

УДК 330.111.6

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

МІСЦЕ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

К. Andriushchenko,
candidate of economic sciences, associate professor, associate professor of department of economy of enterprise,
State higher educational establishment is the "Kyiv university of management and enterprise" Kyiv

PLACE INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE COMPLEX IN THE NATIONAL ECONOMY

Визначено трансформацію розуміння виробничого інфраструктурного комплексу як сфери обігу системи виробничого обслуговування в національній економіці. Визначено чинники перехідного до ринку періоду, які впливають на місце виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці та обгрунтовано класифікацію за напрямом обслуговування.

Defined transformation understanding of industrial infrastructure complex as the sphere of circulation of industrial services in the national economy. The factors of transition to market economy that affect local production infrastructure complex in the national economy and reasonable classification for direction service.

Ключові слова: виробничий інфраструктурний комплекс, національна економіка, системи виробничого обслуговування, класифікації економічних ресурсів, організаційно-економічні відносини.

Key words: industrial infrastructure complex national economy, the production of services, classification of economic resources, organizational and economic relations.

ВСТУП

Важливим об'єктом вивчення національної економіки є виробничий інфраструктурний комплекс. У розвитку будь-якої країни він повинен забезпечити нормальні умови виробничої діяльності в галузях основного виробництва та процесу суспільного відтворення в цілому. Важливість значення виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці визначається галузями, що входять до її складу, зокрема такими, як електроенергетика, будівництво, транспорт, зв'язок.

Проте в дослідженнях, присвячених проблемі розвитку і розміщення продуктивних сил у виробничому інфраструктурному комплексі як самостійному об'єкта національної економіки вивчення приділяється недостатня увага. У практиці територіального планування, їй

відводиться пасивна роль де вважається, що якщо виробничий інфраструктурний комплекс обслуговує основне виробництво, то і розвиватися повинна відповідно до вимог останнього. При цьому в першу чергу прийнято розглядати перспективи розвитку і розміщення основного виробництва, виходячи з росту його потреби в інфраструктурному обслуговуванні, і плануються заходи з розвитку виробничого інфраструктурного комплексу.

Таке ставлення до виробничого інфраструктурного комплексу як об'єкту вивчення національної економіки та планування негативно позначається на узгодженості її розвитку з основним виробництвом, не дозволяє реалізувати всі економічні переваги, пов'язані з її використанням при розміщенні виробництва, і різко обмежує можливість комплексності та

ефективності розвитку національної економіки в цілому.

Отже, необхідно докорінно змінити ставлення до виробничого інфраструктурного комплексу як об'єкту національної економіки. Тільки при такому підході виробничого інфраструктурного комплексу як об'єкта раціонального вивчення і планування буде приділено належну увагу з боку дослідників і практиків, тільки такий підхід буде відповідати йому як комплексному фактору розвитку національної економіки.

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 Е., Глушич Н., Грачов В., Золотов А., Журавин Ю., Кондаурова І., Миколаєва Н., Терехов А., Федюкович Є.В., Чудакова Є., Шабалін А., Цінзак М., Хечієв В., Яновський В. в більшості випадків у дослідженнях вищезазначених вчених переважає галузевий підхід, пошук взаємозалежності між станом виробничого інфраструктурного комплексу та результатами основного виробництва тощо Питання національної виробничої інфраструктури розроблені в працях Далісової Н., Висоцької Т., Гукової А., Мальцева І., Чіханчін А.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є дослідження питань визначення ознак виробничого інфраструктурного комплексу, відповідність її класифікації потребам основного виробництва національної економіки у вирішенні проблеми досягнення сталого економічного зростання.

РЕЗУЛЬТАТ

На наш погляд, місце виробничого інфраструктурного комплексу в процесі суспільного виробництва національної економіки можна показати за допомогою схеми. З неї виходить, що процес виробництва продукції в матеріально-речовій формі забезпечують базисні галузі матеріального виробництва (промисловість, сільське господарство, будівництво). Причому обіг продукції забезпечується галузями виробничого інфраструктурного комплексу, реалізація предметів споживання є сферою діяльності соціальної інфраструктури, а процес розподілу здійснюють організації інституційної інфраструктури.

