

К. А. Андрющенко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,
ДВНЗ "Київський університет управління та підприємництва"

МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ В РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

K. Andryushchenko,
PhD, Associate Professor, Assistant Professor, Department of Economics Company,
Universities' Kyiv University of Management and Entrepreneurship"

MECHANISMS OF REGULATION OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE COMPLEX IN A MARKET ECONOMY

Виділено основні важелі механізму регулювання підприємницької діяльності органів влади в інфраструктурних галузях. Сформовано стійкість економічного розвитку та розроблено напрями вдосконалення механізмів економічного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу, враховуючи ринкове середовище та різноманіття суб'єктів ринку.

The basic mechanism of the levers of business regulation authorities in the infrastructure sectors. Formed the sustainability of economic development and improving the mechanisms developed areas of economic regulation of industrial infrastructure complex, given the market environment and the variety of actors on the market.

Ключові слова: виробничий інфраструктурний комплекс, механізми регулювання розвитку, органи влади в інфраструктурних галузях, план антикризових дій виробничого інфраструктурного комплексу, посткризового відновлення національної економіки.

Key words: industrial infrastructure complex mechanisms of regulation of the authorities in the infrastructure sectors, the plan is anti-crisis measures of industrial infrastructure complex post-crisis recovery of the national economy.

ВСТУП

В умовах посилення інтеграційних процесів та глобалізації доробки української національної економіки відповідають напрямам досліджень світової науки та відображають основні тенденції її розвитку. Причому, характерною ознакою розвитку України останнім часом стала орієнтація на європейську інтеграцію, у зв'язку з чим серед пріоритетних завдань національної економіки є реалізація механізмів регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці та підвищення їх конкурентоспроможності. Зміцнення ринкових стосунків в Україні відбувається за шляхом формування і розвитку різноманіття форм власності і видів господарювання, де взаємодіють ринкові економічні механізми регулювання. У контексті проблем особливого значення набувають проблеми підвищення економічного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, що вимагає постійного пошуку нових інструментів та механізмів, серед яких чільне місце займають саме аспекти розробки механізму регулювання.

У цих умовах докорінно змінюються принципи, організаційні форми і методи господарювання, характер економічних зв'язків між учасниками економічної діяльності, обумовлених змішаною економікою. Економічні реформи, що проводяться в країні, недооцінювали роль держави в управлінні економікою, що практично усунуло її дію на економічну діяльність майже усіх галузей і сфер національного господарства. Рішення цих проблем вимагає відповідного теоретичного і методичного забезпечення механізму регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу з урахуванням специфіки і особливостей розвитку конкретного комплексу. При цьому основна увага має бути приділена організаційно-економічним аспектам проблеми і системному підході до їх вирішення. В зв'язку з цим вибір ефективних механізмів регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу цілісного за своєю суттю і принципам побудови, набуває особливої актуальності і значущості на сучасному етапі господарювання [1].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

В останні роки проблемі виробничого інфраструктурного комплексу присвятили свої праці такі українські та російські вчені, як Абрамов Д., Білоусова Н., Васильєва Є., Глушич Н., Грачов В., Золотов А., Журавина Ю., Кондаурова І., Ніколаєва Н., Терехов А., Федюкович Є.В., Чудакова Є., Шабалін А., Цинзак М., Хечієв В., Яновський В. У більшості випадків у дослідженнях вищезазначених науковців переважає галузевий підхід, пошук взаємозалежності між станом виробничої інфраструктури та результатами основного виробництва тощо. Питання механізмів регулювання виробничого інфраструктурного комплексу розроблені в працях Далісової Н., Висоцької Т, Гукової А., Мальцева І, Чіханчина А.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є формування та обґрунтування механізму регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу з урахуванням специфіки системного підходу.

РЕЗУЛЬТАТ

На сучасному етапі перетворень вітчизняної економіки питання її подальшого розвитку невід'ємне від проблеми розвитку регіонів в цілому. Тому забезпечення умов ефективного функціонування усіх ланок і систем слід розглядати з вимогою природного руху національного господарства за шляхом прогресу і зміцнення стабільності життя населення і кожного громадянина. Досягнення цього положення можливе тільки за умови посилення участі держави в управлінні економічними і соціальними процесами на рівні регіонів. У кризовій ситуації, що склалася, особливо зростає роль державного регулювання регіону, що диктує, передусім, вимоги соціальної спрямованості сучасної ринкової економіки і забезпечення її усіх рівнів [2].

