

9. Панченко І.В. Недержавне пенсійне забезпечення в Україні: стан і перспективи розвитку// Управління розвитком. – 2011. – № 5(102). – С. 43–44.
10. Державний реєстр фінансових установ. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nfp.gov.ua/content/derzhavniy-reestr.html?PrintVersion>.
11. Нацкомфінпослуг Реєстр наборів відкритих даних. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nfp.gov.ua/ua/Reiestr-perelik-naboriv-vidkrytykh-danykh.html>.
12. Толуб'як В.С. Ризики системи пенсійного забезпечення [Електронний ресурс] / В.С. Толуб'як, 2011 рік. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvamu_upravl/2010_4/30.pdf.

Скороход І. П.

Конева І.

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ НЕГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕНСИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В УКРАИНЕ

Резюме

Пенсионное обеспечение является важной составляющей социального обеспечения населения и выступает как государственная базовая гарантия развития общества, поскольку охватывает одновременно интересы как трудоспособного, так и нетрудоспособного населения. Именно пенсионное обеспечение рассматривается как особый составляющий элемент социальной функции государства, и вместе с тем, как совокупность методов удовлетворения материальных потребностей населения которые, соответственно по существующему законодательству, имеют право на получение пенсий.

Ключевые слова: пенсионная система, пенсионные вклады, пенсионное обеспечение, негосударственный пенсионный фонд.

Scorohod I. P.

Koneva I.

Odessa I. I. Mechnikov National University

PECULIARITIES OF NON-GOVERNMENT PENSION PROVISION SYSTEM DEVELOPMENT IN UKRAINE

Summary

Pension provision is an important component of social security of the population and acts as a state basic guarantee of development of society, because it covers the one-to-one interests of both working and non-working people. Pension security is considered as a special component of the social function of the state, and however, as a combination of methods to meet the material needs of those layers of settlement, which, in accordance with the current legislation, are entitled to a pension.

Key words: pension system, pension contributions, pension provision, non-government, pension fund.

УДК 656.078

Шемаєв В. В.

Національний інститут стратегічних досліджень

ДОСВІД ПІВДЕННОЇ КОРЕЇ ЩОДО РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ВИСНОВКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

Статтю присвячено проблемі обґрунтування сучасних механізмів управління розвитком транспортної інфраструктури України з урахуванням досвіду Південної Кореї у цій сфері. Висвітлено особливості транспортного сектору Південної Кореї, зокрема щодо організації управління розвитком транспортної інфраструктури. Запропоновано стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури України відповідно до положень Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, транспортний сектор Південної Кореї, стратегія, управління розвитком, стратегічне планування.

Постановка проблеми. Чи може країна після війни вийти на шлях стабільного зростання завдяки розвитку транспортної інфраструктури? Так, саме це й довела Південна Корея, яка стала майже півстоліття тому на шлях осмислення і реалізації своїх сильних сторін, партнерства з розвиненими країнами західного світу і просування вітчизняного бізнесу на зовнішніх ринках. Оточеній такими країнами-гігантами, як Китай, Японія і Росія, відізаній від зовнішнього світу по суші Північно

Кореєю, з обмеженим набором природних ресурсів, Південній Кореї вдалося вийти на інтенсивний шлях економічного розвитку. І сьогодні багато експертів називають цю країну лідером у багатьох секторах: кібербезпеці, електроніці та ІКТ, транспортному машинобудуванню, траншипменту в портах. Розвиток транспортної інфраструктури це забезпечив: країною курсують високошвидкісні потяги КТХ (розвивають швидкість до 305 км/год.), метрополітен Сеула здійснює перевезення не тільки