Господарської діяльності підприємств інфраструктури притаманний і ряд особливостей. Зокрема результат їх діяльності не можна резервувати або складувати, він проявляється у формі процесу переміщення, зберігання, передачі інформації тощо. Тобто продукція галузей інфраструктури не існує самостійно поза виробничого процесу. З цим пов'язана інша особливість — просторова невзаємозамінні елементів виробничого інфраструктурного комплексу [1].

Процес споживання послуг нерозривно об'єднан з процесом їх виробництва, концентрація галузей інфраструктури в будь-якому одному місці не може компенсувати недолік в іншому місці. Саме властивість просторової взаємозалежності такого роду послуг визначає

важливість розгляду національних проблем інфраструктури.

Ще одна особливість галузей інфраструктури полягає в тому, що їхня продукція має загальний характер. Зокрема транспорт та інші галузі інфраструктури обслуговують діяльність всіх виробників. Вироблений продукт тільки тоді стає продуктом для споживання, коли він доставлений споживачу.

Якщо підприємства базових галузей постачають свою продукцію, як правило, обмеженому числу споживачів, то виробничі зв'язки галузей інфраструктури набагато ширше, її продукція носить загальний характер.

Продукція галузей інфраструктури не матеріалізується у речі, а виступає у вигляді корисної дії і зникає разом з цими дією, зумовлює особливу форму резервів в інфраструктурі. Тут має відбуватися не резервування продукції як в базисних галузях матеріального виробництва, а резервування виробничих потужностей — пропускну здатності, рухомого складу, трудових ресурсів.

Інфраструктура піддається трансформації разом з розвитком суспільного виробництва.

На теперішній час доцільно виділяти два поняття: виробничий інфраструктурний комплекс і система виробничого обслуговування.

До першого належать об'єкти, функціональним призначенням яких є створення сприятливих умов для здійснення процесу суспільного відтворення шляхом звернення матеріальних благ (засобів виробництва), тобто їх транспортування, накопичення, зберігання і реалізація.

Друге поняття — система виробничого обслуговування — більш широкого плану. Вона призначена для створення сприятливих умов постійного відновлення процесу виробництва найбільш раціональним чином і охоплює, крім елементів сфери обігу, також елементи які виробляють сфери (капітальний ремонт, автосервіс тощо) [2].

Сьогодні відбувається трансформація розуміння виробничого інфраструктурного комплексу як сфери обігу в розумінні її як системи виробничого обслуговування.

Тому надалі ми вживаємо ці поняття як синоніми, стверджуючи, що система виробничого обслуговування є той стан, до якого прагне виробничий інфраструктурний комплекс в своєму розвитку.

Таким чином, головним завданням виробничого інфраструктурного комплексу є забезпечення зв'язків між підприємствами, створення матеріальних передумов для об'єднання їх в єдиний, господарський організм з метою ефективного функціонування економіки.

Виробничий інфраструктурний комплекс доцільно класифікувати за просторово-виробничому і галузевим ознакам. Просторово-виробнича характеристика включає: виробничий інфраструктурний комплекс підприємства, регіону, держави.

За галузевим складом у виробничому інфраструктурному комплексі виділяються: транспорт (транспортні комунікації); енергоспоживання (енергетичні комунікації); зв'язок (інформаційні комунікації); водопостачан-

ня та каналізація, збутова торгівля, матеріально-технічне забезпечення.