Вирішення проблем розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в умовах становлення ринкової економіки вбачається в площині узгодження і координації дій господарюючих суб'єктів і органів державної влади з цілями і завданнями соціально-економічного розвитку країни. В цьому випадку обов'язковим є демократизація економічного регулювання, корінна перебудова методів та інструментарію регулювання. Об'єктивною необхідністю стають економічні методи регулювання. В якості тактичних цілей розвитку виробничого інфраструктурного комплексу виступають проміжні завдання, що відіграють роль необхідних умов розвитку. Тому метою державного регулювання підприємницької діяльності в інфраструктурному комплексі є створення умов для формування виробничого інфраструктурного комплексу, що задовольняє потреби всіх її користувачів.

Запропоновано виділити основні важелі механізму регулювання підприємницької діяльності органів влади в інфраструктурних галузях:

- підтримка та розвиток систем життєзабезпечення населення країни;
- розробка, прийняття та контроль за законодавством, що забезпечує правову основу і захист підприємства;

- зниження негативних складових макроекономічних впливів на населення;

- підвищення ефективності економічного регулювання за рахунок збільшення результативності управлінської праці;

- формування ринку галузей виробничого інфраструктурного комплексу;

- створення умов для вільної і добросовісної конкуренції на ринку;

- підтримка малого і середнього підприємництва, в тому числі і в частині надання кредитів та звільнення від податків;

- поєднання поточних і перспективних напрямів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу з розвитком національної економіки, застосуванням програмно-цільового регулювання;

- застосування критеріїв і показників рівня розвитку виробничого інфраструктурного комплексу для економічного регулювання формуванням інфраструктури в напрямку максимального задоволення потреб людини, суспільства, виробництва в цілому;

- пайова участь у будівництві великих об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу;

- координація та узгодження дій з розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці;

- організація взаємодії між галузями виробничого інфраструктурного комплексу;

- концентрація фінансових ресурсів і забезпечення науково-технічних розробок для галузей і окремих суб'єктів виробничого інфраструктурного комплексу;

- сприяння інтеграції дрібних фірм для спільного проведення наукових досліджень у перспективних галузях виробничого інфраструктурного комплексу таких, як розвиток нових видів зв'язку, у сфері телекомунікацій та інформаційного обслуговування.

У використанні механізмів органів влади простежується перенесення акценту уваги органів влади з регламентування формування галузей виробничого інфраструктурного комплексу на створення умов не тільки функціонування, але і розвитку самих суб'єктів ринкових відносин, складових галузі інфраструктури.

При цьому досить істотним є нерівномірність розвитку інфраструктури, зумовлена територіальною диференціацією економічного розвитку, залежністю від кола споживачів послуг інфраструктури. У зв'язку з цим органам влади необхідно використовувати просторові переваги. У містах або міських агломераціях завдяки об'єднаному використанню загальних ресурсів (трудових, енергетичних, інфраструктурних) досягається додаткова економія, застосування якої в якості інструменту регулювання одне із завдань органів влади.

У ринковій економіці при досить швидких структурних зрушеннях єдиним фактором розвитку території стає виробничий інфраструктурний комплекс. Тому стійкість економічного розвитку території безпосередньо залежить від дій органів влади з формування виробничого інфраструктурного комплексу, від вибору напрямів, методів економічного регулювання [3].

