

штів організацій – забудовників житла. Важливим містобудівним документом є генеральний план населеного пункту. Цей документ установлює межі рекреаційних зон, а також режим земель рекреаційного призначення у межах населених пунктів. Для окремих мікрорайонів (кварталів) чи їхніх частин може розроблятися проект розподілу території, що визначає межі земель рекреаційного призначення у межах цих територій. Віднесення територій до рекреаційного призначення генеральним планом населеного пункту, однак не означає переведення відповідних земель до категорії рекреаційного призначення – це може бути здійснено на підставі землевної документації, затвердженої у встановленому порядку.

Висновки

Розгляд питань державного управління розмежуванням земель рекреаційного призначення дав змогу дійти висновку про існування особливого, не притаманного іншим категоріям земель, методу охорони земель рекреаційного призначення, визначений чинним земельним законодавством України. Така охорона земель рекреаційного призначення, окрім іншого, здійснюється шляхом включення цих земель до складу екологічної мережі, обмеження їх вилучення (викупу) для інших потреб та обмеження антропогенного впливу на такі землі. Важливою задачею державного управління регулювання земельних відносин стає удосконалення режиму використання земель рекреаційного призначення. Пріоритетним завданням стає надання спеціального статусу особливо цінним землям рекреаційного призначення. Вирішення цього завдання може бути здійснене за рахунок внесення змін до чинного законодавства, щодо встановлення цільового призначення земельних ділянок, затвердження землепорядної та землеоціночної документації, на утворення нових земельних ділянок шляхом передачі відповідних повноважень органам земельних ресурсів, які володіють у цих питаннях найвищим рівнем управлінської компетенції; сприяти розробці проектів землеустрою щодо організації і встановлення меж територій, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення; поліпшити якість кадрового забезпечення органів земельних ресурсів, сприяти удосконаленню та розвитку землепорядної освіти, а також виділенню її у окрему галузь знань. Вирішення зазначених задач дасть змогу досягти сталого розвитку землекористування. В економічній сфері – підвищиться інвести-

ційна привабливість українського землекористування, завдяки більш раціональному використанню природно-ресурсного потенціалу земель, зросте ефективність виробництва; в екологічній сфері – гарантуватиметься техногенно-екологічна безпека життєдіяльності людини, збереження та збагачення довкілля; у соціальній сфері – буде поліпшено умови праці й життя сільського населення, створиться та підтримуватиметься повноцінне життєве середовище, також будуть усунуті регіональна різниця в умовах життєдіяльності на всій території України.

Список використаних джерел

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради. – 1996 – №30. – 126 с. Земельне право України (М.В. Шульга).
2. Бобкова А.Г. Про поняття природних рекреаційних ресурсів // Право України. – 2000. – №5. – С. 53–54.
3. Земельне право України: підручник / за ред. О.О. Погрібного та І.І. Каракаша. – К.: Істина, 2009. – 600 с.
4. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.91 // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – №41. – Ст. 546.
5. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.97 // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – №24. – Ст. 170.
6. Земельний кодекс України від 25.10.2001 // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №3–4. – Ст. 27.
7. Лазор О.Я. Державне управління у сфері реалізації екологічної політики в Україні: організаційно-правові засади: монографія / О.Я. Лазор; [передмова і заг. наук. ред. проф. М.Д. Лесечка]. – Л.: Ліга-Прес, 2003. – С. 253–260.
8. Третяк А. Стан та шляхи розвитку земельних відносин і системи землекористування в аграрному комплексі України / А. Третяк // Землепорядний вісник. – 2008. – №6. – С. 4–14.
9. Управління земельними ресурсами за редакцією професора А.М. Третяка. Навч. посібник. – Вінниця: Нова Книга, 2006 – С. 180–210.
10. Лазаренко Я.М. Становлення законодавчих систем в Україні. Розвиток лісового законодавства України. – К.: Право України. – 2003. – №3. – С. 23–27.
11. Закон України «Про мораторій на зміну цільового призначення окремих земельних ділянок рекреаційного призначення в містах та інших населених пунктах» від 21.03.2012.
13. Добряк Д.С., Мартин А.Г. Землеустрій – наукова основа раціонального використання та охорони земельних ресурсів. – Землеустрій і кадастр. – №1. – 2006. – С. 10–16.

