

УДК 336.221.22+338.47

*Чернявська Т.А.*

## МОЖЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ САМОДОСТАТНОСТІ РЕГІОНІВ ЗА РАХУНОК ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ

*Розглянуто проблеми збалансованості фінансової системи території в умовах посткризового відновлення розвитку економіки. Пріоритетом формування потужної фінансової бази регіонів стає пошук додаткових джерел формування доходів та розширення дохідної бази місцевих бюджетів. Досліджується питання забезпечення фінансової самодостатності регіонів України завдяки використанню потенціалу транспортно-комунікаційної системи.*

**Ключові слова:** *самодостатність, самодостатний розвиток, місцевий бюджет, транспортно-комунікаційна система.*

**Постановка проблеми.** Рівень розвитку економіки України визначається станом розвитку її регіонів як соціально-економічних суб'єктів, що безпосередньо залежить від їх розташування на території країни та ресурсів, якими вони володіють.

Перехід України до ринкової економіки, надання її регіонам значної фінансової самостійності вимагають нового механізму фінансових відносин та управління, що базується на принципах самодостатності, територіального самоврядування, самофінансування, самозабезпечення та самовідтворення й водночас дозволяє зберігати цілісність усього народогосподарського комплексу країни. На сьогодні набувають актуальності питання про можливості місцевої влади не лише підтримувати життєдіяльність регіонів шляхом самозабезпечення, а обґрунтувати раціональний механізм фінансового забезпечення їх подальшого соціально-економічного розвитку та самодостатності. Сучасні тенденції розвитку свідчать про те, що держави і регіони являють собою складні системи тісно взаємопереплетених економічних, політичних, соціальних та інших взаємозв'язків, що визначають їх взаємозалежність. Це підтверджує те, що жодна соціально-економічна система не може бути повністю замкненою і незалежною від інших систем, проте може бути самодостатньою. Особливо значущою набуває проблема самодостатнього розвитку країни та її регіонів в умовах відновлення розвитку після світової фінансової кризи.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Вагомий внесок у формування механізмів фінансового забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів зробили видатні науковці, такі як О. Василик, В. Геєць, М. Долішній, В. Опарін, К. Павлюк, С. Юрій та багато інших.

Підходи до визначення самодостатності територій розглядалися у працях С. Двоєносенка, Б.Заблоцького, В. Карпінського, В. Мамонової. Дослідження цих науковців є значним внеском у теорію та методологію державного управління регіональним розвитком.

Проте залишаються нерозв'язаними ряд проблем, спричинених значним дисбалансом фінансового стану регіонів, що у підсумку загрожує національній безпеці.

**Мета статті.** Метою статті є обґрунтування пропозицій щодо можливостей забезпечення фінансової самодостатності регіонів за рахунок використання наявного потенціалу транспортно-комунікаційної системи.

**Виклад основного матеріалу.** Проблеми соціально-економічного розвитку України спричинені територіальними асиметріями за ключовими показниками та низьким рівнем ефективності просторової структури економіки й проявляються в різній якості послуг та різній їх доступності для населення, суттєвій диференціації життя населення в регіонах країни, соціальній напрузі в суспільстві тощо. Природа таких проблем полягає насамперед у недофінансуванні регіонів та відсутності стимулів у місцевої влади до нарощування та ефективного використання фінансового потенціалу. Регіони на сьогодні є «самонедостатніми» та фінансово залежними. Саме це унеможливорює пошук нових джерел фінансових ресурсів та забезпечення послуг населенню на високому якісно-кількісному рівні.

Фінансове забезпечення органів місцевого самоврядування реалізується через механізм формування місцевих бюджетів, а їх формування та виконання супроводжується низкою проблем. Так, фінансові бюджети функціонують тільки як фінансові плани розвитку територій, щоб забезпечити мінімальний обсяг надання суспільних послуг. Однак існуючі принципи формування та виконання місцевих бюджетів фактично не дають змогу місцевим органам реалізовувати в повній мірі ініціативи подальшого розвитку регіону. Реальне самоврядування територій – це не тільки перелік повноважень у нормативно-правових актах і їх законодавче фінансування, а й можливості на практиці приймати рішення щодо оптимального залучення і використання джерел доходів для фінансування повноважень.

Окрім цього слід зазначити, що рівень трансфертів із державного та інших бюджетів, що є одним із показників реальної самодостатності адміністративно-територіальної одиниці, не повинен бути занадто високим, оскільки у такому випадку місцеві органи влади втрачають зацікавленість у нарощуванні власних доходів. Таким чином, особливо в умовах недостатнього бюджетного фінансування потреб місцевих бюджетів через брак коштів необхідна нова обґрунтована концепція фінансового (бюджетно-податкового) механізму регіонального розвитку на принципах самодостатності.