Запропоновано сформувати стійкість економічного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу

су, враховуючи ринкове середовище та різноманіття суб'єктів ринку:

1) в принципах економічного регулювання: застосування програмно-цільового регулювання у зв'язку з територіальною диференціацією розвитку виробничого інфраструктурного комплексу; збереження балансу інтересів виробників, споживачів і органів регулювання, забезпечення зростання економічності використання матеріальних ресурсів, підвищення різноманітності і якості надаваних послуг;

2) в структурі економічного регулювання: перегрупування підрозділів, зміна між ними взаємозв'язків, характеру взаємодії, розподіл повноважень та відповідальності, зумовлених регулювання розвитку і функціонування виробничого інфраструктурного комплексу;

3) у функціях економічного регулювання: поділ функцій економічного регулювання на регулювання розвитком та регулювання функціонування виробничого інфраструктурного комплексу, посилення стратегічного планування і прогнозування, викликані капіталоємністю об'єктів виробничої інфраструктури та необхідністю сприяння проведенню наукових розробок у сфері виробничого інфраструктурного комплексу; надання пріоритетного значення творчій діяльності, інформаційному та кадровому забезпеченню; посилення уваги до маркетингової діяльності в розробці заходів, форм і методів для досягнення намічених цілей: застосування новітніх методів регулювання: інформаційного, інтелектуального, технологічного прориву; регулювання за результатами; керівництво без конфліктів;

4) у господарській діяльності: поглиблення між територіальних співробітництва в галузі спеціалізації та кооперування, виконання великих спільних міжтериторіальних програм розвитку виробничого інфраструктурного комплексу державних програм, створення єдиної мережі стільникового зв'язку, електронної пошти.

Враховуючи вищевикладене, в умовах ринкової економіки, найбільш прийнятним буде побудова системи виробничого інфраструктурного комплексу, заснованої на поєднанні галузевих та територіальних механізмів економічного регулювання.

Поєднання галузевого та територіального механізмів економічного регулювання, буде мати програмно-цільовий характер. Підставою для побудови такої системи регулювання служать специфічні умови, які є спадщиною директивно керованої економіки і більшою мірою обумовлені наявністю великих монополістів в країні.

Поєднання галузевого та територіального механізму економічного регулювання визначається ступенем входження в ринкові відносини, що дозволить зберегти гнучкість і оперативність, які так необхідні в умовах виходу з фінансово-економічної кризи.

Під оперативністю регулювання розуміється своєчасність прийняття рішень органами державної влади та місцевого самоврядування на зовнішні впливи в умовах ринкової економіки.

Як показує світовий досвід, в країнах з розвинутою ринковою економікою держава приділяє дуже велику увагу розвитку виробничого інфраструктурного комп-

лексу, що пояснюється її величезною роллю в розвитку країни. При цьому виробничий інфраструктурний комплекс включає в себе дві складові: це пряма участь державних органів у розвитку інфраструктури і непрямий вплив.

Виробничий інфраструктурний комплекс впливає на валовий внутрішній продукт не лише безпосередньо, а через систему чинників росту: розвиток фізичного та людського капіталу, науково-технологічний прогрес, вдосконалення економічної структури, тобто у напрямі поліпшення відтворювальних та інших макроекономічних пропорцій, інституційного забезпечення [4]. Як складові фізичного капіталу, об'єкти інфраструктури (дороги, комунікації, інженерні споруди) забезпечують інвестиційну привабливість територій для будівництва, розвитку промисловості тощо. Забезпечення високим рівнем виробничого інфраструктурного комплексу сприяє формуванню високопродуктивного людського капіталу, який, в свою чергу, стимулює науково-технічний та технологічний розвиток.

Особлива увага взаємозв'язку науково-технічного прогресу, інфраструктури та економічного зростання приділяється і в інноваційних теоріях довгих хвиль, зокрема в дослідженнях М. Кондратьєва та Дж. Ван Дайна. За цими теоріями первинними є інновації в галузі інфраструктури, які призводять до прискорення комунікацій, обміну інноваціями та розвитку промисловості. В результаті відбувається активізація економічної діяльності і початок нової довгої хвилі розвитку економіки. В результаті отримує право на існування концепція про випереджаючий розвиток виробничого інфраструктурного комплексу у порівнянні з розвитком інших елементів економічної системи [5].

Аналіз досвіду трансформації деяких постсоціалістичних країн, зокрема України, дозволив встановити, що низький технологічний рівень розвитку, недосконалі принципи просторового розташування, значні відмінності в ступені урбанізації міст і сіл, недостатність інвестицій та інших видів фінансування інфраструктури значним чином гальмують або сприяють виникненню диспропорцій в такому розвитку [6].

