

УДК 338.49

Н.В. Іванова, докт. екон. наук, доцент

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

**ЗНАЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО ВПЛИВУ НА РЕФОРМУВАННЯ
ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНУ****Н.В. Иванова**, докт. экон. наук, доцент

Черниговский национальный технологический университет, г. Чернигов, Украина

**ЗНАЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВПЛИЯНИЯ НА РЕФОРМИРОВАНИЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ РЕГИОНА****Nataliia Ivanova**, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor

Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine

**THE ROLE OF STATE INFLUENCE IN REFORMING OF THE REGION
INFRASTRUCTURE**

У статті розроблено концептуальні положення, обґрунтовано наукові та запропоновано практичні рекомендації щодо модернізації інфраструктурного потенціалу України з урахуванням стратегічних орієнтирів регіонального розвитку в умовах євроінтеграційного вибору України. В межах реалізації модернізаційних напрямів національної економіки підкреслено пріоритетність трансформації інфраструктурного сектору, який виступає каркасом економічних відносин та ефективним засобом реалізації інтеграційних процесів в Європейський Союз.

Ключові слова: інфраструктура, інфраструктурний потенціал, євроінтеграція, регіональний розвиток, інфраструктурний ефект

В статье разработаны концептуальные положения, обоснованы научные основы и практические рекомендации по модернизации инфраструктурного потенциала Украины с учетом стратегических ориентиров регионального развития в условиях евроинтеграционного выбора Украины. В рамках реализации модернизационных направлений национальной экономики акцентировано на приоритетности трансформации инфраструктурного сектора, который выступает каркасом экономических отношений и эффективным средством реализации интеграционных процессов в Европейском Союзе.

Ключевые слова: инфраструктура, инфраструктурный потенциал, евроинтеграция, региональное развитие, инфраструктурный эффект

The main purpose of this article is a formation of a system of methodological principles and practical recommendations for updating the infrastructure potential of the national economy under the conditions of the European integration vector of Ukraine.

An increment of economic depression in Ukraine has affected to infrastructure development as well as to the success of European integration processes. The unresolved problem of a significant dependence of the national economy on the external paradigm caused a closed circle in the relationship "regional - infrastructure development". Under the conditions when the world economy demonstrates the searching for adequate post-crisis development models, it is no longer possible to restore Ukraine's pre-crisis role in the international division of labor, and it is due to the lack of a qualitative basis for international economic relations - the infrastructure supply of commodity flows. Therefore, an urgent demand is the modernization of the infrastructure's potential of the national economy, taking into account the requirements of global markets.

The formation of strategic directions for the modernization of the national infrastructure is based on an integrated approach, which involves a combination of the goals of Ukraine's regional development and European goals and priorities for the growth of infrastructure capacity. The basis for implementing strategic modernization directions are the information, economic and institutional mechanisms. The processes of managing the modernization of the infrastructure sphere must be carried out taking into account the interconnection and interrelations of the subjects of the regional economic system (the state represented by the authorities, the business sector and the inhabitants).

Keywords: infrastructure, infrastructure capacity, eurointegration, regional development, infrastructure effect.

Постановка проблеми. Сучасний інфраструктурний розвиток супроводжується не тільки економічними та технологічними трансформаціями, але й поглибленням інституціональних суперечностей. Відсутність адекватного викликам модернізаційної парадигми інституціонального середовища обмежує можливості відновлювальних процесів у інфраструктурній складовій регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У цьому контексті зазначимо, що у науковому світі нині набула значного поширення інституціональна теорія. Вагомий внесок у її становлення та розвиток зробили зарубіжні вчені (Т. Веблен, Р. Коуз, Д. Норт,

О. Уільямсон, Дж. Ходжсон, Т. Еггертссон, Г. Б. Клейнер, В. М. Полтерович, О. В. Іншаков, Д. П. Фролов та інші) та дослідження представників вітчизняної науки (В. Д. Базилевича, М. П. Бутка, А. А. Гриценка, Я. В. Жаліла, А. А. Ткача, А. А. Чухна та багатьох інших).