УДК 332.338.49

О.В. ГУК,

аспірант, Науково-дослідний економічний інститут Мінекономрозвитку і торгівлі України

Аспекти проблем та перспективи ринкової інфраструктури в Україні

Сучасні тенденції розвитку України, зокрема ринкова трансформація її господарського комплексу, зумовлюють необхідність дослідження ринкової інфраструктури (PI) на загальнонаціональному і регіональному рівнях. Розвинута PI є каталізатором ринкових трансформацій, сприяє формуванню шляхів економічного, соціального та політичного розвитку і визначає їх темпи, а її відсутність чи недорозвиненість – індикатор негативних змін у майбутньому. Важливим є дослідження PI з огляду на потребу інноваційного шляху розвитку господарства, формування економіки знань, що допомагає регіону створити стабільне економічне зростання. В умовах переходу до нових форм господарювання проблема формування ринкової інфраструктури є надзвичайно актуальною. Ефективно діюча сучасна ринкова інфраструктура є важливим чинником формування конкурентоспроможної національної економіки.

Ключові слова: економічна політика, перехідна економіка, елементи інфраструктури, виробнича інфраструктура, ринкова інфраструктура, порівняльна характеристика наукових підходів, нестабільна політична ситуація.

Аспекты проблем и перспективы рыночной инфраструктуры в Украине

Современные тенденции развития Украины, а именно рыночная трансформация ее хозяйственного комплекса, обуславливают необходимость изучения рыночной инфраструктуры (РИ) на общенациональном и региональном уровнях. Развитая РИ является катализатором рыночных трансформаций, способствует формированию путей экономического, социального и политического развития и определяет их темпы, а ее отсутствие или недоразвитость – индикатор негативных изменений в будущем. Важным является исследование РИ, учитывая потребность инновационного пути развития хозяйства, формирования экономики знаний, которая помогает региону создать стабильный экономический рост. В условиях перехода к новым формам хозяйствования проблема формирования рыночной инфраструктуры чрезвычайно актуальна. Эффективно действующая современная рыночная инфраструктура является важным фактором формирования конкурентоспособной национальной экономики.

Ключевые слова: экономическая политика, переходная экономика, элементы инфраструктуры, производственная инфраструктура, рыночная инфраструктура, сравнительная характеристика научных подходов, нестабильная политическая ситуация.

Aspects of problems and prospect of market infrastructure in Ukraine

Modern progress of Ukraine trends, namely market transformation of her economic complex stipulate the necessity of study of market infrastructure (PI) on national and regional levels. Developed PI is the catalyst of market transformations, assists forming of ways of economic, social and political development and determines their rates, and her absence or underdevelopment is an indicator negative-them changes in the future. Important is research of PI taking into account the necessity of innovative way of development of economy, forming of economy of knowledge, that helps a region to create the stable economy growing. In the conditions of passing to the new forms of mīnage a problem of forming of market infrastructure is extraordinarily actual. Effectively operating modern market infrastructure, is the important factor of forming of competitive national economy.

Keywords: economic politics, transitional economy, elements of infrastructure, productive infrastructure, market infrastructure, comparative description of scientific approaches, unstable political situation.

Постановка проблеми. Дуже важливим є дослідження РІ з огляду на потребу інноваційного шляху розвитку господарства, формування економіки знань, що допомагає регіону створити стабільне економічне зростання.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Економічною наукою нагромаджений значний досвід у питаннях дослідження ринкової інфраструктури. Основоположником введення цього терміну в економічну літературу є американський вчений П.П. Розенштейн-Родан. Його тезу щодо складу інфраструктури як сукупності всіх оточуючих суспільне середовище умов, необхідних для «першого ривка» приватної промисловості, поділяв Х. Зингер. Далі її розвинули П. Самуельсон, Р. Йохімсен. У вітчизняній економічній науці виділяються праці Л. Кузьменко, І. Ковельської, І. Рекуненка, М. Коваленка, А. Ткача.

Невирішеними раніше частинами проблеми є не врахування в існуючих дослідженнях сутності ринкової інфраструктури сучасних тенденцій розвитку вітчизняного ринку, ступеня та методів втручання державних інституцій у її розвиток.

Метою статті є узагальнений розгляд проблем та перспективи функціонування ринкової інфраструктури на прикладі однієї галузі, а також на її базі визначити перспективи її розвитку в Україні. Загалом, узагальнити методологічний підхід щодо аналізу сучасного стану цієї галузі.