Зв'язок між виробничим інфраструктурним комплексом та економічним зростанням національної економіки передбачає наявність певного передавального механізму, через який інфраструктура, отримуючи інвестиції, здійснює вплив на економіку. При цьому мають місце декілька каналів впливу як з боку фінансування на виробничий інфраструктурний комплекс, так і з боку інфраструктури на економічне зростання.

Дія інфраструктури на економічне зростання може бути як прямою, так і зворотною, що обумовлює можливість появи так званого "порочного кола". Обсяги інвестиційного забезпечення, представленого приватними інвестиційними видатками та видатками державного бюджету, обумовлюються досягнутим рівнем зростання національної економіки. Збільшення видатків на інфраструктуру має наслідком покращення ділової активності через зниження трансакційних витрат, і, відповідно, веде до економічного зростання. При низьких темпах економічного зростання надходження до державного бюджету скорочуються, відповідно, виробничий інфраструктурний комплекс недостатньо забезпе-

чується фінансовими ресурсами і стає нездатною виконувати свої функції повною мірою, що створює додаткові перешкоди економічному зростанню.

Розроблено напрями вдосконалення механізмів економічного регулювання розвитком виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці:

— першим напрямом є удосконалення організаційно-економічного механізму і нормативної моделі регулювання цієї сфери діяльності. Ступінь досконалості нормативної моделі визначається її здатністю ставити об'єктивні завдання регулювання розвитком виробничого інфраструктурного комплексу в такій інтерпретації, яка відповідає вимогам розвитку продуктивних сил, їх зв'язку і взаємозумовленості в рамках суспільної власності на засоби виробництва і приводить при правильному вирішенні цих завдань до найкращого результату;

— другим напрямом є результат досить стійкого відхилення реальної постановки та реалізації задач економічного регулювання розвитком виробничим інфраструктурним комплексом, розв'язуваних в її господарських системах і ланках відповідно до їх статутних або установчих функцій, від нормативної постановки цих же завдань;

— третім напрямом є підвищення повноти і точності вирішення задач розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в будь-якій їх інтерпретації на основі застосування економіко-математичних методів і ЕОМ, наукової організації управлінської праці, мережевих графіків та тощо. Іншими словами, для ефективного функціонування сфери виробничого обслуговування необхідно, по-перше, щоб в її ланках приймалися правильні та якісні управлінські рішення. Однак навіть найякісніше управлінське рішення може бути не реалізоване на об'єктах регулювання розвитком виробничого інфраструктурного комплексу, якщо колективи і працівники, які реалізують ці рішення, не виявляють достатньої цілеспрямованості, соціальної активності, дисципліни і відповідальності. У цьому полягає друга важлива умова ефективного економічного регулювання сферою виробничого обслуговування.

Але навіть досить повна реалізація цих двох важливих соціально-економічних вимог без відповідного організаційно-технічного забезпечення в умовах складності перебігу економічних процесів і регулювання ними, як правило, не призводить до ефективного регулювання механізмів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці.

Резерви, що виникають з перших двох напрямів, можуть бути реалізовані за допомогою соціально-економічних заходів, а з третього — за допомогою організаційно-технічних. Головне розходження цих двох заходів полягає в тому, що перші формують мету та цілі колективів і окремих працівників господарських систем і ланок виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці, обумовлене впливом таких соціально-економічних і психологічних компонентів, як система потреб, інтересів, цільових установок, групових норм поведінки, стимулів, критеріїв і показників інфраструктурної діяльності; другі визначають засоби для досягнення установчих або реальних цілей.

Порівняння співвідношення використаних та невикористаних резервів, що характеризують рівень якості та ефективності, необхідно здійснювати по кожній об'єктивній задачі механізму економічного регулювання та регулювання виробничого інфраструктурного комплексу.

У них проявляється об'єктивний характер закону планомірного пропорційного розвитку, заснованої на суспільній власності. Це означає, що з моменту виникнення національної економіки перед регулюючими органами виник ряд невивчених проблем та завдань, що відповідають реальним процесам і етапам розширеного механізму економічного регулювання та відтворення виробничого інфраструктурного комплексу. Такі ж проблеми і задачі виникли і в матеріально-технічному забезпеченні виробництва інфраструктурним комплексом.