Галузевий склад виробничого інфраструктурного комплексу постійно змінюється в міру розвитку економіки, науково-технічного прогресу, еволюції характеру суспільного виробництва (змінюється питома вага її галузей, виникають нові галузі). Ця тенденція в світі особливо помітно проявляється в останні десятиліття. Спостерігаються кардинальні зрушення в характері розвитку транспорту, оптової торгівлі та зв'язку, значно розширився діапазон наданих ними послуг. З'явилося дуже багато нових галузей — управлінське консультування, послуги баз даних, маркетингові послуги, інжиніринг, лізинг, надання робочої сили на час тощо. Нові галузі відкривають небачені раніше можливості підвищення ефективності як самого виробничого інфраструктурного комплексу, так і всієї економіки в цілому.

З урахуванням класифікації економічних ресурсів можуть бути сформульовані наступні функції виробничого інфраструктурного комплексу [3]:

1. Забезпечення руху матеріальних засобів:
 - природних ресурсів;
 - енергії;
 - готових товарів.
2. Забезпечення руху робочої сили (трудових ресурсів).
3. Забезпечення руху виробничих фінансів.
4. Забезпечення руху виробничої інформації.

Управління процесом формування і розвитку виробничого інфраструктурного комплексу є не просто набір функцій та принципів. Це досить складний механізм, який дозволяє визначити виробничий інфраструктурний комплекс як систему функціональних ланок ринкового господарства та відповідну їм сукупність підприємств, що забезпечують нормальне функціонування всіх складових елементів сфери матеріального виробництва.

Тут ми бачимо, що між галузями та елементами виробничого інфраструктурного комплексу існує тісний зв'язок, що відображає рівень спеціалізації і кооперування виробництв і що впливає на національний відтворювальний процес в економіці.

З метою системного аналізу та планування розвитку виробничого інфраструктурного комплексу необхідно ширше використовувати поняття інфраструктурного комплексу, підкреслюючи тим самим складність і тісне переплетіння між собою елементів, які входять сюди.

Економічні відносини з приводу виробничого інфраструктурного комплексу можна підрозділити на організаційно-економічні та соціально-економічні.

Організаційно-економічні відносини з приводу функціонування виробничого інфраструктурного комплексу можна класифікувати за ознаками:

- видам послуг;
- організаційним типам підприємств виробничого інфраструктурного комплексу;
- секторам реалізації послуг.

Виробничий інфраструктурний комплекс як організаційно-економічна система має внутрішні взаємозв'язки і взаємозалежності, які входять до складу її елементів і знаходяться в безпосередній взаємодії з іншими сис-

темами економіки, а також з'єднані з ними прямими і зворотними зв'язками, що змінюються у часі і просторі.

До соціально-економічних відносин з приводу функціонування виробничого інфраструктурного комплексу слід віднести, насамперед, відносини за формами власності.

До основних показників, що характеризують соціально-економічні умови функціонування виробничого інфраструктурного комплексу, слід віднести:

- оцінку якості людського потенціалу (чисельність населення, рівень освіти, кваліфікації кадрів тощо);
- оцінку матеріально-технічної бази розвитку (обсяг основних фондів, енергоозброєність, наявність транспортних засобів, протяжність доріг тощо);
- оцінку інвестиційного потенціалу, що дозволяє визначити інвестиційну привабливість у виробничий інфраструктурний комплекс (частка інвестицій, що спрямовуються в різні сфери виробничого інфраструктурного комплексу, абсолютні розміри цих інвестицій та інше);
- оцінку стану економіки країни;
- рівень управління в національній економіці;
- соціально-економічний стан у країні.

В даний час зростає значення виробничого інфраструктурного комплексу як джерела надзвичайно важливих для сучасного етапу соціально-економічного розвитку виробничої сфери, помітно посилюється її вплив на міжфірмові зв'язки, на підвищення ефективності та якісних характеристик суспільного виробництва.

Також інтенсифікується вплив виробничого інфраструктурного комплексу на суспільне життя, насамперед через галузі зв'язку та інформаційного обслуговування.

