

СЕКЦІЯ 4

РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 338.439.02

Бондар В.В.*аспірант кафедри міжнародної економіки та менеджменту освіти
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК БАЗОВИЙ ЕЛЕМЕНТ ІННОВАЦІЙНОГО ОНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

В статті досліджено основні аспекти сучасного стану транспортної галузі України. Доведено, що важливим напрямом розвитку транспортної інфраструктури є система державно-приватного партнерства. Визначено основні сприятливі наслідки державно-приватного партнерства. Проаналізовано пілотний проект будівництва та експлуатації нової автомобільної дороги.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, пілотні проекти, модернізація.

Бондар В.В. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК БАЗОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ ИННОВАЦИОННОГО ОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

В статье исследованы основные аспекты современного состояния транспортной отрасли Украины. Доказано, что важным направлением развития транспортной инфраструктуры является система государственно-частного партнерства. Определены основные благоприятные последствия государственно-частного партнерства. Проанализированы пилотный проект строительства и эксплуатации новой автомобильной дороги.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, пилотные проекты, модернизация.

Bondar V.V. PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP AS A BASIC ELEMENT OF INNOVATION UPDATE TRANSPORT INFRASTRUCTURE UKRAINE

In the article the basic aspects of the current state of the transport industry in Ukraine. It is proved that an important direction of development of transport infrastructure is the system of public-private partnerships. The main beneficial effects of public-private partnerships. Analyzed the pilot construction of new road.

Keywords: transport infrastructure, public-private partnerships, pilot projects, modernization.

Постановка проблеми. Світова глобалізація та динамічність розвитку національних економічних систем ставлять нові вимоги перед національною інфраструктурою. Сучасний стан транспортної інфраструктури України, особливо автодорожньої, потребує термінової модернізації, адже саме вона є ключовим параметром програми «Україна 2020. Стратегія національної модернізації».

В сфері розвитку транспортної інфраструктури особливу увагу слід приділяти питанням державної політики та координації зусиль на всіх рівнях влади, а також активізації співпраці державних та приватних структур. Саме тому, особливо актуальним елементом інноваційного оновлення транспортної інфраструктури України є державно-приватне партнерство. В Україні розвиток партнерських відносин держави і бізнесу знаходиться на зародковій стадії, через недостатній рівень розвитку інституціонального середовища. Це зумовлює необхідність детального дослідження механізмів державно-приватного партнерства, як базового інструменту модернізації національної транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основи теоретичних та методичних аспектів дослідження механізмів розвитку транспортної інфраструктури, викладено в працях таких відомих вчених як: Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, Д. Дятлова, В. Загорський, А. Кальченко, М. Клімова, Дж. Койл, Е. Крикавський, В. Медведєв, М. Окландер, О. Савчук, О. Сапронов, Т. Стройко, О. Павлова, Д. Прейгер Т. Ревуцька, Дж. Уайтхед та ін.

Незважаючи на велику кількість теоретичних розробок щодо аспектів розвитку транспортної інфраструктури, багато важливих аспектів цього процесу залишаються недостатньо дослідженими. Дослідження

механізмів державно-приватного партнерства як елементу оновлення інноваційного оновлення транспортної інфраструктури є особливо актуальними в умовах євро інтеграційного вектора розвитку України.

Метою статті стало дослідження та узагальнення основних позитивних наслідків реалізації державно-приватного партнерства для модернізації транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. В умовах складних внутрішніх політико-економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність. Транспорт та його інфраструктура – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Характерними рисами сьогоденного стану транспортної галузі України є наступне. Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь

питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України [1, с. 154].

За період січень–вересень 2015 р. в Україні (без урахування Криму і зони проведення АТО) у січні-вересні 2015 року послугами пасажирського транспорту скористалися 3 млрд 813 млн 800 тис. пасажирів, що на 13,1% менше показників відповідного періоду 2014 року. Пасажирооборот у січні-вересні 2015 року становив 72 млрд 800 млн пас./км, що на 9,6% менше, ніж за відповідний період минулого року.