Визначені об'єктивні задачі механізму економічного регулювання складовими системи виробничого інфраструктурного комплексу:

— узгодження обсягів і структури виробництва засобів виробництва з їх споживанням;

— раціональний розподіл матеріальних ресурсів між різними фондоутримувачами;

— встановлення системи раціональних господарських зв'язків між постачальниками і споживачами;

— вибір раціональних форм постачання (встановлення співвідношення між складською і транзитною формами постачання);

— оперативне регулювання поставками;

— нормування витрат матеріальних ресурсів;

— раціональне забезпечення матеріальними ресурсами тощо.

Однак вирішення цих об'єктивних завдань (перелік конкретних органів, що реалізують зазначені завдання, закріплені за різними інфраструктурними органами у вигляді їх функцій, просторово-часової послідовності, а також форми, методи і режими вирішення цих завдань) були і будуть різними на різних етапах розвитку сфери виробничого обслуговування. Це, природно, призведе до різних результатів їх вирішення, які можна зіставити з кожною об'єктивною задачею регулювання матеріальними потоками.

Виробничий інфраструктурний комплекс, здатен забезпечити: зростання національного багатства та продуктивного капіталу, розширене відтворення валового внутрішнього продукту, умови для економічного та соціального розвитку суспільства.

Метою державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу є створення сучасної, інтегрованої у світове виробництво національної економіки, здатної в умовах інтеграції та глобалізації розв'язувати основні завдання соціально-економічного розвитку та утвердження України як держави з розвинутою інфраструктурою. Це передбачає реалізацію завдань щодо активізації трансформаційно-інституціональної та інноваційно-інвестиційної діяльності виробничого інфраструктурного комплексу з позитивним впливом на її обсяги і структуру виробництва, прискорення інтеграції виробничої інфраструктури в ринкову економіку.