Виклад основного матеріалу. Ринкову інфраструктуру розглянемо як сукупність галузей, видів діяльності, організаційно-правових та економічних відносин, яка забезпечує функціонування, взаємодію та регулювання елементів економіки через інформаційні, фінансові та товарні потоки [3, с. 78].

Розвинута РІ є катализатором ринкових трансформацій. При визначенні суті поняття сучасної інфраструктури ринкового типу необхідно використовувати системний підхід, розглядаючи ринкову економіку як соціально орієнтовану, складну структуровану систему. Як і система в цілому, окремі її підсистеми характеризуються своїми об'єктами, суб'єктами, способами їх взаємодії, а також сукупністю виконуваних цільових функцій. Необхідно зазначити, що функціонування національного ринку, який є сукупністю взаємопов'язаних специфічних видів ринку (споживчих товарів і послуг, капіталу, цінних паперів, праці, інформаційний ринок, ринок науково-технічних розробок тощо).

Окремі елементи інфраструктури створюються державою, інші – самими підприємницькими структурами. При цьому держава повинна визначати основні правові умови функціонування інфраструктури та окремих її елементів, а ринок обумовлювати кон'юнктуру необхідних послуг – їхні обсяг, види, вартість.

Необхідно також враховувати всезростаючу інтеграцію української економіки та суспільства у світові економічні та інформаційні системи при обов'язковому дотриманні національних інтересів, незважаючи на стійку нестабільну політичну і економічну ситуацію, зумовлену збройним конфліктом на сході нашої держави.

Як провідний елемент ринкової інфраструктури розглянемо виробничу інфраструктуру (ВІС) [8, с. 115].

У процесі суспільного відтворення, яке передбачає постійний рух коштів в економічній системі, капітал проходить багатостадій, беручи участь у різних формах економічних відно-

син (придбання ресурсів для виробництва, саме виробництво, продаж товарів і послуг). Тобто реалізація економічних відносин суб'єктів господарювання відбувається в ринковому середовищі, елементами якого є ринки товарів, ресурсів, фінансів тощо. Тому діяльність цих ринків нерозривно пов'язана з виробництвом та його виробничою інфраструктурою.

Визначимо склад виробничої інфраструктури на прикладі машинобудівного комплексу (МБК) України, яка вміщує такі підсистеми, або інфраструктури (ІС): організаційно-технічну, інформаційну, ІС ринків товарів і послуг, ІС ринку капіталу, науково-дослідницьку ІС, ІС ринку праці (рис. 1). Інформаційні потоки разом із потоками сировини, продукції і капіталів, за якими здійснюється оперативне і стратегічне керування галуззю, з'єднують усі ланки виробничої інфраструктури машинобудівного комплексу між собою, з МБК і зовнішнім середовищем.

Базуючись на класичній теорії економічного зростання та активній ролі технології у цьому процесі, можна обґрунтувати визначальну роль інфраструктурного забезпечення у загальному процесі зростання виробництва.

Машинобудування є складною і комплексною галуззю. Це проявляється в його значному впливі на розвиток інших галузей, зокрема через забезпечення ефективним та якісним обладнанням. Так, промисловість України представлена 46 445 підприємствами станом на 1 листопада 2014 року. При цьому машинобудування України як потужний сектор промисловості у 2010 році об'єднувало 11 267 підприємств, з яких 146 – великих, 1834 – середніх і 9287 – малих з виробництва різноманітних машин та устаткування, приладів і апаратури. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників [8]. На сьогодні частина підприємств стали збитковими через низку причин, а саме низький рівень конкурентоспроможнос-

ті продукції, застарілу матеріально-технічну базу, недосконалу систему управління виробничою діяльністю. Дана ситуація яскраво відображається через показник обсягу реалізації готової промислової продукції (рис. 2).

За аналізом рис. 2 слідує, що підприємства машинобудівної галузі мають схожі тенденції розвитку із ситуацією у промисловості в цілому. Так, до 2013 року спостерігалось зростання обсягів реалізованої продукції, при цьому машинобудування мало вищі темпи зростання майже на 45% у 2012 році порівняно із 2010 роком, а в промисловості лише 31%. Проте після падіння виробництва у 2013 році обсяги реалізованої продукції промисловості визначають тенденцію до зростання у 2014 році з темпом приросту 7%, а машинобудування знижує свої показники на 14% – до 93 986,2 млн. грн. Вищезазначена ситуація може бути пов'язана з воєнними діями на сході України та переорієнтацією промисловості на інші види діяльності.