Місцевій владі необхідно постійно працювати над питаннями наповнення місцевого бюджету. На думку фахівців Кабінету Міністрів України, щоб зберегти паритет між державною підтримкою та стимулюванням «місцевих резервів», оптимальний рівень дотацій із державного бюджету не повинен перевищувати 50 % бюджету. Варто зауважити, що на сьогодні понад 89% бюджетів міст районного значення, селищ є глибоко дотаційними [1, с. 295].

Головна мета фінансової самодостатності полягає в дотриманні інтересів країни і її регіонів, насамперед, фіскальних інтересів які є основою фінансової незалежності та фінансової маневреності регіонів та країни в цілому, не

обтяжують її в прийнятті власних фінансових рішень, відображають стійкість фінансової системи й стійкість національної економіки в цілому, а також повноцінне відтворення та прогресивний розвиток.

Питання збалансованості фінансової системи території розглянуто В. Карпінським [2], який вбачає її в досягненні такого стану, за якого можна вести мову про повну самозабезпеченість і самовідтворення, а також перспектив незалежного розвитку. Йдеться про ситуацію, за якої потреби конкретної території відповідають її можливостям.

Оскільки на практиці одним із головних джерел наповнення місцевих бюджетів є податки і збори, то актуалізується проблема формування податкової бази регіону, нарощування обсягу та джерел неподаткових надходжень, з можливістю здійснення запозичень на фінансових ринках для бюджетних цілей. Фінансова самодостатність визначається інвестиційною привабливістю приватного сектора та перспективами його розвитку. Фінансова самодостатність передбачає можливість вирішення фінансових питань громади за рахунок ефективного використання наявних фінансових ресурсів: формування та використання коштів місцевих бюджетів, формування підприємств комунальної власності, залучення додаткових фінансових ресурсів [3, с. 155].

За таких умов, для здійснення саморозвитку регіону важливе значення мають геополітичні, демографічні, майнові, природні, інтелектуальні та інші ресурси що становлять потенціал самодостатності регіону.

Вважаємо, що суттєвим ресурсом для досягнення фінансової самодостатності може стати ефективно функціонуюча транспортно-комунікаційна система (ТКС) регіонів.

Необхідно зазначити, що транспортна сфера може бути основою для відновлення та розвитку економіки України. Історія багатьох країн є прикладом, коли транспорт «ставив на ноги» зруйновану економіку, забезпечуючи цілеспрямований та інтенсивний розвиток її базових галузей. Будуючи автомобільні заводи, США долали кризу Великої депресії. Завдяки розвитку транспорту, на базі нових технологій та будівництва автодоріг, відновлювалась Німеччина та Японія після другої світової війни.

Унікальність транспортного комплексу України і його особливе місце в національній економіці визначаються не тільки тим безумовним фактом, що ефективно працююча транспортно-комунікаційна система – це фактор конкурентоспроможності вітчизняної економіки, але і геополітичними особливостями нашої країни. За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Але щоб скористатися з цього ресурсу потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної мережі, висока якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товару та провадити відповідну державну політику. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля 16 % ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту [4, с. 14].

При наявності в народному господарстві країни більше двох десятків інфраструктурних систем, кожна з них, крім загальних єдиних методологічних основ формування, розвитку та управління мають свої особливості, що виражаються в окремих, властивих тільки їм законах або закономірностях, принципах і методах досягнення цілей, що впливають з їх функціональної спрямованості в соціально-економічній системі країни.

Транспорт є однією з галузей економічної інфраструктури, яка, крім всіх видів магістрального транспорту, включає в себе енергетику, зв'язок, комунальне господарство (водопостачання, каналізацію, видалення твердих відходів), а також такі інженерні споруди, як греблі, мережі іригаційних та дренажних каналів. Безпосередньо з транспортом пов'язана робота багатьох галузей народного господарства: машинобудуванням (авто-, локомотиво-, вагоно-, судно- і авіабудування), металургією, промисловістю, туризмом та ін. Транспорт щорічно споживає приблизно 18 % дизельного палива, 6 % електроенергії, 10 % лісоматеріалів, 4 % чорних металів [4, с. 21].