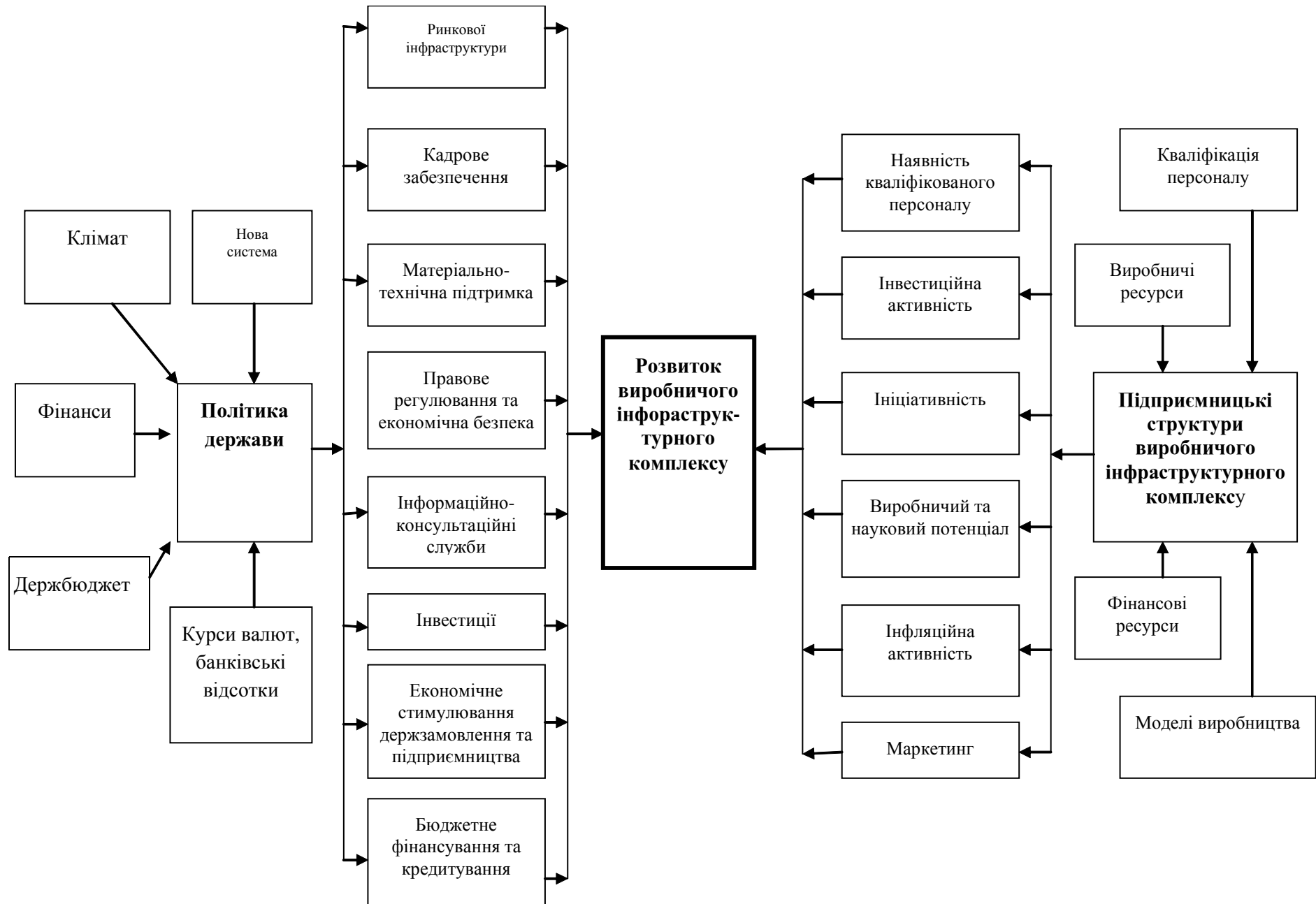


Рис. 1. Механізм впливу взаємодії державних і підприємницьких структур на розвиток виробничого інфраструктурного комплексу

Розвиток сучасної економіки обумовлює необхідність визначення ступеня втручання держави у функціонування виробничого інфраструктурного комплексу з метою забезпечення його конкурентоспроможності. В умовах загострення глобальної економічної кризи приватний сектор набуває статусу рівноправного партнера держави у виконанні стратегічних завдань соціально-економічного розвитку країни.

Плани антикризових дій виробничого інфраструктурного комплексу та посткризового відновлення національної економіки, запроваджені в багатьох країнах, передбачають розширення співробітництва між державою, приватним сектором та інститутами громадянського суспільства, що можливо лише за умови формування відносин державно-приватного партнерства. Значне поширення принципів державно-приватного партнерства у світі пов'язане не лише з прагненням держави залучити фінансові ресурси приватного сектору до виконання суспільно значущих завдань соціально-економічного розвитку, а і з необхідністю використання складних організаційних, управлінських та виробничих технологій.

В умовах посткризового відновлення національної економіки і забезпечення конкурентоспроможного соціально-економічного розвитку держави упровадження такого прогресивного механізму співробітництва між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, приватним сектором та інститутами громадянського суспільства, як державно-приватне партнерство сприятиме виконанню поставлених завдань.

Прийняття Закону України "Про державно-приватне партнерство" та відповідних підзаконних актів свідчить про прагнення до широкого впровадження державно-приватного партнерства в тому числі в розвитку виробничого інфраструктурного комплексу.

Закон України "Про державно-приватне партнерство" регулює договірні відносини держави і приватного сектору у формі концесії, спільної діяльності та інших договорів. У подальшому механізм взаємодії держави і приватного сектору на засадах державно-приватного партнерства регулюватиметься законодавством, гармонізованим із законодавством ЄС.

Можна класифікувати функції сучасної держави за різними критеріями: суб'єктами, об'єктами, способами, засобами та іншими елементами державної діяльності. Виконання державою внутрішніх суспільних функцій носить характер регулювання життєдіяльності суспільства, спрямованого на його прогресивний розвиток. У відповідності з цим вони збігаються з державним регулюванням економіки, політичної та соціальної сфери суспільства, регулюванням правоохоронної діяльності та регулюванням у сфері екологічної безпеки. На рисунку 1 представлений механізм впливу взаємодії державних і підприємницьких структур на розвиток виробничого інфраструктурного комплексу, який надасть можливість розробки спільних проектів, програм, направлених на поліпшення розвитку національної економіки.