Відправлення пасажирів залізничним транспортом (за урахування перевезень міською електричкою) порівняно з 2014 роком зменшилося на 0,1% – 297,1 млн осіб. Послугами автомобільного транспорту (за урахування перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 1 млрд 715 млн 300 тис. пасажирів, що на 22,2% менше, ніж за 2014 рік. Перевезення пасажирів водним транспортом збільшилося на 1,2% – до 0,5 млн осіб. Авіаційним транспортом було перевезено 4,9 млн пасажирів, що на 5,1% менше, ніж за 2014 рік [2].

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена. Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, при цьому зношеність основних виробничих фондів складає біля 85%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни. Ми вважаємо, що саме належний розвиток інфраструктури є тим ланцюгом, що пов'язуватиме всі елементи національної економіки, забезпечуючи передумови для формування високоефективної, конкурентоспроможної, процвітаючої держави [3, с. 48].

Україна володіє досить розвинутою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту, однак, техніко-технологічні характеристики транспортної мережі не відповідають загальноєвропейським та світовим стандартам. Так, 51,1% українських доріг не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [4, с. 22]. Лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд. грн. або 3% ВВП [5, с. 88].

За дослідженнями автомобілістів та уповноважених в цих питаннях осіб, найгірші дороги у Черкасах, там майже половина доріг у критичному стані. За Черкасами з невеликим відривом йдуть Полтава та Тернопіль, а замикають п'ятірку Харків та Ужгород. Відповідно до рейтингу представленою журналом «Економіст» 45,7% доріг Черкащини, 40,9% доріг Полтавщини та 40,3% доріг Тернопільщини знаходяться в критичному стані.

В рівному найкращі дороги в Україні. в м. Рівне, лише 8,09% доріг в критичному стані, не дивлячись на те, що місто не є ні столицею, ні туристичним центром, ні великим промисловим виробником. За якість доріг можна подякувати лише керівництву міської влади. Рівне доволі активно розвивається і на сьогодні є економічно прогресивним містом в плані торгівлі та сфери послуг [6].

Якщо перейняти досвід ЄС, то на дорожніх магістралях, автобанах, можна розвивати швидкість понад 100 кілометрів за годину, а це сприяє продуктивній логістиці: економії часу, витрат, зростанню якості послуг по перевезенню. У нас же якісних доріг для такої швидкості фактично немає. А тому варто задуматися про реалізацію нових проектних рішень щодо автомагістралей нового типу, оскільки це прискорить

визнання України справжнім членом ЄС. На сьогодні в Україні відсутня єдина програма обслуговування автошляхів, а ремонтні роботи здійснюються переважно абияк.

Щодо залізничного транспорту, то 15-17% залізничних доріг є непридатними для подальшого використання, більша частина інфраструктури (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо) є застарілими. Техніко-технологічні характеристики морських портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації і комп'ютеризації) залишаються на рівні 90-х років минулого століття і не відповідають сучасним міжнародним стандартам, особливо в аспекті контейнеризації процесів транспортування. Більшість аеропортів України технічно не відповідають вимогам Міжнародної організації цивільної авіації та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту [7, с. 44].

Американський економіст Джон Койл в своїй роботі «Transportation» писав: «Транспорт являється одним із інструментів, необхідних цивілізованій людині, щоб внести порядок у світ хаосу. Транспорт входить в кожну сферу нашого життя. Зі всіх точок зору – економічної, політичної, військової – це безспірно найважливіша галузь у світі. Без транспорту ви не зможете утримувати овочеву або пивну лавку, а тим більше перемогти у війні. Чим складніше наше життя, тим більшу потребу ми маємо у транспорті» [8].

В Україні мають бути необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, тобто інфраструктури, що в повній мірі відповідатиме європейським стандартам. До них насамперед відносяться: необхідність корінного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Крім того, є ще одна проблема вирішення якої потрібно здійснити у найближчий період, – це можливість входу до європейської транспортної системи. Це потребує, перш за все, створення швидкісних автомагістралей та головних залізничних ходів, розвинутої шляхової інфраструктури, приведення у відповідність до екологічних умов рухомого складу.