Необхідно зазначити, що транспорт здатний істотно впливати на економічне зростання: розширення торгівлі, підвищення рівня життя. Він сприяє підвищенню продуктивності праці, скорочуючи час доставки вантажів або проїзду до місця роботи. Темпи розвитку транспорту повинні відповідати економічному зростанню. За даними зарубіжних дослідників, зростання валового внутрішнього продукту в більшості країн світу супроводжується пропорційним збільшенням вартості основних фондів транспорту. Таким чином, у міру розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватися у відповідності з динамікою попиту на транспортні послуги. Існує і зворотний взаємозв'язок, тобто транспорт надає вплив на економічний розвиток, будучи якщо не двигуном, то, принаймні, «колесами» економічної активності. Однак спеціальними дослідженнями встановлено, що інвестиції в лише транспортну галузь чи навіть у всю інфраструктуру не гарантують зростання економіки. Успіх залежить, перш за все, від економічної політики держави в цілому [4, с. 57].

Найбільш важливими умовами розвитку та ефективного функціонування транспортно-комунікаційної системи є збалансованість його складових та самодостатність. Оскільки самодостатність нами визначається як спроможність країни забезпечити сталість обраної траєкторії свого розвитку на основі оптимального залучення внутрішніх та зовнішніх ресурсів та механізмів розвитку, постає необхідним формування такої моделі самодостатності, яка б сприяла розвитку ТКС. Транспортна самодостатність регіону є складовою частиною транспортної безпеки держави і забезпечується ефективною реальною економікою на всіх рівнях і всіма її сегментами [6, с. 85].

В Україні розвинені всі види транспорту. На 10 тис. кв.км території припадає 372 км залізничних колій, 78 км – внутрішньоводних і 2800 км – автомобільних шляхів з твердим покриттям. Найбільше перевозять вантажів і пасажирів залізничний та автомобільний види транспорту. З урахуванням цього постає необхідність в обґрунтуванні дієвого фінансового механізму

самодостатнього розвитку транспортно-комунікаційної системи країни та її регіонів за рахунок бюджетних надходжень [5, с. 22].

За останнє десятиріччя транспортний комплекс зазнав впливу цілої низки негативних факторів, таких як високий рівень зносу виробничих фондів і, в першу чергу, транспортних засобів, незабезпеченість транспортними засобами в необхідній кількості для задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях, незадовільний фінансовий стан підприємств транспортної галузі, відсутність належного бюджетного фінансування, незадовільна конкурентоспроможність на ринку міжнародних транспортних послуг, недостатні інвестиції у техніко-технологічну модернізацію, технічне переозброєння тощо.

Транспортна система України вимагає 5 млрд дол інвестицій протягом наступних 10 років. Про це йдеться в «Стратегії партнерства з Україною на період 2012–2016 фінансових років» Всесвітнього банку. «Економіка України забезпечує значно вищі показники обсягів транспортних перевезень в порівнянні з її ВВП, ніж будь-яка інша країна Європи, що зумовлено важливою роллю сільського господарства та важкої промисловості. Транспортна система України має істотний потенціал для поліпшення сукупної продуктивності та регіональної конкурентоспроможності, однак вимагає більших інвестицій в автодороги і залізниці» – говориться в документі.

Згідно з оцінками Світового банку, Україна мала б витратити близько 1,5 % ВВП лише на утримання автошляхів, а потреба в інвестиціях складає приблизно 5 млрд дол на наступні 10 років. «Нинішні витрати Україні становлять лише незначну частину цієї суми, і бізнес вказує на поганий стан автошляхів міжміського сполучення в Україну як на важливий фактор збільшення витрат» – сказано в документі. В Світовому банку вважають, що порівняно ефективна система залізничного транспорту України також вимагає значних інвестицій у відновлення колій, підвищення їх пропускної спроможності, електрифікацію, заміщення рухомого складу та ремонт вокзалів. «Ці інвестиції будуть сприяти підвищенню конкурентоспроможності експорту продукції важкої промисловості і сільського господарства Україна і обмежать переміщення пасажиро- та вантажопотоків на автомобільний транспорт, що позитивно вплине на зниження викидів в атмосферу» – наголошується в документі Світового банку [7].

Мережа автомобільних шляхів загального користування України включає 172,4 тис. км доріг, з них з твердим покриттям – 164,1 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньо господарських). При цьому майже всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, адже призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту.

Територією України проходять три сухопутні міжнародні транспортні коридори – пан'європейський N 3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ, пан'європейський N 5 Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів, пан'європейський N 9 Гельсінки – Санкт-Петербург (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Бухарест – Димитровград – Александрополіс, інші міжнародні

транспортні коридори. Протяжність швидкісних автомобільних доріг (автомагістралей) європейського зразка у нас становить близько 300 кілометрів (станом на 01.01.2011 .), тоді як у Франції – понад 8 тис. кілометрів.

