіальних одиницях;

2) делегування будівництва інфраструктурних проектів національного масштабу населеним пунктам, де ця інфраструктура знаходитиметься [2, p. 10].

Оскільки зовнішні ефекти можуть бути як позитивні (наприклад, переваги від наявності транспортних шляхів), так і негативні (приміром, вплив екологічного забруднення в одних регіонах на інші), то для максимізації суспільної вигоди важливо сприяти позитивним і запобігати негативним ефектам (за термінологією економічної теорії – інтерналізувати екстерналії), що доцільно здійснювати якомога централізованіше, оскільки місцева влада не схильна оцінювати вплив своїх рішень на сусідні територіальні громади. Одним із класичних способів інтерналізації зовнішніх ефектів є так звані субсидії Пігу. Так, за класичною теорією Пігу, індивіди, які позитивно впливають на інших індивідів, мають отримувати частину субсидії, яка відповідає генерованій граничній корисності [14]. Застосовуючи такі положення при формуванні бюджетної політики, це можна інтерпретувати таким чином: за наявності вигоди для інших територіальних громад від реалізації інфраструктурного проекту на певній території місцева влада повинна отримати умовний (капітальний) трансферт на його фінансування.

Наявність зовнішніх ефектів особливо актуальна для такої найбільш капіталомісткої транспортної інфраструктури, як корабельні порти, ключові транспортні мережі, аеропорти і транскордонні залізничні мережі, хоча вони можливі також і у випадку менш капіталомісткої інфраструктури, використовуваної для надання освітніх послуг чи охорони здоров'я.

Дж. Мартінес-Васкес та А. Тімофєєв [2] зв'язок міжбюджетних капітальних трансфертів з дією зовнішніх ефектів ілюструють на прикладі будівництва автомагістралей між штатами в США, яке планується і фінансується на рівні федерального уряду, але реалізується урядами штатів. За цих умов виділення

коштів здійснюється не на загальне капітальне призначення, а під спеціальні проекти, які генерують бажані зовнішні ефекти. Зрозуміло, що федеральний уряд у такому випадку не зацікавлений у зміні місцевою владою призначення цих коштів з огляду на місцеві потреби, які не враховують вигід від зовнішніх ефектів.

Таким чином, вигоди від зовнішніх ефектів фактично обґрунтовують доцільність виділення цільових капітальних трансфертів, тоді як необхідність забезпечення мінімальних стандартів надання суспільних послуг стосується скоріше трансфертів загального капітального призначення.

Також однією з причин надання місцевим органам влади капітальних трансфертів є те, що вплив зовнішніх ефектів створює відмінності у чистій фінансовій вигоді в розрізі територіальних одиниць та може провокувати міграцію робочої сили і капіталу (так звана фіскально індукована міграція) [1, p. 427], яка ще більше загострює різницю у рівні соціально-економічного розвитку територій. При цьому різна чиста фінансова вигода значною мірою пов'язана з неоднаковим рівнем забезпеченості територіальних громад суспільною інфраструктурою. Тобто вищий рівень забезпеченості на одній території може привабити мобільних резидентів з інших адміністративних одиниць через бажання скористатися послугами, які надаються за рахунок наявної інфраструктури. Фіскальна міграція, мотивована прагненням скористатися вигодами від суспільної інфраструктури, а не суто економічними мотивами, є неефективною. У разі використання урядом країни міжбюджетних капітальних трансфертів для встановлення єдиних стандартів забезпеченості суспільною інфраструктурою зменшиться неефективна фіскальна міграція.

Варто зазначити, що така міграція небажана як для донорів, так і реципієнтів. Так, у країнах, що розвиваються, фіскальна міграція може призводити до витрат, пов'язаних із розширенням стихійних поселень, погіршенням навколишнього середовища, збільшенням злочинності тощо.

Отже, використання міжбюджетних капітальних трансфертів сприяє досягненню мінімальних стандартів надання населенню капіталомістких суспільних послуг, створенню умов для інтерналізації зовнішніх ефектів (екстерналій), генерованих місцевою інфраструктурою, а також значною мірою розв'язує проблему фіскальної міграції.

Проте, зважаючи на наявність деяких недоліків, виникає питання, чи є міжбюджетні капітальні трансферти оптимальним інструментом для досягнення вказаних цілей.