Варто також відзначити, що частка промисловості, яка припадає на машинобудування, є не досить значною і в останні роки значно скорочується. Так, якщо у 1991 році частка машинобудування у структурі промислового виробництва становила понад 30%, то у 2014 році лише 8%, що є недостатнім для країни, яка позиціонує себе на світовому ринку як індустріально розвинена, і в 2,5–3 рази нижче, ніж у промислово розвинених країнах, що, на нашу думку, є однією з причин відставання України. Підсумувавши тенденції розвитку машинобудування, доцільно зазначити основні фактори, які спричинили сповільнення зростання і зумовили відсталість у даній галузі від світових лідерів (рис. 3).

Проаналізувавши вищезазначені негативні чинники та їхній вплив на ВІС машинобудівної галузі, варто зазначити, що для даного сектору економіки характерним є нерозвиненість системи управління та застаріла виробнича база. Внаслідок

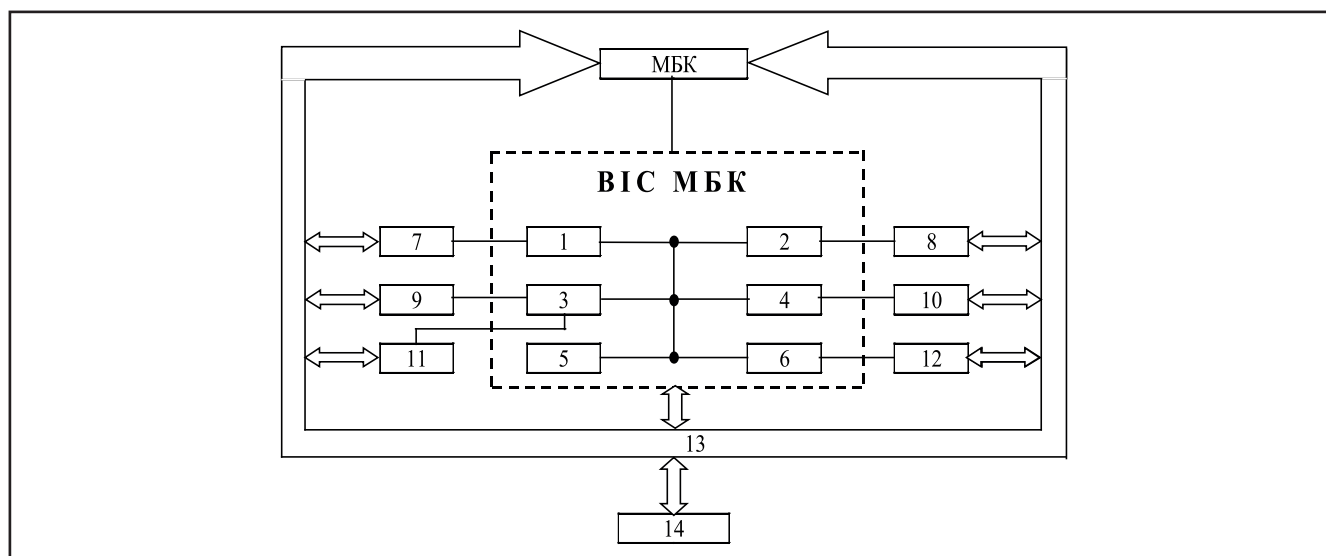


Рисунок 1. Виробнича інфраструктура машинобудівного комплексу [8, с. 74]

МБК – машинобудівний комплекс;
 ВІС МБК – виробнича інфраструктура машинобудівного комплексу;
 1 – організаційно-технічна інфраструктура (ІС);
 2 – інформаційна ІС; 3 – ІС ринків товарів і послуг;
 4 – ІС ринку капіталу; 5 – науково-дослідницька ІС;
 6 – ІС ринку праці; 7 – держава; 8 – державна інформаційна ІС;
 9 – ринок постачання; 10 – ринок капіталу; 11 – ринок збуту;
 12 – ринок праці; 13 – потоки інформації, сировини, продукції, капіталів;
 14 – інші галузі господарства.