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Слід відзначити, що при розмаїтті розробок з даної проблематики, потребує удосконалення категоріальний апарат та концептуальні підходи у сфері співвідношення ринкових механізмів та державного впливу на інфраструктурний розвиток регіонів, недостатньо сформульовані принципи регулювання та методи його здійснення.

Мета статті. Основними завданнями даного дослідження є: визначення теоретичних положень процесу регулювання інфраструктурного розвитку регіону, аналіз існуючих моделей регулювання соціально-економічних систем, узагальнення методів регулювання та розробка практичних рекомендацій стосовно оптимального поєднання ринкових та державних механізмів регулювання економічних відносин в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. В методологічній основі дослідження державного впливу на інфраструктурний розвиток лежить інституціональна теорія, основними категоріями якої є інститути та інституції. Категорія «інституція» трактується як «...установлення, звичай, порядок, прийнятий у суспільстві» [1, с. 6; 2]. «Інститут» – це створені людиною обмежуючі рамки, які організують взаємовідносини між ними [3, с. 17; 4]. Інститути надають форму та логічну послідовність діяльності, створюють умови для упорядкування дій, одночасно обмежуючи вибір альтернатив суб'єктів, стримують їх діяльність та «формують механізми пристосування та нормативної узгодженості» [5, с. 13]. Хоча, на думку Т. Веблена та багатьох інших науковців, межа між зазначеними категоріями умовна, а відмінності досить розмиті [1, с. 6], очевидно є наявність між ними системи прямих та зворотних зв'язків. Проте інші дослідження обґрунтовують суттєві відмінності в їх трактуванні. Так, О. В. Іншаков та Д. П. Фролов у своїх роботах зазначають, що треба розмежовувати ці поняття. Так, інституції – «...це соціальні форми функцій суб'єктів, об'єктів, процесів і результатів економічної діяльності, що забезпечують еволюцію системи суспільного розподілу праці на підставі статусів, норм, правил, інструкцій, регламентів, контрактів, стандартів і порядків» [6, с. 56]. Інститути є складнішим поняттям, ніж інституція, і означає «...типові комплекси інституцій, які виступають функціональними генотипами організацій, моделями, що еволюційно склалися, їх функціональної структури... Інститут – абстрактна функціональна модель конкретних організацій, що фіксує їх видовий статус і найзагальніші інституційні риси... Слід було б у наукових текстах використовувати поняття «інститут» саме для позначення організацій певного функціонального вигляду» [6, с. 61].

Модернізація системи інфраструктурного забезпечення регіону передбачає процеси модифікації, трансформації та відновлення і виступає об'єктом управління. Зважаючи на специфіку інфраструктурної сфери, суб'єктом є держава в особі владних органів, якій належить особлива роль у визначенні правил розвитку системи та їх закріпленні, а також підприємницькі структури. Саме держава через інститути намагається забезпечити стабільність встановлених інституцій та надійність виконання зобов'язань всіх учасників процесу. Невід'ємною частиною інституціонального середовища модернізації інфраструктури також є структурні складові національної економіки (валютна, фіскальна, фінансова система, всі види ринків тощо) та система громадянських інституцій (повага до закону і прав власності, ділова етика тощо) (рис. 1).