Так, для встановлення мінімальних стандартів забезпеченості інфраструктурою і регулювання пов'язаних з нею зовнішніх ефектів можуть використовуватися й інші способи. Наприклад, мінімальні стандарти доцільно впроваджувати через рішення уряду держави або імплементувати через кооперативний договір між територіальними громадами. Тоді, якщо ці повноваження не фінансуються централізовано, то надходження коштів повинно здійснюватися з місцевих бюджетів за рахунок власної податкової бази чи запозичень місцевої влади. Перевагою цього підходу є те, що громадяни, які

одержують користь від здійснюваних видатків, водночас повною мірою несуть і тягар від них [1, p. 429].

Однак вказані варіанти можливі у високорозвинутих країнах, таких як Австралія, Канада, США, чиї субнаціональні уряди мають повний доступ до ринку капіталу для здійснення запозичень, значну податкову базу і пов'язану з цим інституціональну потужність.

У країнах з перехідною економікою та країнах, що розвиваються, застосування альтернатив капітальним трансфертам ускладнюється низкою причин. По-перше, територіальні громади таких країн мають недостатню податкову базу через високий рівень податкової централізації, що обмежує ресурси, доступні місцевому самоврядуванню для виконання урядових розпоряджень чи участі в кооперативній угоді. По-друге, місцеві органи влади у цих країнах часто мають обмежений доступ (або взагалі його не мають) до ринку капіталу.

З цих причин, а також тому, що навіть у розвинутих країнах федеральні уряди досі надають капітальні трансферти урядам нижчого рівня [1, p. 429], можна зробити висновок, що за відповідних умов використання міжбюджетних капітальних трансфертів виправдане і навіть необхідне.

Разом з тим Дж. Печей і Г. Мак-Дональд [1, p. 430] доводять, що міжбюджетні капітальні трансферти повинні використовуватися лише як "тимчасова опція" у транзитивних та нерозвинутих країнах, поки органи місцевого самоврядування отримають доступ до ринку капіталу, управління податковою базою чи передбачуваних надходжень від державного уряду. Як тільки перехідна фаза завершиться, надання капітальних трансфертів (головним чином загального призначення) має припинитися, за винятком пов'язаних з інфраструктурними екстерналіями (наприклад, національні автошляхи і залізничні мережі) чи спеціальними послугами, важливими для забезпечення добробуту громадян (наприклад, забезпечення житлом бідних верств населення).

На підтвердження цьому, в Рекомендації Комітету міністрів Ради Європи "Про фінансові джерела органів місцевої й регіональної влад" [15] йдеться про те, що спеціальні субсидії (а капітальні трансферти є різновидом таких субсидій) обмежують свободу політичного вибору органів місцевої влади, є менш ефективними, ніж загальні субсидії, з погляду оптимального використання ресурсів відповідно до обов'язків в умовах дефіциту бюджету й не дуже корисними як засіб вирівнювання. Тому застосування спеціальних субсидій (у тому числі й капітальних трансфертів) допустиме у випадках:

– (спільне) фінансування капіталовкладень як частини політики збалансованого стабільного регіонального розвитку;
– фінансування на стандартному для всієї країни рівні тих місцевих служб, чиї мінімальні стандарти діяльності визначаються на національному рівні;
– відшкодування будь-яких видатків, пов'язаних із проблемами розташування, що, відповідно, впливає на забезпечення певними суспільними послугами, до рівня, за якого не треба проводити горизонтальне вирівнювання;

– фінансування послуг, надання яких органи місцевої влади забезпечують від імені держави, або відшкодування витрат органів місцевої влади під час здійснення повноважень, делегованих їм іншими ланками влади.

На основі викладеного можна дійти висновку, що капітальні трансферти як інструмент реалізації міжбюджетних відносин в Україні були введені нещодавно, чим можна пояснити відсутність чіткого визначення цього поняття на нормативному рівні. Тому для їх позначення запропоновано ввести термін "міжбюджетні капітальні трансферти", під яким розуміють кошти, що безоплатно і безповоротно передаються з одного бюджету до іншого і передбачені для фінансування капітальних видатків.

