

міжбанківських запозичень та розміщень.

### ***Література:***

1. Кумейко О.М., Дереза В.М. Депозитна діяльність банків в аспекті формування їхньої ресурсної бази. *Економіка та суспільство*. 2017. № 10. С.624–630.
2. Приступа Л., Стахурська А. Організаційно-економічне забезпечення депозитної політики банків в Україні. *Modeling the development of the economic systems*. 2022. № 4. Р. 88–99.
3. Про затвердження Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v0148500-17> .
4. Про здійснення розрахунків за продані товари (надані послуги) з використанням спеціальних платіжних засобів. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/878-2010-%D0%BF> .
5. Про встановлення строків, до настання яких торговці повинні забезпечити можливість здійснення безготівкових розрахунків (у тому числі з використанням електронних платіжних засобів, платіжних застосунків або платіжних пристроїв) за продані ними товари (надані послуги). *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/894-2022-%D0%BF> .

## **РОЛЬ ДЕРЖАВИ В СТАЛОМУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ**

*Зозуля А.Р.*

*Науковий керівник: Кудрявцев В.М., к.е.н., доцент  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Транспортна діяльність – життєво важлива сфера соціально-економічного розвитку суспільства. Низька ефективність роботи транспорту веде до великих втрат часу, перевантаженості магістралей, забруднення повітря, додаткових психологічних навантажень на населення, погіршення здоров'я, небезпеки для життя та економічних збитків.

Розвиток ринкових відносин в Україні веде до серйозного обмеження прямих адміністративних методів управління транспортом, що цілком зрозуміло. Однак, реорганізація структури управління транспортом у сучасних умовах не виключає державної присутності в цьому секторі економіки. Важко погодитися з думкою про те, що державне регулювання транспортної діяльності необхідно розглядати як процес, що веде до порушення законів ринку, руйнування конкурентного середовища, втручання державних органів у справи господарюючих суб'єктів.

Існує сукупність причин, що пояснюють об'єктивну необхідність присутності держави в структурі управління транспортом. Розглянемо їх.

1. Необхідність здійснення стратегічного аналізу стану всієї транспортної галузі: особливості формування та розвитку конкурентного середовища,

ступінь монополізації галузі, можливості демонополізації, форми ціноутворення, специфіка регіональних транспортних систем. Найкраще це здійснити можна на державному рівні.

2. Сталий розвиток транспорту неможливий без стабільного забезпечення його інвестиційними ресурсами. Значна роль у регулюванні інвестиційних потоків у регіонах відводиться місцевим органам влади, тому що саме останні розробляють інвестиційну політику регіону та практично організують її реалізацію: визначення пріоритетів інвестування, система податкових і кредитних пільг, встановлення критеріїв відбору проектів і участь у їхньому фінансуванні.

3. Забруднення навколишнього середовища. Викиди транспорту, головним чином автомобільного і повітряного, становлять дуже високу частку всіх викидів: понад 90% усіх свинцевих викидів, понад 50% усіх викидів NO<sub>2</sub>, 22% усіх викидів CO<sub>2</sub>, і понад 30% усіх летких органічних складових.

Враховуючи тривале старіння вітчизняного автомобільного парку, ввезення не екологічних (зношених) іноземних автомобілів, відсутність контролю якості пального, стан довкілля (атмосферного повітря, ґрунту, водойм) є серйозною причиною погіршення здоров'я нації. У зв'язку з цим, участь державних органів влади дає змогу встановлювати єдині екологічні стандарти, нормативи, запроваджувати штрафні санкції та правила під час експлуатації транспортних засобів.

4. Необхідність державного регулювання роботи транспорту пояснюється організацією безпеки дорожнього руху, в основі якої обов'язкове дотримання державних стандартів, технічних нормативів, організаційних правил. Динамічний розвиток автомобільного транспорту й одночасне зниження ступеня медичного контролю з боку держави, слабка підготовка водіїв, недоопрацювання та прогалини у нормативно-правових актах, на що звертають увагу фахівці, призводять до того, що на дорогах з'являється більше водіїв з малим стажем та недостатнім знанням і досвідом. Це збільшує кількість дорожньо-транспортних пригод.

5. Необхідність регламентації функцій транспорту, пов'язаних із безпечною доставкою вантажів і пасажирів. Важливо чітко конкретизувати вимоги та умови перевезення, допуск автотранспортних засобів. Організація ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на транспорті також лягає "на плечі" держави.

6. Оцінка, з одного боку, витрат на транспорті, з іншого – вплив через систему тарифів на доходи з метою формування механізму відповідальності, окупності та відтворення потужностей, інвестування, конкурентності, а отже, сталого розвитку.

7. Державний вплив на формування системи внутрішньогалузевих економічних взаємовідносин на макрорівні, з одного боку, і створення ефективної структури транспорту всередині галузі, з іншого, що чинить ефективний вплив на розвиток економіки країни.

Таким чином, тільки ефективне державне регулювання діяльності транспорту в умовах ринкової економіки покликане не заважати сталому

розвитку галузі, а оптимізувати види транспорту та їхні інфраструктурні можливості, як у приватних господарських інтересах, так і в інтересах усіх членів суспільства.

## **ВІЙСЬКОВИЙ ЗБІР ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У ВІЙСЬКОВИЙ ЧАС**

*Ісадкова О.Г.*

*Науковий керівник: Осьмірко І.В., к.е.н., доцент  
ХНПУ імені Г.С.Сковороди*

Зараз Україна перебуває у важкій політико-економічній ситуації. Як наслідок виникають фінансові проблеми держави, тому уряд вимушений шукати нові варіанти, як наповнити бюджет країні. Одним зі варіантів вирішення цього питання є запровадження податків тимчасового характеру. Актуальність цього питання полягає у тому, що саме ми зараз проживаємо важкі часи для нашої України, тому Верховна Влада України прийняла рішення запровадити військовий збір, але, на жаль, не є достатньо регульований законодавством, тому маємо труднощі на практиці.

Військовий збір в Україні був запроваджений на період АТО/ООС у зв'язку з російською агресією та закінчення реформування Збройних сил України згідно Закону України « Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України» №1621-VII від 31.07.2014. Згідно п.п. 1.1 п. 16 прим. 1 підрозд. 10 розд. XX ПКУ платниками військового збору є особи, визначені п. 162.1 ст. 162 ПКУ, зокрема,

- фізичні особи – резиденти, які отримують доходи з джерела їх походження в Україні,
- фізичні особи - нерезиденти, які отримують доходи з джерела їх походження в Україні та податкові агенти [1].

Таким чином на кожного з нас збільшується податкове навантаження. У той час під оподаткування військовим збором підлягають доходи у формі заробітної плати, інших заохочувальних та компенсаційних виплат або інших виплат і винагород, які нараховуються (виплачуються, надаються) платнику у зв'язку з трудовими відносинами без вирахування сум податку на доходи фізичних осіб, єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, страхових внесків до Накопичувального фонду, у випадках, передбачених законом, а також податкової соціальної пільги за її наявності[4].

Згідно податкового законодавства України, військовий збір зазначається, як загальнодержавний податок, який сплачується громадянами України. Унікальністю збору в нашій державі є те, що отримані кошти направляються не до цільового фонду, а до бюджетів, а вже звідти виділяються на потреби армії та військового забезпечення. Основна мета запровадження військового збору полягає в забезпеченні потреб національної оборони та зміцненні збройних сил країни. Однак, щоб запровадження військового збору було законним та ефективним, необхідно дотримуватись принципів податкового законодавства,