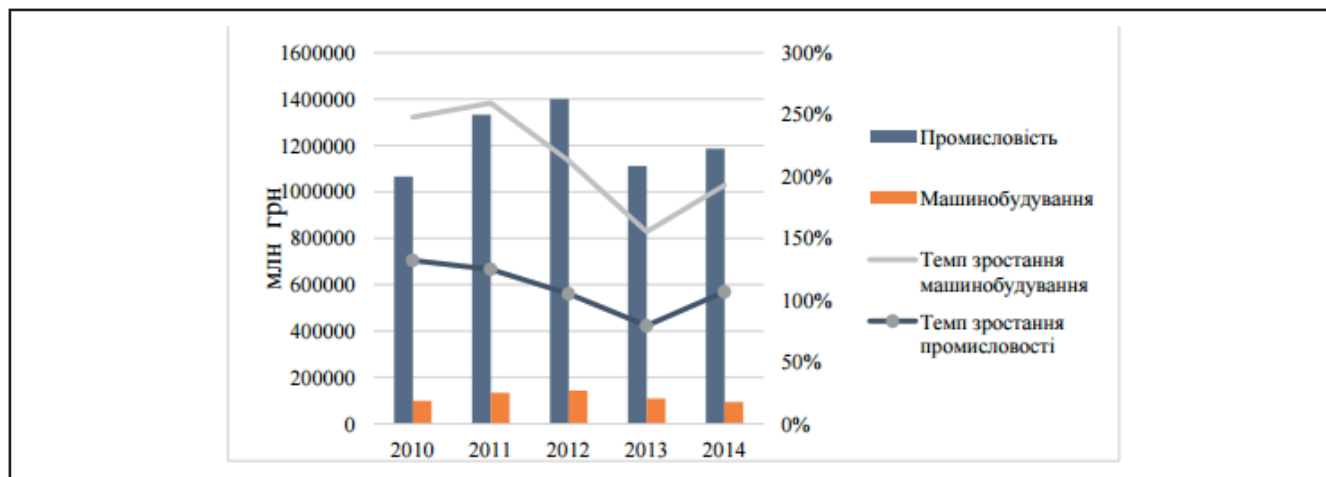


Рисунок 2. Динаміка обсягу реалізованої промислової продукції за 2010–2014 роки [6]

цього українські машинобудівні підприємства значно відстають в інноваційному розвитку і є неконкурентоспроможними на міжнародному рівні. Зважаючи на вищезазначене, потрібно сконцентрувати свою увагу на сильних сторонах підприємств та їх подальшому розвитку, а саме широкому спектрі послуг, значній клієнтській базі.

Слід наголосити, що в сучасних реаліях машинобудівні підприємства приділяють велику увагу розвитку власної ВІС та підготовці випуску інноваційної, конкурентоспроможної продукції, оскільки розвиток ВІС є запорукою ефективної діяльності та покращення фінансово-економічного стану будь-якої галузі, у тому числі й машинобудівної.

Структура і стан ринкової інфраструктури залежать від фінансування, і насамперед від державних інвестицій, розміри яких визначають темпи зростання продуктивності праці та обсягів виробленої продукції [13, с. 115].

Показник залучення іноземних інвестицій виступає рушійною силою створення сприятливих умов для інвестування й ефективного функціонування виробничої інфраструктури в галузі та в країні. У 2013 році в економіку України іноземними інвесторами вкладено \$58 156,9 млн. прямих інвестицій. Найбільшими інвесторами української економіки були: Кіпр – \$19 035,9 млн. (32,7% загального обсягу); Німеччина – \$6291,8 млн. (10,8% загального обсягу); Нідерланди – \$5561,5 млн. (9,6% загального обсягу); Російська Феде-

рація – \$4287,4 млн. (7,4% загального обсягу). У той же час прямі інвестиції в економіку інших країн світу зменшили капітал України на \$6765,3 млн. [2].

Проаналізувавши динаміку прямих іноземних інвестицій у машинобудування України (табл. 1), ми бачимо, що їхній обсяг з кожним роком зменшується при збільшенні загальних інвестицій у економіку України.