Процес формування виробничого інфраструктурного комплексу визначається рівнем розвитку ринкових відносин, що, цілком зрозуміло, визначає необхідність комплексного підходу до розробки системи елементів виробничого інфраструктурного комплексу. Важливе значення набуває проблема еволюційного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в умовах виникнення ринку. Функціонування інфраструктури взагалі й виробничої, зокрема, в умовах розвинутого ринку і в перехідній економіці має суттєві відмінності.

Специфіка виробничого інфраструктурного комплексу з урахуванням умов централізовано керованої економіки досліджена в багатьох вітчизняних і зарубіжних роботах. У головних рисах специфіка інфраструктури зберігається в нових умовах господарювання. До них можна віднести [4]:

- невіддільність процесів виробництва і споживання інфраструктурних послуг;
- мережевий характер багатьох підсистем інфраструктури; високу інерційність інвестиційних процесів внаслідок великої капітало-фондомісткості інфраструктурних об'єктів;
- наявність значних зовнішніх ефектів тощо.

Зазначені вище чинники перехідного до ринку періоду впливають на комплекс виробничого інфраструктурного комплексу в цілому та його окремі підсистеми, причому не тільки ускладнюють облік відомої підсисте-

ми, яка властива інфраструктурі з її специфікою, а й зумовлюють зміни її старих властивостей або, можливо, появу нових.

Так, в умовах формування ринкових відносин вимагає уточнення структура собівартості продукції інфраструктурних підсистем, поняття різних зовнішніх (позаінфраструктурних) ефектів і витрат в національній економіці, пов'язаних з інфраструктурою, можливості відображення цих категорій в цінах і тарифах на інфраструктурні послуги.

Важливими складовими розрахунку показників забезпеченості є зовнішні (позаінфраструктурні) ефекти і втрати національної економіки, пов'язані з недостатнім рівнем розвитку інфраструктури та неефективним її використанням. Під зовнішніми розуміються такі ефекти від діяльності інфраструктурного комплексу в цілому, окремих його галузей або об'єктів, які не знаходять повного відображення у статистичних характеристиках інфраструктури. Значимість урахування зовнішнього ефекту впливає з особливої природи інфраструктурних галузей.

На даний час в українській економіці склалася диспропорція між інфраструктурними та іншими галузями національної економіки, багато в чому зумовлені недостатністю виділення на розвиток інфраструктури інвестиційних ресурсів, де особливу роль відіграє індикатор втрат.

У виконаних дослідженнях поняття втрат трактується досить широко (з включенням прямих втрат готової продукції, перевитрати будь-яких видів витрат, недо вироблення продукції з вини інфраструктури та тощо), розроблена детальна класифікація видів втрат, запропоновані методологічні та методичні підходи до визначення втрат як узагальненої вартісної характеристики якості.

Однак, в реальній ситуації існуючі форми обліку охоплюють лише незначну частку втрат, де дозволяють з достатнім ступенем точності встановити джерело їх виникнення [5].

Слід підкреслити, що протягом кількох років у вітчизняних дослідженнях з інфраструктури розвивалася концепція зовнішніх ефектів і втрат, також як і ряд інших методологічних положень в цій галузі, в умовах перехідного до ринку періоду потребує переосмислення. Можливо, буде потрібно корегування деяких елементів цієї концепції, перш за все, це пов'язано з формуванням рівноважних цін.

Певний досвід накопичений щодо формування показників ресурсоємності інфраструктурних послуг. Виконаний у цих роботах аналіз приватних характеристик ресурсоємності (фондо-, трудо- і матеріалоємності) за декілька років показує, що їх зміни пов'язані як з наявністю багатьох чинників, що мають різноспрямовану динаміку, так і зі складною структурою розглянутого економічного об'єкта.

Автором пропонується для характеристики цілісної картини ресурсоспоживання спеціальний показник узагальнюючого типу — інтегральна ресурсомісткість (як відношення вартісних оцінок величини витрат усіх видів ресурсів до величини сумарного обсягу інфраструктурних послуг) і методика його аналізу та прогнозування.

