

обсягів ресурсів, потрібних для реалізації Концепції у 2015-2016 роках буде проведено стратегічне планування для МВС і для кожного центрального органу виконавчої влади, за результатами якого будуть визначені витрати, покриття яких може бути здійснено:

- у межах поточних обсягів фінансування;
- за рахунок додаткових бюджетних коштів;
- за рахунок інших джерел, не заборонених законодавством [1].

Більш конкретизований перелік джерел фінансування ОВС описаний в Стратегії розвитку органів внутрішніх справ (далі — Стратегія). У розділі VII Стратегії “Ресурси, необхідні для досягнення цілей реформування” визначено, що заходи, спрямовані на реалізацію реформування в 2014-2015 роках, будуть здійснюватися МВС в межах виділених бюджетних коштів за участю громадських правозахисних організацій і за підтримки міжнародних благодійних інституцій та технічної підтримки міждержавних організацій [2]. Однак, у цих документах відсутнє чітке планування щодо раціонального розподілу грошових фондів.

На нашу думку, під час проведення значних змін у системі та структурі ОВС необхідно впровадження програмно-цільового методу. Метою розроблення державних цільових програм є сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку держави, окремих галузей економіки та адміністративно-територіальних одиниць; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розв'язання найважливіших проблем [3]. Отже, з метою найефективнішого використання бюджетних коштів та досягнення конкретних результатів у реформуванні ОВС доцільно створити відповідну державну цільову програму.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Концепція першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://.mvs.gov.ua/>
2. Стратегія розвитку органів внутрішніх прав [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://.mvs.gov.ua/>
3. Закон України «Про державні цільові програми» від 18 березня 2004 року N 1621-ГУ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

Шалькін О.В., здобувач кафедри економіко-правових дисциплін Національної академії внутрішніх справ

Фінансування програм у сфері безпеки дорожнього руху: проблеми та перспективи удосконалення законодавчого забезпечення

Нині в Україні наростає кризова тенденція - зменшується кількість населення, при цьому помітно зростає смертність людей працездатного віку. За оцінками експертів ООН, якщо так

продовжуватиметься й надалі, то в до середини століття в Україні залишиться 26 млн осіб. Серед причин лідируючі позиції займає смертність від ДТП. Україна втрачає в дорожньо-транспортних пригодах стільки ж громадян, скільки і в ході антитерористичної операції на сході країни. Про це заявила перший заступник міністра внутрішніх справ України Ека Згуладзе з трибуни Верховної Ради [1]. Дійсно, згідно загальноєвропейським даними, Україна посідає одно з перших місць в Європі за кількістю загиблих внаслідок ДТП.

За офіційною статистикою, щороку в світі від ДТП гинуть понад 1 млн 300 осіб і отримують травми близько 50 млн осіб. Кожні 18 хвилин на автошляхах України трапляється ДТП з потерпілими, кожні 118 хвилин у ДТП гине людина, кожен третій загиблий - молода людина віком до 29 років. Серед причин, що призводять до ДТП, поширеною є невжиття органами державної влади та місцевого самоврядування ефективних заходів, спрямованих на належне утримання та ремонт автодоріг, відновлення безпечного стану мостів та шляхопроводів. На жаль, непоодинокими є факти, коли елементи безпеки ігноруються на стадії міського та транспортного проектування, а також недотримання норм під час будівництва доріг. Відсутнє належне реагування з боку органів прокуратури, правоохоронних органів, особливо ДАІ, на факти грубого ігнорування дорожніми службами, конкретними посадовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух» в частині ліквідації аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП.

Але в нашій країні основна доля відповідальності перекладається на водіїв, пішоходів та інших користувачів доріг. Натомість, в Європейських країнах взято курс на вдосконалення будівництва і експлуатації доріг та дорожньої інфраструктури таким чином, щоб до мінімуму звести саму можливість аварій, максимально захистити найбільш уразливих користувачів, зокрема, пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів [2].