5 млн. городян, а й жителів агломерації, кількість яких перевищує 20 млн. осіб. Міжнародну торгівлю і туризм у країні обслуговують 31 порт, більше десятка аеропортів, контейнерні та вантажні термінали, мережа платних доріг. Транспортний сектор Південної Кореї має особливості, які можна відзначити для розуміння загальних тенденцій та визначення актуальних для України методів розвитку транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури безпосередньо досліджувалися у працях: П.Н. Розенштейн-Родан [1], Т.В. Блудової [2], Г.І. Нечаєва, В.О. Струка [3], В.О. Гудкова [4], О.М. Ложачевської [5], Д.К. Прейгера [6], В.І. Бережного, С.Ю. Максимова [7], П.Ю. Беленького [8], А.Б. Мотгаєвої [9], М.І. Котлубая [10], Ю.Є. Пашенка [11], Н.В. Кудрицької [12], Н.М. Бондар [13], І.П. Садловської [14].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас можна говорити про недостатню увагу до проблеми обґрунтування шляхів розвитку транспортної інфраструктури України із застосуванням досвіду Південної Кореї в контексті використання транспортної інфраструктури для забезпечення економічного зростання у цій країні в умовах подолання кризових явищ, викликаних військово-політичними чинниками.

Мета статті полягає у висвітленні особливостей транспортного сектору Південної Кореї в контексті обґрунтування підґрунтя формування механізму управління розвитком транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток транспортного сектору Південної Кореї має особливості, пов'язані, *по-перше*, з організацією управління, що спирається на науку і планування. Так, корейська система стратегічного планування у сфері транспорту базується на по-азійському суворій ієрархії стратегічних документів. У середньому цикл планування – 10 років, регулярне оновлення документів і майстер-планів – кожні п'ять років (підготовка починається за півтора роки до настання «екватора»). Допомагають уряду і місцевій владі у цьому спеціалізовані інститути, що знаходяться у сфері управління уряду:

– Korea Transport Institute (КОТІ) займається розробленням 10-річних стратегій і планів для галузі (рис. 1). Зважаючи на членство країни в ОЕСР, може надавати консультації в контексті розроблення документів стратегічного характеру в Україні;

– Korea Maritime Institute (КМІ) є провідним інститутом у морській галузі (може надавати послуги у дослідженнях з портами України

і потенційно може виступити виконавцем робіт із виконання меморандуму, підписаному Україною з корейським портом Пусан). Асоціація корейських портів веде програму Korea Cooperative Supporting Center for Overseas Port Development, націлену на вивчення зарубіжного потенціалу для корейського морегосподарського комплексу та надання технічної допомоги портам у країнах, що розвиваються;

– Korea Railroad Research Institute займається розробленням технологій та інноваційних розробок для залізничної галузі, тестуванням рухомого складу та ін. Наприклад, зараз там ведеться робота над упровадженням LTE-R для передачі даних, розробленням інноваційного контейнера 4-fold, що складається, тощо.

Другою особливістю є створення в країні сприятливих умов для діалогу держави та бізнесу. Коли в Південній Кореї мова заходить про репрезентативні органи, то це про їхню якість, а не кількість. Нижче розглянемо кілька прикладів того, які умови для організації діалогу створює держава:

– Korea Integrated Logistics Association (KILA) була створена на основі статті 55 Рамкового закону про логістичну політику Кореї і нині є афілійованою організацією при Міністерстві землі, інфраструктури та транспорту цієї країни. Організація об'єднує понад 500 компаній логістичного сектору, у тому числі складські майданчики, перевізників, порти та інших учасників логістичного процесу. До її функцій належать: налагодження діалогу індустрії з державою, освітні програми (у тому числі сертифікація з логістики), виставки та встановлення міжнародного діалогу. Через свій національний логістичний портал Асоціація встановлює комунікації щодо державної інформації з питань транспорту і логістики – від законів до статистик і здійснення досліджень щодо інвестиційних можливостей за кордоном. Сьогодні ця Асоціація готова розміщувати на своїх власних інформаційних ресурсах інформацію про інвестиційні можливості в Україні та поширювати її серед своїх членів;

– Korea Trucking Association – асоціація автоперевізників Кореї. Складно уявити, але більше 91% вантажних перевезень в Кореї здійснюється автомобільним транспортом (табл. 1). Коротке транспортне плече (200–400 км) робить цей вид транспорту найбільш економічно привабливим. Загальна мережа національних і локальних доріг Південної Кореї налічує близько 109 тис. км доріг, з яких близько 4,5 тис. є швидкісними (і, відповідно, платними). Плата стягується за допомогою електронної карти Hi-Pass. Окрім державних доріг, є й приватні ВОТ-концесійні магістралі на короткі, але завантажені ділянки, наприклад до