Також під час оцінювання необхідності застосування міжбюджетних капітальних трансфертів було виявлено певні недоліки, основними з яких є зміщення фокуса бюджетування з цілей бюджетних програм до простого фінансування видатків за економічними елементами, коли немає конкуренції між капітальними і некапітальними проектами у розрізі одних і тих самих проблем, а також неврахування майбутніх витрат на обслуговування новостворених за рахунок таких трансфертів об'єктів. Відтак для мінімізації цих недоліків доцільно запропонувати, щоб перед включенням до бюджету розвитку проекти проходили аналіз ефективності, який підтвердить, що жоден альтернативний поточний проект не може досягти аналогічних цілей за менших витрат, а також передбачати разом з основним трансфертом додаткові, призначені для обслуговування капітальних об'єктів.

Водночас незаперечними перевагами міжбюджетних капітальних трансфертів є те, що вони уможливлюють досягнення мінімальних стандартів надання капіталомістких суспільних послуг за рахунок забезпечення рівного доступу громадян до суспільної інфраструктури, сприяють одержанню територіальними громадами зовнішніх вигід від екстерналій, генерованих суспільною інфраструктурою, та допомагають розв'язати проблему фіскальної міграції. А це, за умови слабкої власної фінансової бази місцевого самоврядування в Україні та обмеженого доступу до ринку капіталів, робить міжбюджетні капітальні трансферти незамінним інструментом бюджетної політики, спрямованої на підвищення якості надання суспільних послуг, як мінімум, до досягнення відповідного рівня фінансової автономії місцевого самоврядування.

Разом з тим подальшого розгляду та обґрунтування потребує питання виокремлення типів міжбюджетних капітальних трансфертів та визначення умов ефективного застосування кожного з них.

Список використаних джерел

1. Intergovernmental Fiscal Transfers: Principles and Practice / ed. by R. Boadway and A. Shah. – Washington : World Bank, 2007. – 624 p.
2. *Martinez-Vazquez J.* Propensity to Invest and the Additionality of Capital Transfers: A Country Panel Perspective / J. Martinez-Vazquez, A. Timofeev / Andrew Young School of Policy Studies, Georgia State University. – 2012. – 49 p.

3. *Луніна І. О.* Капітальні трансферти місцевим бюджетам: підходи до створення ефективної системи управління / І. О. Луніна // Фінанси України. – 2011. – № 2. – С. 23–24.
4. *Слухай С. В.* Міжбюджетні трансферти у постсоціалістичних країнах: від теорії до реалій : монографія / С. В. Слухай. – К. : АртЕк, 2002. – 280 с.
5. *Зайчикова В. В.* Місцеві фінанси України та європейських країн / В. В. Зайчикова. – К. : НДФІ, 2007. – 299 с.
6. *Кириленко О.* Зарубіжна практика надання інвестиційних субвенцій місцевим бюджетам і перспективи її запровадження в Україні / О. Кириленко, Б. Малиняк, В. Письменний // Вісник ТНЕУ. – 2011. – № 4. – С. 42–57.
7. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2456-17.
8. Про затвердження Інструкції щодо застосування економічної класифікації видатків бюджету та Інструкції щодо застосування класифікації кредитування бюджету : наказ Міністерства фінансів України від 12.03.2012 № 333 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/ show/z0456-12.
9. Balance of Payments Manual [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.imf.org/external/pubs/ft/bopman/bopman.pdf.
10. Capital grant noun-definition in Business English Dictionary [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dictionary.cambridge.org/dictionary/businness-english/capital-grant.
11. *Gray C. W.* Public Expenditure Management Handbook / C. W. Gray. – Washington, D.C. : World Bank, 1998. – 177 p.
12. *Cromwell B. A.* Public Sector Maintenance: The Case of Local Mass-Transit / B. A. Cromwell // National Tax Journal. – 1991. – Vol. 44 (2). – P. 199–212.
13. *Rioja F. K.* Filling potholes: macroeconomic effects of maintenance versus new investments in public infrastructure / F. K. Rioja // Journal of Public Economics. – 2003. – Vol. 87. – Iss. 9–10. – P. 281–304.
14. *Hildebrand M.* Der Einsatz von Transferzahlungen zur Bereitstellung öffentlicher Güter in föderalen Systemen: Theorie und Empirie : Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Wirtschaftswissenschaften / M. Hildebrand // Universität Regensburg. – 2011. – 201 s.
15. Рекомендація Rec(2005) 1 "Про фінансові джерела органів місцевої й регіональної влад" від 19 січня 2005 року / Комітет міністрів Ради Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.coe.kiev.ua/docs/km/r (2005)1.htm.

Стаття надійшла до редакції
11 жовтня 2013 року