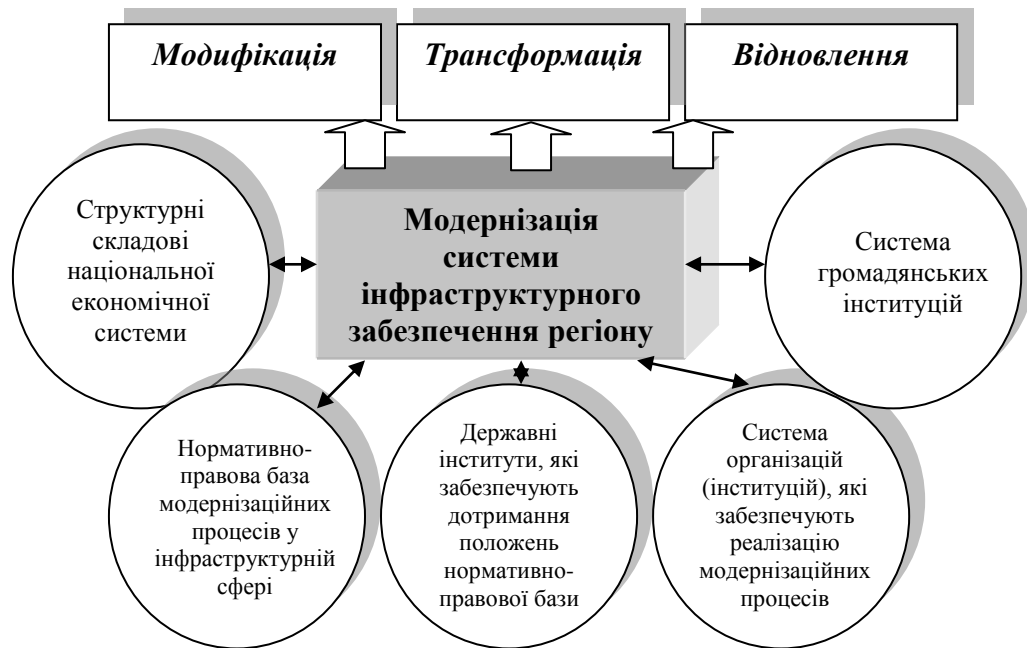


Рис. 1. Склад інституціонального середовища модернізації регіональної інфраструктури