Класична економіка традиційно не надавала належного значення розміщенню інфраструктурних підрозділів і проектуванню інфраструктурної мережі в цілому [9, с. 15]. У ранніх економічних дослідженнях попиту і пропозиції різниця між витратами на розміщення об'єктів інфраструктури і транспортними витратами або приймалася рівною нулю, або вважалася однаковою для усіх конкурентів. Між тим кількість, розміри і географічне розташування потужностей, використовуваних в логістиці, безпосередньо впливають на рівень і витрати обслуговування споживачів. Проектування інфраструктурної мережі – цю найпершу обов'язок логістичних менеджерів, бо ця мережа забезпечує доставку продуктів і матеріалів споживачам [10].

Важливим напрямом розвитку транспортної інфраструктури є система державно-приватного партнерства (ДПП). Хоча, як свідчить досвід постіндустріальних країн, розвиток інфраструктури має сприятливі наслідки, основними серед яких є:

- зниження виробничих витрат;
- ріст національного виробництва;
- розширення доступу до трудових ресурсів;
- посилення конкуренції;
- збільшення обсягів інвестицій;
- реорганізація землекористування;
- можливість розвитку раніше недоступних територій.

В широкому розумінні трактування поняття державно-приватного партнерства включає конструктивну взаємодію держави, приватного сектору, громадянських інститутів в економічній, політичній, соціальній, гуманітарній та інших сферах суспільної діяльності. У зв'язку з цим державно-приватне партнерство можна розглядати як суспільно-приватне партнерство, визначаючи його як конструктивне співробітництво держави, суб'єктів підприємницької діяльності і громадянських інститутів в економічній, політичній, соціальній, гуманітарній та інших сферах суспільної діяльності для реалізації суспільно значимих проектів на засадах пріоритетності інтересів держави, її політичної підтримки, консолідації ресурсів сторін, ефективного розподілу ризиків між ними, рівноправності і прозорості відносин для забезпечення поступального розвитку суспільства [11].

Згідно з підходами Європейської Комісії визначаються наступні основні ролі приватного сектору у схемах ДПП [12]:

- формування спільних інвестиційних ресурсів державного та приватного секторів для досягнення суспільно-значущих результатів;

- підвищення ефективності використання об'єктів державної власності на основі підприємницької мотивації;
- створення нових методів управління;
- створення доданої вартості для споживачів і суспільства в цілому;
- забезпечення кращого визначення потреб і оптимальне використання ресурсів.

Слід розуміти, що державно-приватне партнерство не в змозі повністю замінити державне фінансування та державних експертів, але саме вона здатна надати новітні технології, експертну підтримку, додаткове фінансування.

Державно-приватне партнерство – це інституціональний та організаційний альянс між державою та бізнесом для реалізації суспільно важливих проектів та програм в широкому спектрі галузей промисловості та сфери послуг [13, с. 79]. В сучасних умовах функціонування національної економіки розвиток державно-приватного партнерства (зокрема, з залученням іноземного капіталу) дозволить національній економіці інтегруватися до світової економічної системи. Багато розвинених країн використовують для реалізації інфраструктурних проектів механізми державно-приватного партнерства [14, с. 60].

Якщо проаналізувати досвід державно-приватного партнерства у країнах з різним рівнем соціально-економічного розвитку (Італія, Франція, Німеччина, Австрія, Бразилія, Мексика), то найбільш активно в таких країнах застосовується така форма державно-приватного партнерства як концесія. Такі партнерства є ефективними в транспортній (автодороги, залізниця, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, індустрія розваг, туризм), ЖКГ (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання й ін.), в інших сферах (в'язниця, оборона, об'єкти військової сфери).

При цьому лідируючі позиції займає транспортна інфраструктура, далі – соціальна інфраструктура [15].

