

попри існуючі ризики. Ефективне функціонування інноваційної екосистеми можливе при дотримання наступних вимог: попри багатопрофільність підприємств-учасників, вони повинні бути готові до кооперації, з метою тісного співробітництва у сфері виробництва відстань між підприємствами повинна бути незначною, якщо відбувається націленість на передачу сировини чи тепла; існуючі ризики для учасників повинні бути мінімальними; укладені контракти повинні бути взаємовигідними для учасників. Наслідком вдалої інноваційної політики на місцевому рівні, щодо створення екосистеми є покращення іміджу області, відкриття нових можливостей, створення унікальних інновацій, надання нових робочих місць, забезпечення екологічної безпеки від шкідливого впливу виробництва та створення взаємовигідного симбіозу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Смородинская Н.В. Сетевые инновационные экосистемы и их роль в динамизации экономического роста / Н.В. Смородинская // *Инновации*. № 7 (189). – 2014. – С. 27–33. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://inecon.org/docs/Smorodinskaya-Innovations-2014-07.pdf>.
2. A. Bramwell et al. *Growing Innovation Ecosystems : University-Industry Knowledge Transfer and Regional Economic Development in Canada*. University of Toronto. Final Report. May 15, 2012.
3. Adner R. *Ekosystem innowacji : co może zawieść?* // *Harvard Business Review Polska*. – Wrzesień, 2009. – Стр. 60–72.
4. Бжуська Я. Розумна спеціалізація регіону / Я. Бжуська, Я. Пика // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/25853/1/65-362-366.pdf>.

Куценко Т. Ф.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри макроекономіки та державного управління

*Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана
м. Київ, Україна*

ФІСКАЛЬНИЙ ПАКТ ЄС ТА НЕОБХІДНІСТЬ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ БЮДЖЕТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

Аналіз процесів у фінансовій сфері, які переживає Європа останні роки, засвідчує, що відбувається модифікація фінансової системи ЄС, зокрема шляхом створення Фіскального союзу.

25 держав-членів ЄС (без Великобританії та Чеської Республіки) 2 березня 2012 в Брюсселі підписали «Договір про стабільність, координацію та управління в економічному та валютному союзі» або інакше Фіскальний/Бюджетний Пакт (Fiscal compact), що набув чинності з 1 січня 2013 року та посилив реформований у зв'язку з борговою кризою Пакт про стабільність і зростання (грудень, 2011).

Суть Фіскального Пакту полягає у законодавчому закріпленні єдиних та обов'язкових бюджетних правил, які зобов'язують утримання показників державних фінансів у межах жорстких параметрів. Як відомо, Фіскальний Пакт є документом, що поглиблює зміст Маастрихтської угоди (грудень, 1991), яка започаткувала певні критерії фінансової конвергенції – монетарні та бюджетні, за якими, зокрема, у ЄС бюджет визнавався збалансованим, коли виконувалися два обмеження: на обсяги дефіциту 3% ВВП і на величину боргу 60% ВВП [1].

Нині ж Фіскальний Пакт передбачає: по-перше, жорстку фінансову дисципліну та бюджетний облік на основі чітких стандартів з контролем Євростату, по-друге, ступінчасту та автоматизовану систему санкцій за її порушення, по-третє, бюджетні обмеження у межах жорстких параметрів. Якщо деталізувати основні вимоги Угоди, а саме жорсткі бюджетні обмеження, то слід наголосити на основних із них: приймається верхня межа платоспроможності країни, розрахована на базі Європейської СНР – бюджетний дефіцит сектору загального державного управління (ЗДУ) – у межах «маастрихтського рівня» 3% від

ВВП; керівництво країн бере на себе зобов'язання в якості середньострокової мети затверджувати структурно збалансований бюджет («очищений» від кон'юнктурних та одноразових впливів) – з річним структурним дефіцитом не більше 0,5% номінального ВВП, крім тих випадків, коли квота державної заборгованості значно менше 60% від ВВП; запровадження в національне право «боргового гальма» (debt brake) – обмеження державного боргу (боргу ЗДУ) «маастрихтським рівнем» у 60 % ВВП, за ігнорування передбачаються санкції в розмірі до 0,1% від ВВП (див. таблиця 1).

За результатами 2014 року більшість країн ЄС вписуються в бюджетні обмеження Фіскального Пакту, насамперед, держави Північної та Центральної Європи. Так, Німеччина та Люксембург очікують навіть профіцит бюджету в розмірі 0,2% ВВП. Деякі успіхи за минулий рік мала навіть Греція – дефіцит її бюджету скоротився до 1,6% ВВП в порівнянні з 12,2%, однак перша половина 2015 року засвідчила знову цілу низку негативних процесів, що підвели країну до дефолту: Європейський фонд фінансової стабільності (EFSF) заявив про те, що Греція є неплатоспроможною (3 липня, 2015) [2]. Однак, серйозні проблеми має Франція, яка рік за роком не виконує рекомендації та нині знаходиться в т.зв. «процедурі надлишкового дефіциту» (excessive deficit procedure), тобто під загрозою санкцій що також є певним викликом Євросоюзу [3].

Практичне виконання Фіскального Пакту в рамках модернізації фінансової системи ЄС висуває необхідність певних кроків з боку відповідних фінансових та монетарних органів України, які впливають із актуальних завдань з одного боку, євроінтеграції, а з іншого – антикризового управління економікою, насамперед в контексті зміцнення бюджетної безпеки.