Відповідно, існує необхідність забезпечення виділення фінансових ресурсів на програми в галузі безпеки дорожнього руху. Світовий досвід показує, що повна вартість лікування (відновлення) травмованих у ДТП набагато перевершує вартість заходів, спрямованих на запобігання аварій. Страховий ринок безпосередньо зацікавлений інвестувати кошти в безпеку дорожнього руху [3].

Міжнародний досвід вирішення проблем дорожньої аварійності доводить, що все має починатися із забезпечення дотримання законів у сфері безпеки дорожнього руху [2-3]. Провідна роль у цьому процесі належить фінансово-правовим механізмам.

Пріоритетом державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху має стати створення сучасної, у тому числі з безпекової точки зору, дорожньої інфраструктури. Крім того, актуальним залишаються питання підвищення безпеки транспортних засобів, медичної допомоги жертвам дорожньо-транспортних пригод та зміни ставлення суспільства до безпеки дорожнього руху.

При розробці і виконанні державних цільових та регіональних програм забезпечення безпеки дорожнього руху слід враховувати фінансово-економічну доцільність інвестицій в дорожню інфраструктуру. Адже поліпшення доріг з використанням результатів програми оцінки доріг та аудиту дорожньої безпеки на стадіях проектування, будівництва та експлуатації забезпечують високий рівень соціально-економічної віддачі (повернення інвестицій) [2].

Новим принципом для ЄС у розробленні профілактичних проектів у сфері безпеки дорожнього руху є попередній аналіз їхньої економічної ефективності (співвідношення збитків і прибутків) і нова рекомендація впроваджувати лише ті заходи, які визнано ефективними.

Такими вважають рішення вартістю до 1 млн євро, які дозволяють протягом року знизити кількість загиблих у ДТП на 1 особу, важко поранених — на 8 осіб, легкопоранених — на 26, а кількість зіткнень зменшити на 200 одиниць («принцип 1 млн євро»).

Отже, економічні програми у сфері безпеки дорожнього руху можуть бути представлені як інвестиційні програми, що забезпечують соціальні вигоди у формі продовження життя з високою якістю й певними економічними перевагами, заснованими на ефективному та цілеспрямованому використанні ресурсів.

Таким чином, нагальною потребою сьогодення є активізація зусиль щодо розроблення та нормативного закріплення цільових програм, фінансування яких має проводитися в установленому порядку та в межах, необхідних для їх виконання. При цьому, якщо основою фінансування залишатиметься державна складова, одночасно необхідно забезпечити максимально можливе зниження фінансового тиску на державний бюджет шляхом залучення цілого ряду альтернативних джерел фінансування, серед яких: створення недержавного фонду для фінансування наукових досліджень; залучення коштів страхової галузі; використання місцевих бюджетів у рамках реалізації регіональних програм з розвитку дорожньої інфраструктури та підвищення рівня безпеки дорожнього руху; залучення приватного інвестора (будівництво доріг, запровадження систем відеонагляду та стягнення штрафів тощо, надання послуг з технічного огляду та обслуговування транспортних засобів, контролю технічного стану транспортних засобів тощо); інші джерела, не заборонені законодавством [2]. Основа фінансування комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху має бути відображена у Законі України Про Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період 2015 - 2025 років.

Для забезпечення подальшого прогресу в сфері безпеки дорожнього руху необхідно забезпечити пріоритетне та достатнє фінансування видатків у сфері безпеки дорожнього руху (у тому числі необхідне заохочення державно-приватного партнерства), налагодити ефективну роботу Ради з дорожньої безпеки, забезпечити її необхідними кадрами та фінансуванням [2].

Крім того, потребують перегляду положення Закону України «Про Державний бюджет України на 2015 рік» і нещодавні зміни до Податкового та Бюджетного кодексів України, згідно з якими було скасовано цільові джерела фінансування дорожнього господарства, що раніше акумулювалися в спеціальному фонді держбюджету. Адже запроваджене фінансування всіх видатків дорожнього господарства із загального фонду не дає розуміння обсягів коштів, що будуть передбачені на наступний за поточним рік, а отже унеможливило довгострокове планування розвитку дорожньої галузі, що може призвести до ще більшого погіршення стану дорожньої мережі. Це означає, що виділення коштів на дороги відбуватиметься за залишковим принципом, після того, як будуть задоволені потреби інших сфер економіки, що мають захищені статті або цільові джерела фінансування у спеціальному фонді держбюджету.