У країнах з перехідною економікою незадовільний стан інфраструктури в умовах нестабільності негативно впливає на розвиток економіки. Тому державна економічна стратегія в нестабільних економічних системах повинна відрізнятися від економічної стратегії розвинутих країн. В країнах, які реформують свої економіки, пріоритетами економічної стратегії мають бути: інфраструктурне забезпечення економіки, грошова, фінансова, бюджетна стабілізація, економічна лібералізація, розвиток ринкових інститутів, приватизація, реструктуризація тощо.

Найефективнішою в нестабільних економічних системах вважається економічна стратегія, побудована так, що активне державне регулювання здійснюється на ранніх етапах економічних реформ, а потім поступово управлінські функції передаються суб'єктам господарювання. Основну увагу держава має приділяти інвестиціям у виробничу інфраструктуру з орієнтацією на високотехнологічні галузі виробництва, зокрема на такі, як машинобудування.

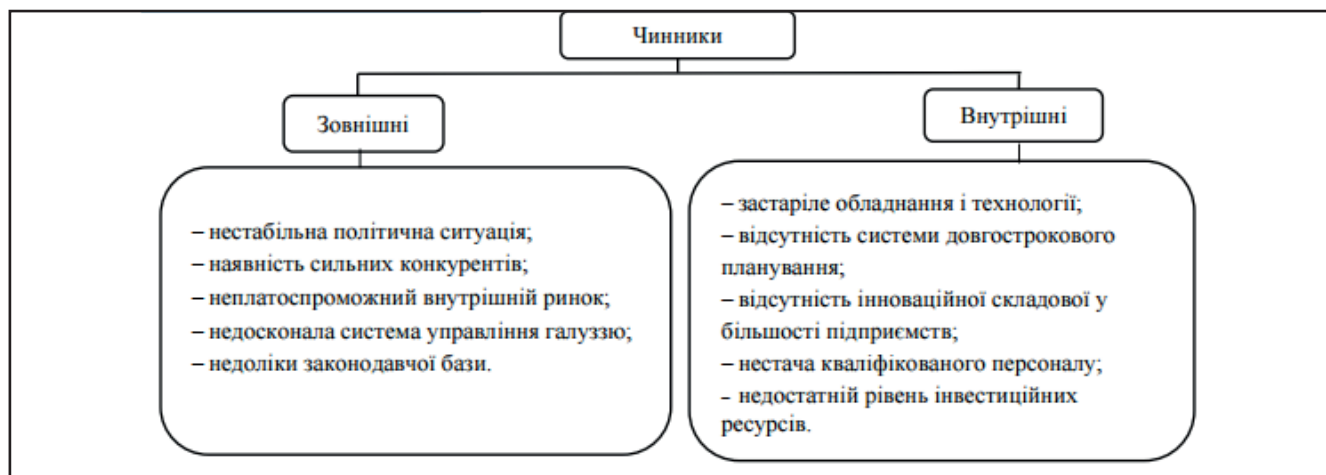


Рисунок 3. Основні фактори, які спричинили негативні тенденції у розвитку машинобудування [5]

Таблиця 1. Прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал) в економіці України за видами економічної діяльності

Показник	Обсяги іноземних інвестицій					
	2012		2013		2014	
	\$ млн.	у % до загального підсумку	\$ млн.	у % до загального підсумку	\$ млн.	у % до загального підсумку
Загальні	49 362,3	100	54 462,4	100	58 156,9	100
Машинобудування	1 226,0	2,5	1 154,7	2,1	1 102,4	1,9

Проведений аналіз стану ринкової інфраструктури в Україні показав, що розвиток її йде незадовільними темпами. Існуюча інфраструктура недосконала: вона допомагає споживати власність, а не створювати її.

У країнах з перехідною економікою механізм оптимального поєднання державного регулювання з ринковими саморегуляторами економіки має забезпечувати значне зростання ВВП у розрахунку на душу населення. Про це свідчить досвід країн Центральної Європи – Польщі, Чехії, Угорщини. В Україні ж цей найважливіший показник відстає від показників згаданих країн більш ніж у 5 разів. Обсяги ВВП та виробництва промислової продукції у 2014 році порівняно з 1998 роком в Україні скоротилися більше як вдвічі, ще швидше занепадали машинобудування та високі технології. У п'ять разів скоротилися обсяги капіталовкладень, майже припинилась інвестиційна діяльність. Платіжна криза заблокувала виробництво, кредиторська заборгованість перевищила обсяги ВВП.