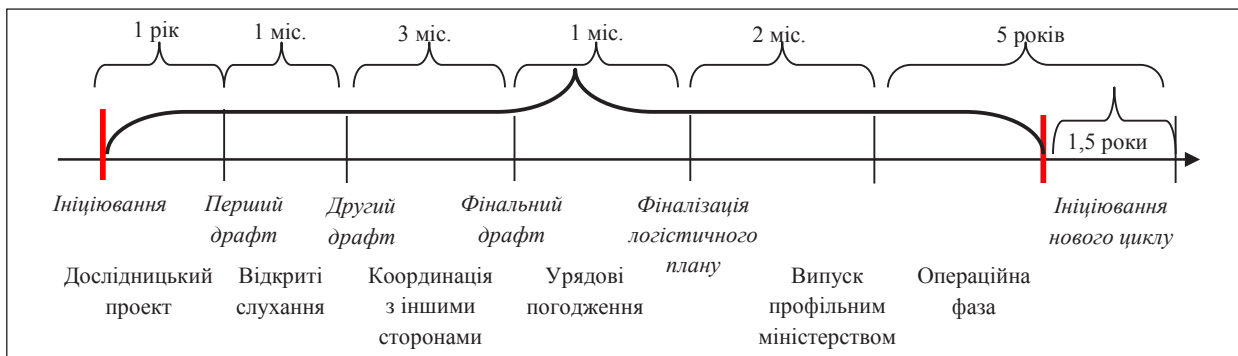


Рис. 1. Процес розроблення стратегічних документів на прикладі логістичної стратегії Південної Кореї

Джерело: складено автором за даними КОТІ

Таблиця 1
Вантажні перевезення в Республіці Корея
за видами транспорту, 2016 р.

Вид транспорту	Обсяг (тис. т)	Частка (%)	Обсяг (млн. т/км)	Частка (%)
Автомобільний	1 761 291	91,94	132 382	76,19
Залізничний	37 093	1,94	9 256	5,33
Каботаж (внутр.водний)	117 074	6,11	31 995	18,41
Повітряний	288	0,01	112	0,06
Всього	1 915 746	100	173745	100

Джерело: КОТІ (2016 р.)

аеропорту. Встановлено ваговий ліміт для вантажних автомобілів на цих дорогах (40 т). На початку 2000 р. Асоціація змогла переконати уряд субсидувати перевізників, і близько 25–30% від вартості палива компенсується їм як субсидії. При цьому, звичайно, застосовуються регульована державою націнка на автоперевезення, а також лімітовані обсяги, запропоновані для компенсації.

Наступна особливість пов'язана з правильним використанням географічного положення навіть в умовах наземної блокади країни. Безумовно, якщо є вихід до моря. Для розуміння: до 99% обсягів міжнародної торгівлі Кореї здійснюється через морські порти. Всього портів 60, майже половину з них обробляють судна в каботажі. Південний корейський порт Пусан у 2016 р. перевалив близько 20 млн TEUs, 50% з яких – траншшипмент (тобто перевантаження контейнерів у проміжному порту для подальшого транспортування). Тим самим реалізується головна стратегія Кореї – стати головним сполучним мостом для товаропотоку маршрутом Китай – Японія. У цілому країна умовно розділена на сім географічних дивізіонів, в яких порти мають певну спеціалізацію: для торгівлі з КНР, для обслуговування металургійної промисловості, контейнерні та круїзні порти тощо. При цьому спеціалізація сталася через природні чинники наближеності до тих чи інших виробничих центрів, ніж за директивним методом від уряду.