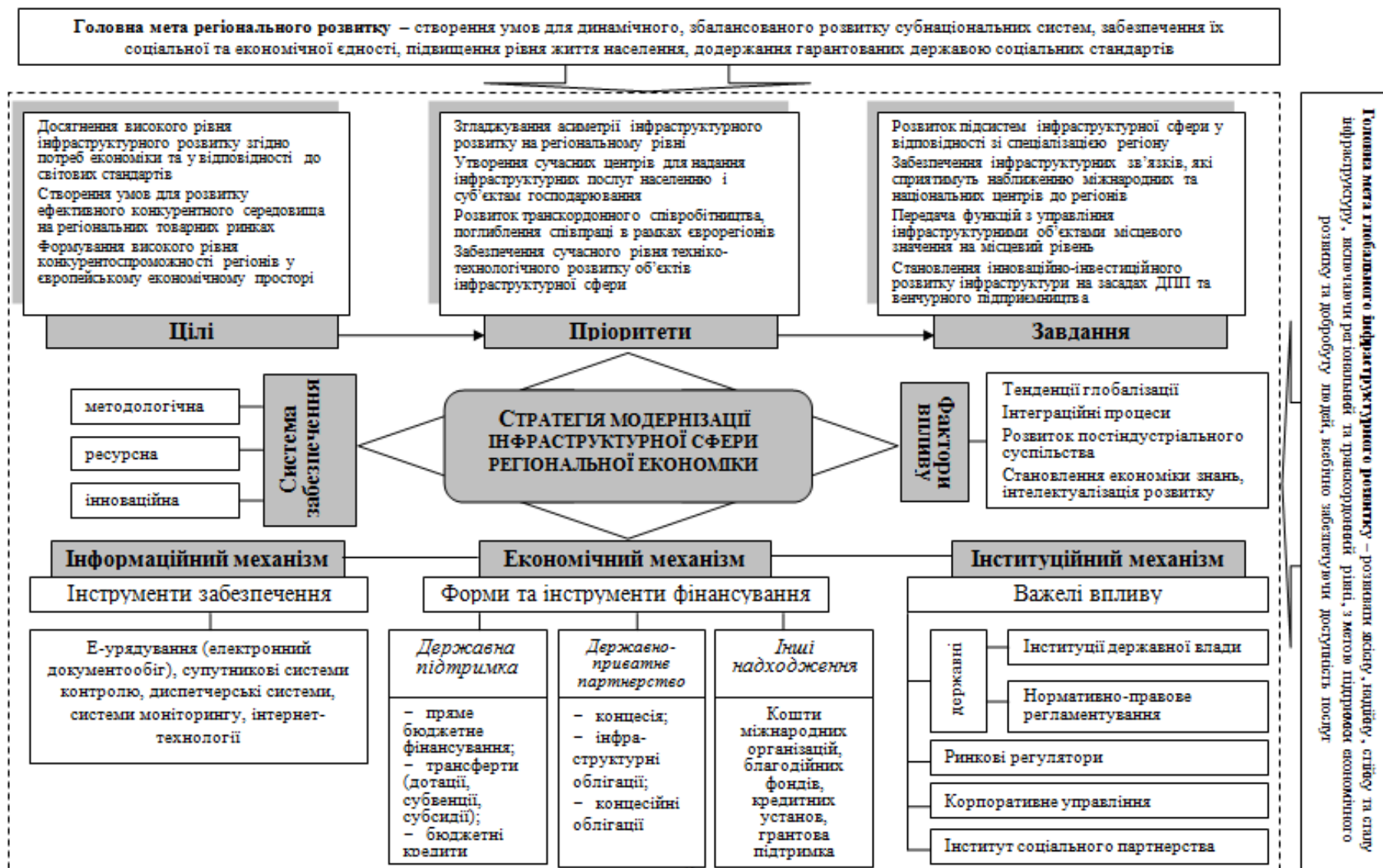
Джерело: розроблено автором

Основними функціями, які виконують зазначені суб'єкти інституціонального середовища модернізації інфраструктури, є інформаційна, контрольна та регулююча, стимулююча, розвитку. Таким чином, інституціональне середовище визначає умови модернізації системи інфраструктурного забезпечення, формує «правила гри» для учасників процесу. Особлива роль у розробленні та закріпленні цих правил належить державі, яка визначає також й інституційні умови відтворювальних процесів. Основною інституцією є нормативно-правове забезпечення функціонування суб'єктів господарської діяльності. На сьогодні в Україні вже існує пакет законодавчих актів у сфері інфраструктурного забезпечення матеріального виробництва, який ще потребує доопрацювання та удосконалення. Складність їх узагальнення та узгодження пояснюється специфікою множинності секторального віднесення об'єктів інфраструктурного забезпечення.

Стратегічні напрями модернізаційних процесів у інфраструктурній сфері ґрунтуються на пріоритетних орієнтирах регіонального та глобального інфраструктурного розвитку, які задекларовані відповідними документами (рис. 2) [7-11].

Так, у вересні 2015 року в рамках 70-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у Нью-Йорку відбувся Саміт ООН для прийняття «Порядку денного у галузі розвитку на період після 2015 року», проблематика якого охоплювала всі аспекти соціально-економічного розвитку, конкурентоспроможності країн, екологічної та енергетичної безпеки, глобального партнерства для розвитку. Серед прийнятих глобальних цілей окремий напрям стосується інфраструктурної сфери і передбачає створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій та сталій індустріалізації, а також поширенню інновацій.

Згідно «Порядку денного у галузі розвитку» до 2030 року планується модернізувати інфраструктуру за рахунок підвищення ефективності використання ресурсів і активнішого застосування чистих та екологічно безпечних технологій. Значна увага приділяється розвитку інформаційно-комунікаційної компоненти інфраструктури, відносно якої задекларовано цілі суттєвого розширення доступу до інформаційно-комунікаційних технологій та забезпечення загального і недорогого доступу до Інтернет.



Головна мета глобалізованого інфраструктурного розвитку – розвинути якість, надійну, швидку та стабільну інфраструктуру, включаючи раціональні та привнесоряджені ринки, з метою підтримати економічного розвитку та добробуту людей, особливо забезпечувати доступність послуг

Рис. 2. Модель стратегії модернізації інфраструктурної сфери регіональної економіки

Стратегічні цілі регіонального розвитку встановлені у «Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року», у якій зазначається, що сучасна державна регіональна політика в Україні нагально потребує координації її цілей та заходів з пріоритетами галузевих політик.