Державно-приватне партнерство один із сучасних механізмів залучення інвестицій для будівництва. На сьогодні найбільш підготовленим до реалізації є проект будівництва та експлуатації нової автомобільної дороги Львів-Краковець, який може стати першим пілотним проектом в Україні. Вона належить до міжнародного транспортного коридору №3 Берлін / Дрезден – Вроцлав – Львів - Київ (європейська транспортна мережаТЕМ-Т). Дорога проходить через низку населених пунктів, що призводить до збільшення аварійності, погіршення екологічної ситуації та необхідності введення постійних обмежень руху. На сучасному етапі розроблено проектну документацію, відведено земельні ділянки, а також розроблено конкурсну документацію з урахуванням міжнародної практики. Концесіодавцем виступає Укравтодор, доходом концесіонера є плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, що сплачується концесіодавцем за рахунок Державного бюджету України.

Висновки. З вищевказаного можна зробити наступні висновки:

- в сфері розвитку транспортної інфраструктури особливу увагу слід приділяти питанням формування системної державної політики та координації зусиль на всіх рівнях влади;
- основними сприятливими наслідками розвитку державно-приватного партнерства та модернізації транспортної інфраструктури є зниження виробничих витрат; ріст національного виробництва; розширення доступу до трудових ресурсів; збільшення обсягів інвестицій; еорганізація землекористування.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Сапронов О. Автомобільний транспорт як складова міського пасажирського транспорту у контексті енергетичної, соціальної, економічної та екологічної безпеки / О. Сапронов // Освіта і упр. – 2007. – № 2. – С. 152-158.
2. Пасажирооборот у січні-вересні 2015 року становив 72,8 млрд пас./км. [Електроний документ] – Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/10521-v-ukrayin-skorotilosyapaszhiroperevezennya.html>
3. Стройко Т.В. Сучасний стан залізничної галузі як важливого елементу національної інфраструктури / Т.В. Стройко // Економіст. – 2014. – №4. – С. 47-49.
4. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: [аналітична доповідь] / Д.К. Прейгер, О.В. Собакевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
5. Дятлова В.В. Використання потенціалу ТДК України при реалізації глобальної європейської стратегії / В.В. Дятлова, Д.В. Король // Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції. – Донецьк, 2009. – Т. X, вип. 123. – С. 83-91.
6. Рощкевич В. Інфраструктурна криза: чи впливають погані дороги на економіку країни / Владислав Рощкевич [Електроний документ] – Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/9683-nfrastrukturma-kriza-chi-vplivayut-pogan-dorogi-na-ekonomku-krayini.html>
7. Савчук О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України/ О.В. Савчук, О.В. Захарова// Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. – Вип. 2. – С. 42-52.
8. Coyle J. John Transportation/ John J. Coyle, Edward J. Bardi, Robert A. Novack / Cengage Learning, 2005. – 512 pp.
9. Стройко Т.В. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морі господарському комплексі України / Т.В. Стройко, І.О. Іртищева // Збірник наукових праць НУК – Миколаїв, НУК. – 2014. – №1 (451) – С. 12-16.
10. Бауэрсокс Д. Дж Логистика: интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.olbuss.ru/shop/?topic=27&book=165>

11. Павлюк К.В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К.В. Павлюк, С.М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки – 2010. – Вип. 17. – С. 17-25.
12. Guidelines for Successful Public – Private Partnerships, 2003. – 100 p. // http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf
13. Клинова М. Глобализация и инфраструктура: новые тенденции во взаимоотношениях государства и бизнеса / М. Клинова // Вопросы экономики. – 2008. – №8. – С. 78-90.
14. Стройко Т.В. Державно-приватне партнерство як вид інвестування виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери / Т.В. Стройко // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 11. – С. 58–61.
15. Павлова Г.О. Державно-приватне партнерство: аналіз світового досвіду та шляхи розвитку в Україні [Електронний ресурс] / Г. Павлова. – Режим доступу: [<http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/putp/2011-3/doc/3/02.pdf>].

УДК 338.23

Душейко Д.М.

*викладач кафедри міжнародної економіки та менеджменту освіти
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського*

ЕВОЛЮЦІЯ, ПРЕДМЕТ ТА РОЛЬ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ У РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

У статті розглядається місце регуляторної політики у системі державної економічної політики. Висвітлюється інституціональна сутність регуляторної політики, її еволюція. Обґрунтовано можливості застосування регуляторної політики для розвитку малого та середнього бізнесу в Україні.