Корейська залізниця KORAIL сьогодні повною мірою не може реалізувати свій потенціал через блокаду на півночі і жорстку конкуренцію з боку автомобільних перевізників. Очевидно, на це впливають і структура економіки (у тому числі номенклатура вантажів), і розміщення важкої промисловості поблизу портів. У Південній Кореї досить розвинене пасажирське залізничне сполучення, доходи від якого крос-субсидують вантажні перевезення. Крім того, KORAIL управляє системою метрополітену Сеула. Розпочата за моделлю французьких залізниць SNCF, реформа доріг призвела до виділення Korea Rail Network Authority як менеджера інфраструктури. Своїми цілями до 2020 р. залізниця ставить такі: електрифікувати до 85% шляхів і досягти 79% рівня т. зв. «двухпуткі» (двухпуткі).

Для накопичення партій вантажів, оптимізації логістики в країні діють так звані «сухі порти» у вигляді митно-ліцензійних складів, контейнерних і вантажних терміналів (депо). Їх розміщення чітко сплановано, щоб оптимально обслуговувати основні маршрути, забезпечуючи гармонійний розвиток усіх регіонів країни. Реалізація таких потужностей переважно відбувається на умовах державно-приватного партнерства, в якому держава як свій внесок надає земельні ділянки і будівництво адміністративних будівель.

Особливий інтерес становлять корейські транснаціональні компанії. Більшість із відомих світу брендів мають тут досить диверсифікований портфель бізнесів. Наприклад, ще донедавна корпорація Samsung займалася виробництвом машин, а підрозділ металургійного гіганта Posco активно займається трейдингом зернових. При цьому зарубіжні операції від імені компаній можуть вести їх дочірні компанії.

Виробник рухомого складу Hyundai Rotem добре відомий в Україні з часів Євро-2012. Цікаво, що в 2013 р. ця компанія була готова інвестувати в будівництво заводу в Україні за умови надання державних гарантій щодо програм оновлення рухомого складу. Сьогодні трейдингова компанія Hyundai Corporation розглядає можливість інтенсифікації діалогу щодо поставок (або виробництва) електричних автомобілів в Україні.

Компанія Posco Daewoo також зацікавлена в інвестуванні будівництва зернового терміналу в одному з морських портів України. Адміністрація морських портів України МПУ підтвердила готовність посприяти в наданні інформації про другий термінал в Чорноморську (в тилу 7–9 причалів), концесійні проекти в морських портах Ольвії та Херсоні, про що компанії надано звіт про перспективи розвитку транспортної галузі в південних областях України.

Висновки. Транспортна інфраструктура – рушійна сила української економіки, яка дає змогу Україні реалізувати свої економічні можливості. Швидко, вчасне, надійне і безпечне перевезення вантажів та пасажирів має дуже велике значення для економічного зростання країни. Транспортна галузь України володіє потенціалом, необхідним для поліпшення якості та ефективності послуг перевезення, а також підвищення безпеки транспортних послуг. Досвід Південної Кореї щодо розбудови транспортної інфраструктури доцільно використати для визначення пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури України, зокрема:

- запровадити управління стратегічним плануванням розвитку транспортної інфраструктури;
- збільшити протяжність автомобільних доріг I категорії в межах пріоритетних транспортних коридорів, створити інфраструктуру придорожніх сервісів у межах пріоритетних транспортних коридорів;
- модернізувати сполучення національних мереж автомобільних доріг із міжнародними мережами в межах основних коридорів, включаючи європейську мережу коридорів TEN-T та підвищити пропускну спроможність пунктів перегину кордону;
- створити можливості для інвестицій приватного сектору в експлуатацію та обслуговування автомобільних доріг;
- підготувати нормативно-законодавчу базу для державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту;
- зробити прозорим процес державних закупівель для розвитку будівництва та реалізації інфраструктурних проектів;
- впровадити правила Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) для контрактів на будівництво та інфраструктурні проекти;
- прийняти рекомендовану практику експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури, запровадити експлуатацію та утримання, орієнтовані на результат;
- розширити можливості місцевої влади щодо забезпечення експлуатації та утримання автодоріг місцевого значення;
- розпочати роботу Державного дорожнього фонду з 2018 р.;