Зокрема, це стосується таких сфер, як транспорт та інфраструктура, економічний розвиток та інвестиції, підприємництво і регуляторне середовище, конкурентна політика, ринок праці, освіта і наука, інноваційна діяльність [8], які, власне, і відображають виокремлені нами підсистеми та компоненти інфраструктурної сфери (соціальну, ринкову, виробничу та інституціональну). Отже, на державному законотворчому рівні закладено підвалини узгодження регіонального розвитку з інфраструктурним та базування на цій основі комплексного підходу до формування державної політики розвитку.

Серед пріоритетів регіонального розвитку значну увагу приділено забезпечення розвитку інфраструктури міст та поліпшенню транспортної доступності в межах регіону, для чого передбачено виконання наступних завдань [8]:

- розвиток мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, об'їзних доріг у населених пунктах, покращення транспортної доступності сільських населених пунктів;
- оновлення рухомого складу транспортних засобів, зокрема тих, що призначені для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень;
- створення умов для збільшення обсягу інвестицій у транспортну інфраструктуру з метою покращення просторових зв'язків між територіальними адміністративними центрами та прилеглими територіями;
- використання механізму державно-приватного партнерства для модернізації та оптимізації роботи всіх сфер транспорту загального користування.

Ключовим стратегічним напрямом регіональної політики також є створення умов для розвитку конкурентного середовища на регіональних товарних ринках, у тому числі шляхом сприяння модернізації ринкової інфраструктури. В умовах посилення євроінтеграційних процесів слід підкреслити важливість модернізації інфраструктури прикордонних територій. У даному контексті «Державною стратегією регіонального розвитку» передбачено розробку низки програм розвитку транскордонного співробітництва, які передбачають, серед іншого, ліквідацію інфраструктурних та адміністративних бар'єрів для активізації співпраці прикордонних територій, провадження спільної діяльності у сфері малого та середнього бізнесу, підвищення рівня конкурентоспроможності регіонів, розбудову їх виробничої та соціальної інфраструктури [8].

Невід'ємною складовою стратегічного планування модернізаційних процесів інфраструктурної сфери є розробка процесів реалізації стратегічних напрямів. У рамках даного завдання на рис. 2 виділено систему забезпечення та механізми реалізації.

Система забезпечення модернізаційних перетворень включає ресурсну, методологічну та інноваційну підтримку стратегічних рішень. До підсистеми методологічного забезпечення ми відносимо стратегії, концепції та плани розвитку, цільові програми, проекти (модернізації підсистем інфраструктурної сфери як на регіональному рівні, так і компонент національної інфраструктури).

Для стимулювання модернізаційних процесів інфраструктурної сфери необхідно створити також дієве організаційне забезпечення регулювання розвитку, або інституційний механізм. По-перше, його складовими повинні стати органи державної влади та органи місцевого самоврядування. Причому останнім повинен надаватись пріоритет, оскільки очевидним сьогодні стає перенесення акцентів з національного на регіональний рівень та передача функцій з управління інфраструктурними об'єктами місцевого значення на місцевий рівень. Так, В. Є. Воротін, узагальнюючи думку багатьох учених, зазначає, що на сьогодні інституціональні перетворення повинні орієнтуватись на розвиток локальних територіальних утворень [2, с. 62; 8], якими, власне і є мережі інфраструктурних об'єктів на

регіональному рівні. По-друге, до вирішення проблем розвитку інфраструктурного комплексу повинні залучатися торговельно-промислові палати, бізнес-центри, центри інноваційно-інвестиційного розвитку, організації, які спеціалізуються на поширенні нових технологій, бізнес-інкубатори, венчурні фонди, регіональні інвестиційні компанії, технополіси тощо.

Загалом слід зазначити, що на сьогодні наукові погляди стосовно впливу інфраструктури на економічний розвиток розгалужені у двох напрямках. Незважаючи на суперечливість результатів досліджень, ми дотримуємося теоретичної позиції про ключову роль розвитку інфраструктури в розвитку держави. У свою чергу, вплив економічного росту на інфраструктурний розвиток є, безумовно, прямим, оскільки саме він генерує попит на збільшення кількості інфраструктурних об'єктів та висуває підвищені вимоги до якості послуг.