По суті справи ця ж методика (з необхідними модифікаціями) була застосована для аналізу та формування нормативної бази з транспорту, що використовується в розрахунках міжгалузевого балансу (МГБ).

Для крупно агрегатної вартісної моделі МГБ були розроблені методи формування коефіцієнтів рядка з транспорту (питомих транспортних витрат на одиницю валової продукції галузей національної економіки), які дозволяють, на відміну від раніше прийнятих способів, аналізувати їх динаміку з урахуванням основних факторів, що впливають із структурних компонентів.

Слід зазначити, що МГБ є частиною системи національних рахунків (що пред'являє додаткові вимоги до створеної системи вітчизняної статистики) і широко використовується в практиці країн з ринковою економікою. Тому для нашої країни, з урахуванням інтенсифікації включення її в світогосподарські зв'язки і переходу до ринку, проблема формування системи інфраструктурних показників для МГБ дуже важлива в нових умовах.

Зауважимо, що центральним елементом розрахунку як внутрішніх, так і зовнішніх економічних індикаторів діяльності виробничого інфраструктурного комплексу є визначення оцінок ефективності інвестиційних заходів у цій галузі.

На основі вищесказаного стосовно характеристики індикаторів розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, визначимо напрям її розвитку в контексті економічних умов, що дозволяють забезпечити ефективність функціонування різних ланок виробничого інфраструктурного комплексу.

Автором пропонується Програма розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, яка повинна включати наступні напрями:

- цілі, основні завдання;
- методи і терміни досягнення мети;
- визначення пріоритетних напрямів;
- форми власності;
- інвестиційну політику;
- формування бюджету;
- соціальний захист населення;
- формування владних функцій.

Автором запропоновано до методів розробки Програма розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, включити наступні складові:

- цілісний характер;
- облік таких специфічних особливостей країни, як географічне положення, природні, національні, історичні, психологічні та інші фактори;
- поетапність реалізації програми;
- визначення оптимальних шляхів для досягнення цілей.

Виключно важливе значення отримує розробка ефективного механізму розвитку об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу.

Автором розроблено та запропоновано алгоритм регулювання, розвитку та створення об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу, що містить в собі наступні основні етапи:

- аналіз процесів регулювання та стану сформованих об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу;