- сприяти розвитку мультимодальних транспортних рішень і розвитку логістичних мереж; скоротити дефіцит логістичних центрів та мультимодальних терміналів;
- ліквідувати субсидіювання пасажирських залізничних перевезень вантажним сегментом;
- модернізувати залізничні колії національної мережі залізниць;
- переглянути обмеження швидкості та інші обмеження залізничної мережі;
- зробити прозорими процедури проведення державних закупівель для експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури, оптимізації виробничих процесів на підприємствах транспорту, укладання договорів про ДПП;
- стимулювати використання мультимодальних рішень у транспортній галузі та створення логістичних мереж;
- забезпечити доступ залізничного транспорту до морських портів України.
- збільшити потужність морських портів для обслуговування суден високої валової місткості;
- забезпечити належний стан шлюзів на внутрішніх водних шляхах України;
- забезпечити належну якість навігації річкою Дніпро, усунути низьку осадку, особливо на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів, забезпечити залучення інвестицій у річкову інфраструктуру;

- вирішити питання нестачі фінансування, необхідного для підтримки розвитку інфраструктури, наприклад для оновлення злітно-посадкової смуги, побудови/реконструкції терміналів, оновлення аеронавігаційних засобів;
- забезпечити інтеграцію планів розвитку транспорту до планів стратегічного планування як на міському, так і на регіональному рівнях;
- надати підтримку місцевим органам влади щодо децентралізації управління інфраструктури місцевого транспорту;
- здійснювати інтегроване планування перевезень;
- заохочувати застосування нових технологічних рішень у галузі;
- застосовувати міжнародні стандарти проектування інфраструктури та обслуговування автомобільних доріг [15].

Усі проблеми можна подолати, залучивши міжнародну експертизу та об'єднавши зусилля влади на національному, регіональному і місцевому рівнях, а також користувачів транспортних послуг і операторів.

Напрямом подальших досліджень у цій сфері є обґрунтування механізмів залучення інвестицій за досвідом Південної Кореї в проекти розвитку транспортної інфраструктури України.

Список використаних джерел:

1. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the «Big Push» / P. Rosenstein-Rodan // *Economic Development for Latin America*. – N. Y., 1961. – P. 58–72.
2. Блудова Т.В. Моделювання інноваційно-інвестиційної діяльності в контексті економічної безпеки підприємства / Т.В. Блудова, В.В. Токар // *Ефективна економіка*. – 2013. – № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1826>.
3. Формирование и развитие транспортно-коммуникационной и логистической инфраструктуры Востока Украины в условиях глобализации : [монография] / Г.И. Нечаев [и др.]. – Луганск : ВГУ им. В. Даля, 2011. – 287 с.
4. Гудков В.А. Транспортная инфраструктура: качество придорожного обслуживания : [учеб. пособ.] / В.А. Гудков, Е.Ю. Серова, Н.С. Барикаева ; ВолгГТУ. – Волгоград, 2013. – 188 с.
5. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону : [монографія] / О.М. Ложачевська. – К. : НАУ, 2002. – 248 с.
6. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова ; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.
7. Бережной В.И. Проблемы формирования и управления развитием региональной транспортной инфраструктуры : [монография] / В.И. Бережной, В.А. Фурсов, С.Ю. Максимова. – Ставрополь : СевКавГТУ, 2010. – 187 с.
8. Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми) / П.Ю. Беленький, О.Л. Вальдрат, Н.І. Гомольська [та ін.] ; наук. ред. П.Ю. Беленький ; Нац. акад. наук України, Ін-т регіон. дослідж. – Л. : [б.в.], 2002. – 308 с.
9. Моттаева А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры : автореферат дис. ... доктора экономических наук : спец. 08.00.05 / А.Б. Моттаева. – Санкт-Петербург, 2012. – 45 с.
10. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде / М.И. Котлубай ; Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. НАН Украины. – Одесса, 2005. – 223 с.
11. Пащенко Ю.С. Развитие та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / Ю.С. Пащенко. – Київ, 2006. – 31 с.
12. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : [монографія] / Н.В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
13. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства : [монографія] / Н.М. Бондар. – К. : НТУ, 2014. – 336 с.
14. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : [монографія] / І.П. Садловська. – К. : Сердюк В.Л., 2011. – 356 с.
15. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>.