Виробнича інфраструктура є найбільш важливим довгостроковим об'єктом інвестування будь-якої країни. При цьому виникає важливе питання, хто отримує вигоду від інвестицій в інфраструктуру. Оскільки інфраструктура залишається суспільним капіталом, то, незалежно від форми контролю над її елементами та приватним або державним характером інвестицій, інфраструктурні проекти повинні, на думку американських експертів, насамперед максимально задовольняти суспільні потреби. Це відбувається тільки тоді, коли існує сильний державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів [12].

На сьогодні світовий досвід підтвердив ефективність таких основних інструментів фінансування розвитку інфраструктурного сектору.

1. Застосування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП). Проте цей підхід не набув поширення в Україні внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, відсутності належних гарантій прав інвесторів та значного рівня корупції, за якого унеможливується транспарентність конкурсних засад участі, а сам доступ до партнерства у ДПП часто є занадто «витратним» для підприємницького сектору.

2. Поширення механізму інфраструктурних облигацій у світовій практиці інвестування розвитку інфраструктурних галузей (США, Австралії, Індії, деяких країнах Європи) обумовлено такими особливостями, як: цільове використання коштів, наявність «консервативних» інвесторів (пенсійні фонди, страхові компанії), державне забезпечення гарантій, довгостроковий термін обігу (15–25 років, залежно від проекту та терміну його окупності).

3. Реалізація принципу «користувач платить». Оскільки інфраструктурні галузі, в основному, є предметом турботи держави, яка часто відчуває нестачу коштів, то у всьому світі нині є актуальним питання перенесення витрат, пов'язаних з утриманням та фінансуванням розвитку інфраструктурних об'єктів з платників податків на споживачів відповідних послуг. Причому розвиток цього напрямку може відбуватись двома шляхами. По-перше, збільшення обсягів будівництва платних інфраструктурних об'єктів, під час реалізації чого важливу роль відіграє механізм ціноутворення. По-друге, інвестиційні кошти можуть надходити у вигляді спеціальних відрахувань та зборів підприємств або штрафів за порушення умов користування інфраструктурними об'єктами.

4. Проектне фінансування, що є формою інвестиційного кредитування, за якого значна частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, генерованого самим проектом.

Зазначені вище особливості інфраструктурного сектору обумовлюють ускладнення під час залучення приватних інвестицій, тому стимулюючу роль повинна взяти на себе держава. Проте інфраструктура в нинішніх умовах не може бути ані державною, ані приватною; оптимальним варіантом є сполучення державної власності, приватного управління у частині

створення та функціонування інфраструктури протягом всього життєвого циклу та суспільного контролю з боку споживачів на основі пайової участі.

Довгий час сфера інфраструктурних послуг була інвестиційно непривабливою для приватного бізнесу або недосяжною, зважаючи на належність до природних монополій. Тому нагальною необхідністю політики модернізації системи інфраструктурного забезпечення регіону є застосування економічних методів державного регулювання, орієнтованих на стимулювання інвестиційної та організаційної активності підприємців на місцевому рівні. Нині така можливість отримує відображення у поєднанні державних інтересів і важелів впливу з приватним капіталом та інтелектуальним ресурсом на основі формування регіональних кластерів, основним завданням яких є реалізація ефективного інфраструктурного обслуговування промислових підприємств, сільськогосподарських потреб та будівельних організацій регіону.

Міркування раціональності та доцільності під час відбору та реалізації інфраструктурних капіталовкладень визначає ефективність приватного бізнесу і перспективи національного економічного розвитку протягом майбутніх декількох десятиліть. Тому в процесі моделювання інвестування інфраструктурного розвитку, перш за все, необхідно з'ясувати такі питання:

1. Очікувані терміни прояву соціально-економічного ефекту від зазначених капіталовкладень. Основною проблемою при залученні інфраструктурних інвестицій є наявність тривалого строку їх окупності. Об'єктивно обумовленим у цьому випадку є значний лаг між вкладеннями ресурсів та їх віддачею. Саме тому при сполученні хвиль економічного та інфраструктурного розвитку спостерігається їх незбігання, що в деяких дослідженнях трактується як відсутність прямого зв'язку між інфраструктурним розвитком та економічним зростанням [13-14].