Відсутність захищеного Державного дорожнього фонду, а також неможливість розширення доходної частини спеціального фонду Держбюджету - головні чинники того, що визнані в усьому світі принципи фінансування дорожньої галузі за рахунок податків та платежів, котрі стягуються з безпосередніх користувачів автодоріг, не можуть бути реалізовані в Україні [7].

Таким чином, існує потреба у відновленні практики фінансування видатків у сфері безпеки дорожнього руху та розвитку дорожньої інфраструктури за рахунок Державного дорожнього фонду. При цьому перелік надходжень спеціального фонду має бути розширений за рахунок закріплення норми про використання коштів, отриманих у вигляді штрафів за порушення правил дорожнього руху, виключно на забезпечення реалізації програм у сфері безпеки дорожнього руху.

Найголовнішою умовою ефективного фінансування видатків у сфері безпеки дорожнього руху виступає затвердження Державної цільової програми забезпечення безпеки дорожнього руху на 2015-2025 роки, виконання якої сприятиме наближенню України до стандартів ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кількість загиблих у ДТП за рік можна порівняти з втратами в АТО, - Згуладзе. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/news/koHchestvo-pogibshih-dtp-god-sravnimo-poteryami-1432205452.html>
2. «Круглий стіл» на тему: «Законодавчі ініціативи в сфері безпеки дорожнього руху - вагомий крок на шляху до поліпшення ситуації на дорогах країни». - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://week2011.roadsafety.org.ua/ua/188/289>
3. Шевчук О.О. Економічний еквівалент вартості життя як стимул розвитку страхового ринку та модернізації економіки України / О. О. Шевчук // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. - 2014. - № 2. - С. 13-18. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/i-pdf/VUbsNbU_2014_2_5.pdf

4. OBL 257, 27.10.1995, С. 1. Регламент зі змінами, внесеними Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, С. 1).
5. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход в безопасности дорожного движения // OECD. — М., 2009. — 295 с.
6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 480-р від 06.07.2011 // Урядовий кур'єр від 06.07.2011 № 120.
7. Новатії в фінансуванні дорожнього господарства України. - [Електроний ресурс]. - Режим доступу: http://www.ukravtodor.gov.ua/novini/%D1%81_novatsii-v-finansuvanni-dorozhnogo-go-spodarstva-ukraini.html

Федченко М.С., студентка 3 курсу навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ України *Науковий керівник:* викладач кафедри гуманітарних та соціально- економічних дисциплін ННТІІІ НАВС Чугай О.М.

БЕНЧМАРКІНГ ЯК ЗАСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА

Сьогоднішнє зростання цін на енергоносії та лібералізація зовнішньої торгівлі України змушує вітчизняні підприємства шукати нові засоби та методи підвищення конкурентоспроможності, продуктивності та ефективності виробництва. Власне, існуючі розробки вітчизняних науковців з цього питання здебільшого орієнтовані на умови перехідної економіки та не зовсім відповідають сучасним вимогам господарювання. Натомість, самі підприємці ще не мають достатнього практичного досвіду, який дозволив би їм виробляти власні механізми підвищення ефективності діяльності в умовах конкурентної економіки.

Між тим, вирішення проблеми низької ефективності вітчизняного виробництва, що є найнижчою серед країн Європи, є одним з найважливіших науково-практичних завдань, які стоять перед українською економікою. Тому виникає необхідність у вивченні зарубіжного досвіду та сучасної методології управління ефективністю діяльності підприємств, сучасного інструментарію підвищення конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах та можливості його застосування як методичного забезпечення.

Так, західний досвід свідчить, що ефективним інструментом забезпечення фінансової безпеки підприємства є бенчмаркінг. Його поява пов'язана зі змінами у філософії менеджменту і, насамперед, з підвищенням уваги до конкурентного середовища. У 50-х роках ХХ століття попит був більший за пропозицію, тому завданням менеджменту тоді було лише встановлення