Шемаев В. В.

Национальный институт стратегических исследований

ОПЫТ ЮЖНОЙ КОРЕИ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ВЫВОДЫ ДЛЯ УКРАИНЫ

Резюме

Статья посвящена проблеме обоснования современных механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры Украины с учетом опыта Южной Кореи в этой сфере. Освещены особенности транспортного сектора Южной Кореи, в частности организации управления развитием транспортной инфраструктуры. Предложены стратегические направления развития транспортной инфраструктуры Украины в соответствии с положениями Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 г.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортный сектор Южной Кореи, стратегия, управление развитием, стратегическое планирование.

Shemayev V. V.

National Institute for Strategic Studies, Kyiv, Ukraine

THE EXPERIENCE OF SOUTH KOREA ON DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE: CONCLUSIONS FOR UKRAINE

Summary

The article is devoted to the problem of substantiating the mechanisms of managing the development of the transport infrastructure of Ukraine, taking into account the experience of South Korea in this field. The specifics of the transport sector of South Korea, in particular, the organization of management of transport infrastructure development, are highlighted. Strategic directions of development of the transport infrastructure of Ukraine in accordance with the provisions of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 are proposed.

Key words: transport infrastructure, transport sector of South Korea, strategy, development management, strategic planning.

УДК 338.27

Щербіна В. В.

Університет державної фіскальної служби України

ОЦІНКА МЕТОДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАКРОЕКОНОМІЧНОГО ПРОГНОЗУВАННЯ ТА ПЛАНУВАННЯ ДОХОДІВ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ УКРАЇНИ

Формалізовано вітчизняний та міжнародний досвід у контексті методичного забезпечення у вигляді алгоритму прийняття рішення щодо вибору методик макроекономічного прогнозування та планування. Результати макроекономічного прогнозування та планування доходів державного бюджету України узагальнено за різними методиками. Здійснений порівняльний аналіз ефективності методів прогнозування доходів державного бюджету України.

Ключові слова: макроекономічне прогнозування, методика прогнозування, державний бюджет, податкові надходження, неподаткові надходження, доходи від операцій із капіталом, цільові фонди, податок на прибуток підприємств, податок на додану вартість.

Постановка проблеми. Моніторинг відхилень між фактичними та плановими надходженнями до державного бюджету України дав змогу виявити неточності макроекономічного прогнозування та планування доходів як цільового орієнтуру, що, своєю чергою, ставить під загрозу економічну стабільність країни. Суттєвий вплив на формування доходів державного бюджету України здійснюють податкові надходження, частка яких за останні 10 років становить 70–82% і похибка у плануванні яких є неприпустимою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням методик макроекономічного прогнозування і планування займалися вітчизняні та зарубіжні науковці, такі як А.М. Вдовиченко, А.І. Зубрицький, Г.В. Оросос, О.В. Зварич, С. Каванаг та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Сьогодні відсутні конкретні практичні рекомендації щодо застосування тієї чи іншої методики макроекономічного прогнозування та планування доходів державного бюджету.

Мета статті полягає в аналізі наявних методик прогнозування доходів бюджету для пошуку шляхів підвищення ефективності державного регулювання макроекономічного планування доходів державного бюджету.

Виклад основного матеріалу дослідження. Оцінку методичного забезпечення макроекономічного прогнозування та планування доходів бюджету доцільно почати з ідентифікації методів. Отже, у теорії економічного прогнозування та планування виділяють три групи методів: формалізовані, інтуїтивні та комплексні. У контексті макроекономічного прогнозування та планування доходів державного бюджету України ці методи набувають специфічних особливостей, а саме: методи екстраполяції тенденцій описують процес формування доходів державного бюджету України в динаміці; методи моделювання, з одного боку, базуються на оцінці структурних співвідношень між ключовими макроекономічними показниками, а з іншого – реалізуються через прогно-