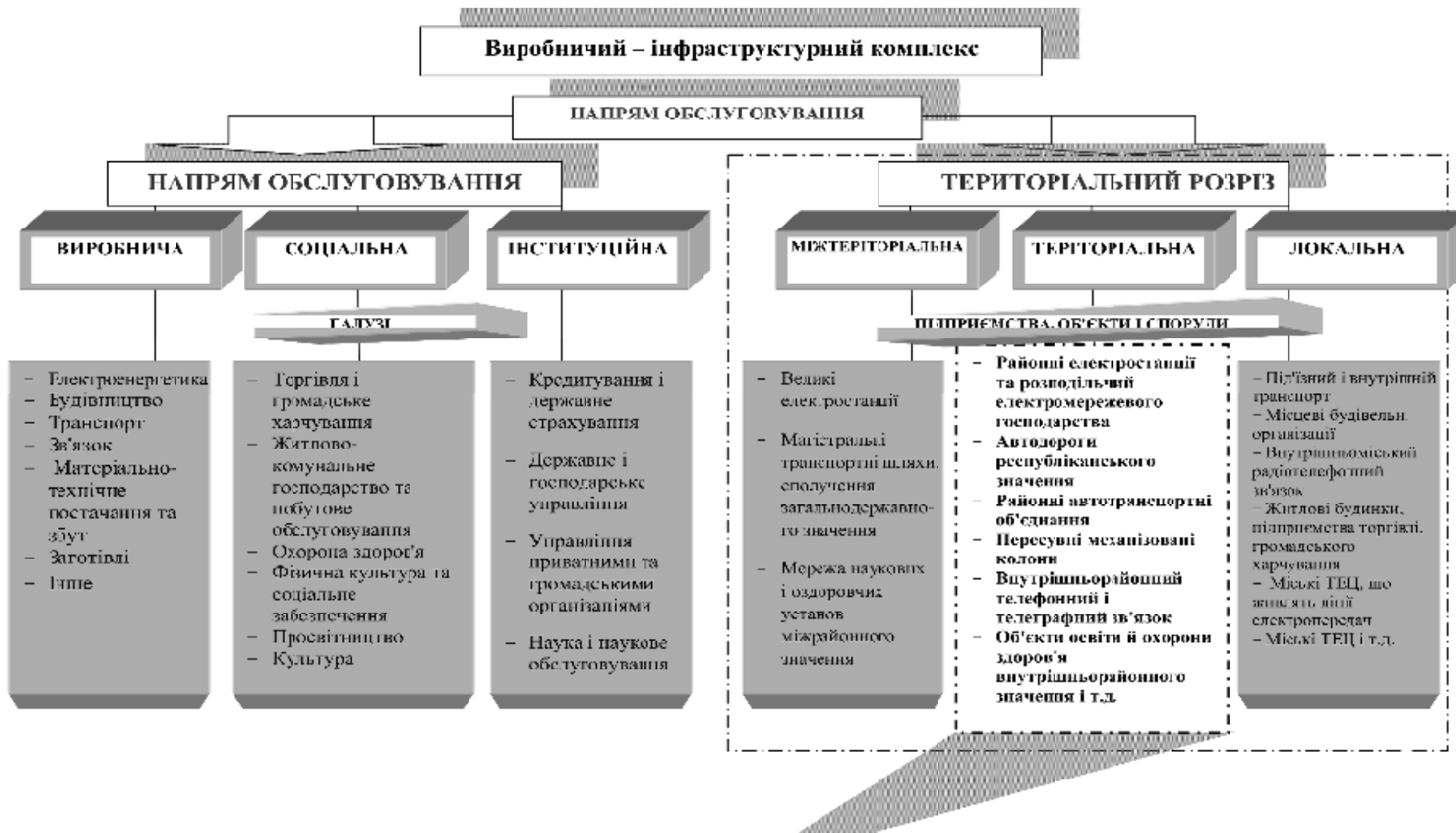


Рис. 1. Класифікація виробничого інфраструктурного комплексу за напрямом обслуговування

— розробка концепцій створення ефективного механізму регулювання;

— правове забезпечення механізму регулювання, розвитку об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу;

— оцінка ефективності діяльності елементів виробничого інфраструктурного комплексу;

— прогнозне обґрунтування доцільності створення нових об'єктів виробничого інфраструктурного комплексу.

Для оцінки ефективності діяльності різних елементів виробничого інфраструктурного комплексу необхідно використовувати такі кількісні показники:

— чисельність зайнятих на підприємствах сфери матеріального виробництва;

— обсяг валового національного продукту;

— кількість підприємств, за обсягом виробленої продукції;

— продуктивність праці.

Усі об'єкти виробничого інфраструктурного комплексу України в залежності від величини цих визначених показників за окремими критеріями можуть бути ранжовані і об'єднані в групи.

Для об'єктів з приблизно однаковими значеннями показників за окремими критеріями можуть бути зроблені рекомендації, які сприятимуть розвитку і вдосконаленню діяльності всіх ланок виробничого інфраструктурного комплексу.

При цьому особлива роль повинна бути відведена місцевим органам влади та державним органам, що здійснюють контроль над діяльністю елементів виробничого інфраструктурного комплексу.

У зв'язку з цим, в сучасних умовах з координації діяльності складових виробничого інфраструктурного комплексу, винятково важливе значення набуває створення цілісної організаційної структури, здатної включити планування, прогнозування, економічне регулювання в систему управління, інтегруючи планові і ринкові відносини змішаної економіки в цілісність.