Необхідно зазначити, що скоріше за все прийняття нового Податкового кодексу не буде сприяти покращенню стану автодоріг. Згідно з нормами Податкового кодексу, транспортний збір замінили акцизом на бензин, тобто у Податковому кодексі ліквідовано податок з власників транспортних засобів (транспортний збір), замість нього з'явився збір за першу реєстрацію автомобіля. За його допомогою держава регулюватиме обсяг ввезення в Україну б/у автомобілів. Транспортний збір замінили підвищенням акцизу на паливе, тобто має працювати принцип «Хто більше їздить – той більше платить». Але досі податок з власників транспорту зараховувався до місцевих дорожніх фондів, якими фактично керував «Укравтодор», а тепер з акцизного збору на дороги гроші розподілятимуться в «ручному» режимі, бо механізму розподілу загальнодержавного акцизного збору згідно із обсягами купівлі палива по Україні – немає. Так, за розрахунками експертів внаслідок змін у системі оподаткування зокрема міський бюджет Чернівців може втратити 15 мільйонів гривень транспортного збору у звітному році, а в Рівному плануються втрати від 10 до 15 мільйонів гривень [8].

Таким чином, пріоритетами формування потужної фінансової бази регіонів стануть пошук додаткових джерел формування доходів місцевих бюджетів, розширення дохідної бази місцевих бюджетів, впровадження ефективного механізму акумуляції і використання інвестиційних ресурсів. Адже можливості використання територіальною громадою у своїй фінансовій політиці банківського кредитування обмежені.

**Висновки.** Вищенаведене дозволяє дійти висновків щодо безумовної значущості у досягненні регіональної самодостатності її фінансової складової. У свою чергу, фінансова самодостатність може бути досягнута за рахунок використання незадіяного потенціалу саморозвитку регіону. Оскільки фінансова база регіону займає одну із найважливіших позицій, доцільно розглянути механізм забезпечення фінансової самодостатності за рахунок ефективно функціонуючої транспортно-комунікаційної системи.

#### **Список використаних джерел**

1. Адміністративно-територіальний устрій України: Історія. Сучасність. Перспективи. – К.: [б. в.], 2009. – 621 с.
2. Карпінський Б.А. Збалансованість фінансової системи територій як один з чинників сталого розвитку / Б.А. Карпінський, О.В. Герасименко // Фінанси України. – 2005. – № 12. – С. 80–88.
3. Шевченко О.В. Фінансова самодостатність територій як пріоритет державної регіональної політики в Україні / О.В. Шевченко // Стратегічні пріоритети. – 2008. – № 3 (8). – С. 149–156.
4. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: Монографія. – К.: НАУ, 2002. – 248 с.
5. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі:

методологія формування та розвитку / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.

6. Чернявська Т.А. Самодостатність транспортно-комунікаційної системи регіонів в системі національної безпеки / Становлення економіки України у післякризовий період / Під ред. д.е.н., професора О.О. Непочатенко (Частина 1) – Умань: Видавець «Сочінський», 2012. – С. 81–89.

7. Транспортная система Украина требует больших инвестиций в автодороги и железные дороги. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/rus/top/show/vb-transportnaya-sistema-ukraina-trebuuet-bolshih-investitsiy-17022012125900>

8. Податковий кодекс погіршить стан доріг. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://vinnikiplus.in.ua/news/v\\_ukrajini\\_z\\_javljatsja\\_platni\\_avtomobilni\\_dorogi/2011-06-24-1553](http://vinnikiplus.in.ua/news/v_ukrajini_z_javljatsja_platni_avtomobilni_dorogi/2011-06-24-1553)

*Подано до редакції 13 квітня 2012 року*

**Чернявская Т.А.**

***Возможности обеспечения финансовой самодостаточности регионов за счет использования потенциала транспортно-коммуникационной системы***

*Рассмотрены проблемы сбалансированности финансовой системы территории в условиях посткризисного возобновления развития экономики. Приоритетом формирования мощной финансовой базы регионов становится поиск дополнительных источников формирования доходов и расширения доходной базы местных бюджетов. Исследуется вопрос обеспечения финансовой самодостаточности регионов Украины благодаря использованию потенциала транспортно-коммуникационной системы.*

**Ключевые слова:** *самодостаточность, самодостаточное развитие, местный бюджет, транспортно-коммуникационная система.*

**Chernyavskaya T.A.**

***Possibilities of financial regions self-sufficiency through the use potential transportation and communication system***

*The problems of balancing the financial system of the territory. The priority of the formation of a strong financial base of the regions is to look for additional sources of revenue and expand the revenue base of local budgets. We investigate the issue of financial self-sufficiency through the use of regions of Ukraine the capacity of transport and communication systems.*

**Key words:** *self-sufficiency, self-contained development, local budgets, transportation and communication system.*

*Чернявська Тетяна Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент, радник ректора з науково-дослідної роботи Новокаховського гуманітарного інститута.*