Узагальнюючи сучасні погляди на поняття "механізми регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці" можна відмітити, що він є сукупністю концептуальних підходів до фор-

мування форм і методів, націлених на вироблення стратегії, тактики, варіантів і сценаріїв, вибір системи показників, що відбивають результативність функціонування країни, динамічність її розвитку, а правовий аспект дії механізму пов'язаний з чинними законодавчими і нормативними актами, регулюючими різні сторони життєдіяльності суспільства і держави, що формують при цьому правове поле різних перетворень національної економіки і країни в цілому.

Для здійснення ефективного державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці, потрібне виділення регулюючих функцій в економічних, адміністративних і старанних органах, оскільки в розвитку регіону беруть участь місцеві органи регулювання, кредитно-грошова, фінансова і податкова системи, підприємства і організації різних форм власності і галузевої приналежності [7].

Враховуючи, що на зміст механізму державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці найбільший вплив чинять чинники соціального, політичного, правового і економічного характеру.

Відсутність ринкового механізму економічної і соціальної стабільності різко знижує керованість господарськими процесами розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці. В зв'язку з цим вдосконалення механізму державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в ринковій економіці припускає усунення ряду існуючих недоліків.

Для вирішення поставлених завдань автором запропонована система заходів щодо посилення дії механізму державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, яка передбачає наступне впровадження нових форм господарювання. Одним з основних напрямів реформування розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в сучасних умовах є, подальший розвиток економічної самостійності основних виробничих одиниць та їх досконалий контроль з боку держави. Зміцнення і подальший розвиток міжгалузевої і міжрегіональної координації в інтересах підвищення ефективності розвитку виробничого інфраструктурного комплексу. Формування стратегій розвитку виробничого інфраструктурного комплексу з розробкою економічно-обґрунтованих планів їх реалізації у рамках національних цільових програм соціально-економічного розвитку країни в цілому.

Через капіталоємність виробничого інфраструктурного комплексу тільки держава може виступити в сучасних умовах джерелом значних інвестицій, або стати гарантом залучення зовнішніх фінансових ресурсів. Заходи із залучення іноземних інвестицій. Як заходи державної політики із залучення іноземного капіталу в розвиток виробничого інфраструктурного комплексу, можна виділити стимулюючі фіскальні елементи та прискорення процедури реєстрації таких підприємств. Розбити заходи з охорони довкілля, пом'якшенню негативних соціальних дій та збереженню культурної спадщини виробничого інфраструктурного комплексу. Розвивати методи і інструменти маркетингу з використанням інноваційних технологій, оскільки саме маркетинг є складо-

вою частиною регулюючої діяльності, спрямованої на розробку і просування на ринок продукції виробничого інфраструктурного комплексу.

Усі вищеперелічені пропозиції є важливими заходами реформування і формування ефективного механізму державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу. При цьому державна підтримка розвитку виробничого інфраструктурного комплексу повинна здійснюватися, передусім, у рамках державних та регіональних цільових програм.

Автором визначено, що державна підтримка розвитку виробничого інфраструктурного комплексу повинна здійснюватися, передусім, у рамках державних та регіональних цільових програм.

ВИСНОВКИ

Запропоновано складові механізму удосконалення державного економічного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу України:

1) розробити інструментарій визначення результативності та ефективності програмних документів, який не залежав би від політичних чинників, зокрема політичної конфігурації національного уряду, складу регіональних органів влади, станом відносин між керівниками обласної державної адміністрації та Кабінетом Міністрів і Президентом України;

2) запровадити сучасні підходи до оцінювання нормативно-правових актів, стосовно регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу;

3) розробити інструментарій, який демонстрував би результативність та ефективність реалізації програмних документів, з метою подальшого фінансування їх з державного та місцевих бюджетів;

4) обґрунтувати показники розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, на основі використання програмно-цільового підходу до планування, зокрема бюджетного, запровадження методики стратегічного планування розвитку виробничого інфраструктурного комплексу у всеукраїнському масштабі на рівні областей і громад;

5) необхідно деталізувати методичку стратегічного планування з питань розвитку виробничого інфраструктурного комплексу.