В якості пропозицій в основу формування ефективної моделі бюджетної безпеки України в нинішніх умовах економічної кризи слід покласти систему індикаторів бюджетної безпеки з урахуванням стандартів ЄС у сфері державних фінансів, використавши розробки та рекомендації МВФ [4, с. 21–32].

Таблиця 1

Економічний зміст Фіскального Пакту ЄС*
ОСНОВНІ ВИМОГИ ФІСКАЛЬНОГО ПАКТУ ЄС:

| | | |
|--|--|--|
| 1) жорстка фінансова дисципліна та бюджетний облік на основі чітких стандартів з контролем Євростату, 2) ступінчата та автоматизована система санкцій за її порушення, 3) бюджетні обмеження у межах жорстких параметрів | | |
| БЮДЖЕТНІ ОБМЕЖЕННЯ: | | |
| 1. Верхня межа платоспроможності країни, розрахована на базі Європейської СНР – бюджетний дефіцит сектору загального державного управління (ЗДУ) – у межах «маастрихтського рівня» 3% від ВВП | 2. Керівництво країн бере на себе зобов'язання в якості середньострокової мети затверджувати структурно збалансований бюджет («очищений» від кон'юнктурних та одноразових впливів) – з річним структурним дефіцитом не більше 0,5% номінального ВВП, крім тих випадків, коли квота державної заборгованості значно менше 60% від ВВП | 3. Запровадження в національне право «боргового гальма» (debt brake) – обмеження державного боргу (боргу ЗДУ) «маастрихтським рівнем» у 60% ВВП, за ігнорування передбачаються санкції в розмірі до 0,1% від ВВП |

*Складено автором за джерелами [5], [6] та [7, с. 227, с. 861]

Зокрема, необхідно запровадження інструментів фіскальної консолідації, які практикуються в країнах ЄС, насамперед слід: забезпечити законодавчу вимогу щодо бюджетного планування на основі незалежного макроекономічного прогнозування й такої самої оцінки податкових надходжень; запровадити чіткі національні фіскальні правила, котрі мали б обов'язковий характер стосовно складання та виконання бюджету та контролювалися б незалежним органом.

ЛІТЕРАТУРА

1. The Maastricht treaty : provisions amending the treaty establishing The European Economic Community with a view to establishing The European Community. – Maastricht. – 1992. – 59 p. (P. 31). – [Electronic resource]. Available at : <http://www.eurotreaties.com/maastrichtec.pdf>.
2. В Европе заявили о дефолте Греции. [Електронний ресурс]. – Джерело доступу : http://www.ukrinform.ua/rus/news/v_evrope_zayavili_o_defolte_gretsii_1761583.

3. European Commission. Autumn forecast 2014 : Slow recovery with very low inflation. URL : – [Electronic resource]. Available at : http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2014_autumn_forecast_en.htm.
4. Бауманн Е. Стандарти Європейського Союзу у сфері державних фінансів / Фінанси України. 2013 р. № 12, С. 21–32.
5. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України // «Еволюція фінансової системи ЄС : виклики та перспективи для України». Аналітична записка. – [Електронний ресурс]. – Джерело доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1671/>.
6. Translation supported by GIZ-Project «Support for the reform of public finance management» – [Electronic resource]. Available at : http://www.google.com.ua/url?url=http://pfm.in.ua/files/files/pfm_document_5.
7. Бюджетна система : підруч. / за наук. ред. В.М. Федосова, С.І. Юрія. – К. : Центр учбов. Літератури ; Тернопіль : Екон.думка, 2014 – 871 с. – С. 227, С. 861.

Кіндій М. В.

старший викладач кафедри маркетингу і логістики

Малиш Я. В.

студент

Національний університет «Львівська політехніка»

м. Львів, Україна

ПИТАННЯ ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ПРО АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ НА ЕТАПІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

На етапі інтеграції України у європейське співтовариство виникає потреба в запровадженні європейського досвіду розвитку галузей економіки та закріпленні цих змін на законодавчому рівні. Зокрема удосконалення потребують правові норми, що стосуються автомобільного транспорту. Дана галузь має особливу важливість для української економіки у зв'язку з розвитком національної мережі міжнародних транспортних коридорів та утвердженням України як транзитної держави.

Законодавство України про автомобільний транспорт складається із законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», чинних міжнародних договорів та інших нормативно-правових актів у сфері автомобільних перевезень [1, ст. 2]. На даний момент залишається чинним ряд застарілих норм часів СРСР, що не має відповідників у країнах Європейського союзу. Це стосується технічних оглядів транспортних засобів, нормування витрат палива, застосування індивідуальної контрольної книжки тощо. При цьому актуальним є запровадження додаткових вимог, що стосуються умов перевезень, супровідної документації та взаємовідносин перевізників з суб'єктами транспортного процесу та внесення змін і доповнень до існуючих нормативних актів транспортного законодавства з метою приведення їх у відповідність до норм Конституції України.

З метою встановлення техніко-технологічної сумісності транспортної галузі України з європейською транспортною системою необхідно розробити законодавчий механізм, що би сприяв запровадженню техніко-технічних вимог, які базуються на відповідних нормативах Європейського союзу.

Беручи до уваги прийняття Україною курсу на найшвидшу адаптацію законодавства України до норм Європейського Союзу, а також дерегуляцію ведення бізнесу внесення змін до законодавства України «Про автомобільний транспорт» повинно базуватися на принципах:

- гармонізації нормативно-правової бази у сфері автомобільного транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;
- технічної, технологічної та екологічної стандартизації вимог у сфері транспорту до