Ключові слова: державна економічна політика, державне регулювання економіки, інституціональна політика, регуляторна політика, еволюція регуляторної політики.

Душейко Д.М. ЭВОЛЮЦИЯ, ПРЕДМЕТ И РОЛЬ РЕГУЛЯТОРНОЙ ПОЛИТИКИ В РАЗВИТИИ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

В статье рассматривается место регуляторной политики в системе государственной экономической политики. Показывается институциональная сущность регуляторной политики, ее эволюция. Обоснованы возможности применения регуляторной политики для развития малого и среднего бизнеса в Украине.

Ключевые слова: государственная экономическая политика, государственное регулирование экономики, институциональная политика, регуляторная политика, эволюция регуляторной политики

Dusheyko D.M. EVOLUTION, THE SUBJECT AND THE ROLE OF REGULATORY POLICY IN THE DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM BUSINESSES

The article discusses the place of the regulatory policy in the system of state economic policy, showing the institutional nature of the regulatory policy, its evolution, the possibility of applying for small and medium-sized businesses in Ukraine.

Keywords: the state's economic policy, government regulation of the economy, institutional policy, regulatory policy, the evolution of regulatory policy.

Постановка проблеми. Розвиток та державна підтримка малого та середнього бізнесу (МСБ) є найважливішою передумовою формування широкого заможного соціального шару. Саме заможний середній клас є джерелом економічної та політичної стабільності у суспільстві, важливим генератором податкових надходжень, основним споживачем та виробником як матеріальних благ, так й освітніх, культурних, наукових. В економіках, яким вдалося сформувати заможний середній клас на основі розвитку МСБ, успішно вирішено багато питань у сфері зайнятості, продуктивності праці, формування та проведення економічної політики, інноваційного розвитку, стійкості до макроекономічної нестабільності, ефективної взаємодії з глобальним економічним ринком.

Очевидно, що в сучасних умовах розвиток МСБ здебільшого визначається роллю держави. Питання про взаємодію бізнесу та держави є одним як з найважливіших та найпринциповішим за усю історію існування економічної науки, так й остаточно не вирішених. Свою роль держави в економіці визначила й продовжує визначати кожна з економічних шкіл, знаходячи своє особливе звучання у широкому діапазоні між ідеально вільним ринком та тотальним державним контролем. Інституціональна економічна традиція, увібравши у себе досягнення суміжних суспільних наук, кожна з

яких досліджує роль держави у своєму предметі, може претендувати на володіння найбільш адекватною до соціальних реалій теорією держави як суб'єкта економічного процесу. Саме призма інституціональних концепцій, ключові серед яких є інститути та інституційне середовище, трансакційні витрати, теорії держави, теорія контракту та ін., дає економісту той набір інструментів пошуку та аналізу, за допомогою якого можна збудувати адекватне позитивне пояснення сучасного стану МСБ і державної політики у цій сфері. Й за допомогою інституціональних інструментів, на нашу думку, можна сформувані нормативні теоретико-методологічні основи державної економічної політики розвитку МСБ України майбутнього.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Концепцію інституціоналізму засновано та розвинуто такими вченими як Т. Веблен, Р. Коуз, Дж. Коммонс, У. Мітчелл, Ф. Перу, Дж. Гелбрейт, О. Уільямсон, Г. Мюрдал, Д. Норт та ін. Загальну інституціональну концепцію на пострадянському просторі активно розвивають такі вчені як В.Л. Тамбовцев, О.О. Аузан, М.І. Одинцова, М.М. Юдкевич, А.М. Олейник, А.Є. Шастітко, Р.М. Нуреев, українські вчені Е.Л. Лорткіян, А.А. Чухно, А.А. Ткач, І.О. Бочан, С.В. Степаненко, В.В. Дементьев, О.Г. Шпикуляк, І.О. Іртицева ін. Вивченню державного регулювання