Причому планування має розглядатися не як рух "згори вниз" і "знизу вгору" завдань, показників і даних про їх виконання, а як рух всеосяжної інформації, як органічне поєднання планових та ринкових відносин.

Державна планова інформація, правові та економічні норми і нормативи, державна підтримка, організація, захист покликані сформувати творчу атмосферу в механізмі функціонування виробничого інфраструктурного комплексу.

Одночасно підвищення ролі і розширення прав органів державного управління передбачає посилення їх відповідальності за комплексний розвиток виробничого інфраструктурного комплексу. Органи державного управління повинні використовувати всі прогресивні форми організації виробництва, торгівлю, сферу послуг, активізувати підприємницьку діяльність.

Як показує світовий досвід, в країнах з розвинутою ринковою економікою держава приділяє значну увагу розвитку виробничого — інфраструктурного комплексу, що пояснюється її величезною роллю в розвитку національної економіки. При цьому виробничий інфраструктурний комплекс ділиться на дві скла-

дові: це пряма участь державних органів у розвитку інфраструктури і непрямий вплив (рис. 1). Тільки комплексний підхід до класифікації інфраструктури в галузевому та територіальному розрізі дозволить системно підійти до проблеми її розвитку в національній економіці [6].

Під прямою участю розуміється участь держави в розвитку інфраструктурного комплексу, що виявляється у фінансуванні, будівництві об'єктів інфраструктури, проведенні інноваційної політики, реалізації антимонопольної політики і сприянні малому бізнесу.

Пряме державне регулювання важливо зберігати на тих напрямках розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, де дія ринкових механізмів ще недостатньо ефективна або вона вступає у протиріччя з інтересами населення.

Непрямий вплив виражається в наданні пільгових кредитів, встановленні цін на послуги, визначенні структури послуг через систему ліцензування, територіальні програми розвитку національної економіки.

Використання непрямого впливу в процесах управління в умовах перехідної економіки є проблематичним. Світовий досвід показує, що принципи і методи непрямого впливу на економіку ефективні тоді, коли вона сформована як ринкова.

Ефективна перебудова управління виробничої інфраструктури на державному рівні передбачає виконання комплексу досліджень з метою створення організаційно-методичного забезпечення розвитку інфраструктури.

Практика показує, що освоєння і розширення виробництва нових видів продукції, введення в експлуатацію та освоєння нових потужностей, нової техніки, посилення соціальної спрямованості економічного розвитку неминує вимагати прискореного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу.

На жаль, при формуванні господарських відносин не завжди враховується та обставина, що підприємства, розміщені на території конкретного регіону, є не тільки первинною ланкою національної економіки, але і входять в структуру адміністративної одиниці.

Забезпечення потреб підприємств у кадрах, енергії, воді, зв'язку, а їх працівників у житлі, комунальному, побутовому, транспортному видах обслуговування залежить від можливостей і зацікавленості кожної конкретної території.

У зв'язку з цим, стійка діяльність підприємства значною мірою залежить не тільки від рівня керівництва, дотримання договірної дисципліни постачальниками і замовниками, але й від державних резервів і стимулів.

Найважливішим оціночним критерієм якості діяльності виробничого інфраструктурного комплексу є необхідний рівень і своєчасність матеріального, енергетичного та інформаційного забезпечення галузей матеріально-речового виробництва і самого інфраструктурного комплексу безпосередньо на робочих місцях. Призначення інформаційної системи — створювати суспільно нормальні умови відтворення, тобто виробництва та обігу продукції в національній економіці шляхом забезпечення його інформацією.

Інформаційна підсистема впливає на ефективність суспільного виробництва не тільки шляхом поліпшен-

ня показників діяльності базисних галузей матеріального виробництва, а й шляхом вдосконалення діяльності галузей виробничого інфраструктурного комплексу [7].