Необхідно також відмітити, що разом з чітким законодавчим розподілом повноважень, відповідальності та фінансово-економічної бази між загальнодержавним і місцевими рівнями центр ваги у регулюванні соціально-економічним розвитком виробничого інфраструктурного комплексу має бути перенесений на місцевий рівень.

Це надасть можливість розробити ефективний механізм формування й виконання місцевих бюджетів в умовах розвитку економічного потенціалу виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці, а також сприятиме підвищенню соціальних стандартів рівня життя населення.

Література:

1. Черненко Г. А. Управление развитием производственной инфраструктуры региона. — Москва, 2009. — 21 с.

2. Серебряков Л. Г. Современная инфраструктура и устойчивое социально-экономическое развитие региона / Научно-практический журнал. Управленческое консультирование. Серия Власть и экономика — № 4. — 2010. — С. 113—130.

3. Рыбчук А. В. Глобальна виробнича інфраструктура як об'єкт економічної безпеки світового співтовариства // Актуальні проблеми економіки. — № 1 (91). — 2009. — С. 49—57.

4. Дітер Б. Інфраструктура як інструмент політики національного та регіонального розвитку Європейського Союзу та України // Україна на шляху до Європи. За редакцією Л. Хоффмана, Ф. Мьюллерс — К.: Видавництво "Фенікс", 2001. — С. 106—131.

5. Ставничак М. М. Сутність та причини міжрегіональної диференціації соціально-економічного розвитку // Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія "Економіка та підприємництво". — № 2. — 2009. — № 2. — С. 200—203.

6. Послання Президента України "Модернізація України — наш стратегічний вибір". [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://document.ua/modernizacija-ukrayini-nash-strategichnii-vibir-doc53248.html>

7. Єпішенкова Г. О. Проблеми регіонального управління виробничою інфраструктурою в умовах глобалізації та євроінтеграції / Г. О. Єпішенкова // Ефективність державного управління в контексті глобалізації та євроінтеграції: міжнар. наук-практ. конф., 29 трав. 2003 р.: тез. докл. — Київ, 2003. — С. 426—427.

References:

1. Chernenko, H.A. (2009), *Upravlenye razvytyem proizvodstvennoy ynfrastruktury rehyona* [Manage proizvodstvennoe infrastructure development of the region], Moscow, Russia.

2. Serebriakov, L.H. (2010), "Modern infrastructure and sustainable socio-economic development of the region", *Nauchno-praktycheskyj zhurnal. Upravlencheskoe konsultyrovanye. Seryia Vlast' y ekonomyka*, vol. 4, pp. 113—130.

3. Rybchuk, A.V. (2009), "Hlobalna production infrastructure as an object of economic security of the international community", *Aktual'ni problemy ekonomiky*, vol. 1 (91), pp. 49—57.

4. Dieter, B. (2001), "Infrastructure as a policy tool for national and regional development of the European Union and Ukraine", *Ukraina na shliakhu do Yevropy*, Kyiv, Ukraine, pp. 106—131.

5. Stawnychy, M.M. (2009), "Nature and causes of inter-regional differentiation of social and economic development", *Naukovo-vyrobnychyj zhurnal. Derzhava ta rehiony. Seriya "Ekonomika ta pidpriemnytstvo"*, vol.2, pp. 200—203.

6. President of Ukraine (2013), "Modernization of Ukraine — our strategic choice" available at: <http://document.ua/modernizacija-ukrayini-nash-strategichnii-vibir-doc53248.html> (Accessed 22 august 2013).

7. Yepishenkova, G.O. (2003), "Problems of regional management of industrial infrastructure in the context of globalization and European integration", *Efektivnist' derzhavnoho upravlinnia v konteksti hlobalizatsii ta ievrointehratsii: mizhnar. nauk-prakt. konf.*, pp. 426—427, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 10.02.2014 р.