Втрачено понад половину виробничого потенціалу, тому що не була врахована інерційність структурних інституційних перетворень.

У 2014–2015 роках в Україні з'явилися ознаки стабілізації і зростання виробництва. Збільшено інвестиції в основний капітал і в РІС. На 14,2% зросли обсяги виробництва у верстатобудуванні та інструментальній промисловості, але частка машинобудування у структурі промислового виробництва в 2015 році становила лише 13,8% проти 30,7% у 2014 році. На ринку капіталу ще не накопичено необхідного потенціалу економічного зростання. Низький рівень розвитку інфраструктури стримує надходження іноземних інвестицій.

Розбудову ринкової економіки з розвинутою сучасною інфраструктурою автор вважає одним з найголовніших завдань країни на майбутнє. У зв'язку з цим економічна стратегія країни має бути скорегована в напрямі підсилення уваги до сфери послуг та пов'язаної з нею інфраструктури.

Основними напрямками удосконалення ринкової інфраструктури визнано:

- формування принципово нових інфраструктурних ланок, адекватних ринковій економіці;
- розширення сфери послуг, що надаються суб'єктам господарювання;
- оптимізація функціонування діючих інституцій інфраструктурного забезпечення;
- удосконалення законодавчо-правового забезпечення функціонування ринкової інфраструктури.

Міжнародна конкуренція вимагає від українських підприємств трансформації у потужні транснаціональні промислові групи, корпорації, об'єднання, міждержавні промислові та торговельні угруповання, створення мережі холдингових та

лізингових компаній, науково-технічних центрів, технополісів, технопарків, сприяти розвитку венчурного бізнесу, використовувати механізм вільних економічних та офшорних зон.

Висновки

На підставі здійсненого дослідження можна стверджувати, що ВІС промислового виробництва в Україні має низку проблем, які потребують вирішення. При цьому машинобудування як один з основних секторів промисловості має негативні тенденції до зниження обсягів реалізованої продукції протягом останніх двох років. Цьому сприяли ціла низка негативних як зовнішніх, так і внутрішніх факторів: застаріле обладнання, несприятлива економічна і політична обстановка та інші.

Напрямом подальших досліджень є аналіз і обґрунтування рекомендацій щодо підвищення рівня розвитку як ВІС, так і ринкової інфраструктури машинобудівної галузі, дослідження досвіду провідних країн у даній галузі та можливості його застосування на сучасному етапі розвитку економіки України.

Список використаних джерел

1. Бланк І.А. Інвестиційний менеджмент / І.А. Бланк. – К.: Ельга-Н, Ника-Центр, 2011. – С. 448.
2. Бушля Є.С. Сучасний стан та тенденції розвитку машинобудівного комплексу України / Є.С. Бушля // Особливості інтеграції країн у світовий економічний та політико-правовий простір: матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених, 6 грудня. – Маріуполь: МДГУ, 2013. – С. 181–182.
3. Латишев К.О. Інструменти підвищення конкурентоспроможності машинобудівного підприємства / К.О. Латишев // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет. – Тернопіль, 2013. – Том 14. – №3. – С. 101–107.
4. Мальчик М.В. Конкурентоспроможність як чинник підвищення ефективності підприємств сільськогосподарського машинобудування / М.В. Мальчик // Вісник економічної науки України. – 2008. – №2. – С. 106–109.
5. Мисько Н.В. Аналіз конкурентоспроможності машинобудівних підприємств / Н.В. Мисько // Інноваційна економіка. – 2013. – С. 89–93.
6. Нестерчук В.М. Визначення рівня конкурентоспроможності підприємств галузі сільськогосподарського машинобудування та основні напрями її забезпечення [Електрон. ресурс] / В.М. Нестерчук, І.В. Жалінська // Економіка. Управління. Інновації. – 2013. – №2. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2013_2_57.pdf
7. Обсяг реалізованої промислової продукції [Електрон. ресурс]: Держстат України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> 7.Річний звіт за 2014 рік [Електрон. ресурс].
8. Ткачова Н.П. Машинобудування України: сучасний стан та перспективи розвитку конкурентних переваг / Н.П. Ткачова // Вестник НТУ «ХПИ»: Технічний прогрес та ефективність виробництва: сб. науч. трудов, 2015. – №25. – С. 138–150.