Зокрема для ефективного функціонування виробничого інфраструктурного комплексу вельми важливу роль відіграє необхідна в даний момент комерційна інформація — сукупність відомостей, що дають можливість діловій людині орієнтуватися у сфері його власного виробництва. Що виробляти, як виробляти, з якими якісними характеристиками і споживчими властивостями, де і як реалізувати товар, де є особлива (в порівнянні з іншими ринками) потреба в такому товарі, як (та й взагалі — чи варто) рекламувати товар — за всіма цими проблемами (як і по інших, що залишилися за рамками даного перерахування) підприємець приймає рішення, лише виходячи з наявної в його розпорядженні інформації.

ВИСНОВКИ

Аналіз існуючих розробок економічних концепцій розвитку виробничого інфраструктурного комплексу показує, що вони носять занадто загальний характер і придатні практично для будь-якого регіону, що не дозволяє їх реалізовувати, тому що є величезна кількість специфічних проблем, що накладають свій відбиток, а часто і гальмують процес перетворень.

Автором пропонується для сталого розвитку національній економіці, необхідно звернути особливу увагу на сучасні тенденції розвитку галузей виробничого інфраструктурного комплексу:

- формування в ході перетворень нових типів господарських відносин, ускладнення системи господарських регуляторів;

- впровадження в громадський сектор ринкових підходів, стимулів, механізмів; умови, форми і межі дії ринкових елементів і відносин;

- результативність організаційно-господарських перетворень в економіці, їх вплив на ефективність витрат ресурсів і на кількісні та якісні параметри розвитку галузей інфраструктури, на ступінь їх відповідності потребам суспільства.

Таким чином, перспективи розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці залежать від багатьох взаємозалежних факторів: географічного, національного та демографічного стану; економічного потенціалу та природних ресурсів; економічного стану як середовища розвитку і виживання людського суспільства.

Отже, необхідно забезпечити таку систему функціонування виробничого інфраструктурного комплексу, щоб елементи національної економічної політики були взаємопов'язані і мали пріоритети в рамках цілого (національної економіки), з тим, щоб ініціювати комплексне економічне зростання.

Література:

1. 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.

2. Крюков О.І. Політико-управлінська еліта як чинник державотворення. Монографія. — К.: Видавництво НАДУ, 2006. — 252 с.

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

4. Розпорядження КМУ від 28 листопада 2011 р. № 1329-Р "Деякі питання реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1329-2011-p>

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

6. 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.

7. Ставнича М.М. Сутність та причини міжрегіональної диференціації соціально-економічного розвитку // Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія "Економіка та підприємництво". — № 2. — 2009 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr/ep/2009_2/index.html

References:

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

2. Kryukov, A.I. (2006), *Polityko-upravlins'ka elita iak chynnyk derzhavotvorennia*, [Politico-administrative elite as a factor in state-], Vydavnytstvo NADU, Kyiv, Ukraine.

3. President of Ukraine (2012), "Modernization of Ukraine — our strategic choice", available at: <http://document.ua/modernizacija-ukrayini-nash-strategichnii-vibir-doc53248.html> (Accessed 22 August 2012).

4. Resolution of the Cabinet of 28 lystopada 2011 (2012) № 1329-P "Some aspects of the implementation of infrastructure projects in the transport sector", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1329-2011-%D1%80> (Accessed 22 august 2012).

5. 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.

6. Serebrjakov, L.G. (2010), "Sovremennaya infrastructure and sustainable socio-economic development of the region", *Nauchno-praktycheskyj zhurnal. Upravlencheskoe konsul'tyrovanye. Seryia Vlast' y ekonomyka*, vol. 4, pp.113—130.

7. Stavnicha, M.M. (2009), "Sutnist the reason mizhregionalnoї diferentsiatsii sotsialno-ekonomichnogo rozvitku", *Naukovo-vyrobnychyj zhurnal. Derzhava ta rehiony. Seriiia "Ekonomika ta pidpriemnytstvo"*, available at: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr/ep/2009_2/index.html (Accessed 22 February 2010).

Стаття надійшла до редакції 11.02.2014 р.