2. Склад суб'єктів, економічно зацікавлених у інфраструктурних інвестиціях. Оскільки інфраструктура є елементом суспільного капіталу, то її призначення полягає, насамперед, у максимальному задоволенні суспільних потреб. Це можливо лише в разі наявності єдиного централізованого суб'єкта, який здійснює регулювання процесів проектування, фінансування, будівництва, функціонування й експлуатаційного утримання інфраструктурних об'єктів. Таким суб'єктом, безумовно, є держава, причому незалежно від форми контролю над інфраструктурними елементами та приватним або державним характером інвестицій в їх розвиток.

Виходячи з окресленої вище проблеми, ідентифікуємо ключові питання, які потребують державної підтримки та втручання в інфраструктурний розвиток [12]:

- співвідношення державного і приватного секторів;
- проблема фінансування, оптимальний вибір місцерозташування нових інфраструктурних об'єктів;
- пріоритетність у розвитку певних секторів інфраструктури;
- раціональне співвідношення обсягів нового будівництва та реконструкції наявних інфраструктурних потужностей.

Розглядаючи проблему співвідношення внеску приватного та державного капіталу в розвиток інфраструктурних об'єктів, зазначимо, що дискусії стосовно цього питання продовжуються вже тривалий час і обумовлені багатьма причинами. Інфраструктурні інвестиції історично розглядалися як сфера державних інтересів, головним чином у зв'язку з необхідністю значних капіталовкладень. Однак з кінця 1970-х років усе більше уваги стало приділятися зростанню ролі в цьому процесі приватного сектору.

Незважаючи на недоліки та складності реалізації централізованої моделі розвитку, більшість наявних інфраструктурних комплексів були побудовані на основі колективних інвестицій, орієнтованих на суспільне благо. У багатьох випадках це було досягнуто за рахунок стратегічного об'єднання приватної власності та державного регулювання. Однак

певні інфраструктурні об'єкти були сформовані та профінансовані виключно державним ресурсом відповідно до вимог національної безпеки та економічної конкурентоспроможності.

По мірі того, як цільові державні кошти залишаються важливим каталізатором для розвитку інфраструктури, ключовим критерієм обґрунтування довгострокових колективних інвестицій для спільної громадської інфраструктури буде напруженість у підприємницькому середовищі, пов'язана з відсутністю належного виробничо-ділового обслуговування. Отже, цільові дослідження економіки інфраструктури допоможуть сформулювати відповідну форму, фокус і обґрунтування для колективних інвестицій в інфраструктурні проекти. Це буде доречно безпосередньо в галузях, де комерціалізація результатів наукових досліджень є загальноприйнятною. Тому важливо вирішення таких питань [12]:

- хто є «власником» та користувачем результатів спільних проектів;
- який механізм та принципи розподілу доходів від результатів такої роботи;
- як узгоджені права інтелектуальної власності на розробки, які були реалізовані спільно у державному та приватному секторі;
- які перспективи подальшого розвитку цих проектів намічаються.

Наступною складовою інституціональних засад модернізації інфраструктури є відносини власності. Якщо на попередньому етапі становлення української економіки основною метою було нагромадження критичної маси приватних господарюючих суб'єктів, то на сьогодні постає завдання дотримання оптимального співвідношення форм власності та організаційних моделей господарювання, у тому числі в інфраструктурному комплексі [15, с. 268].

Роль приватного сектору у фінансуванні та розвитку інфраструктури широко висвітлена в сучасній науковій економічній літературі. Розповсюдженою є думка фахівців щодо доцільності пріоритету інвестицій приватного сектору над державними, за винятком випадків «національної монополії». Немає однієї універсальної ефективної системи регулювання структури власності для інфраструктурних проектів й інвестицій. Оскільки наукова думка схиляється до переважної ролі приватного сектору, необхідні державні організаційні структури, що здійснюють регулювання участі приватного капіталу в інфраструктурних інвестиціях, а також відповідний механізм, спрямований на його практичне регулювання. Це потрібно, насамперед, для забезпечення конкурентного тиску на приватизовані інфраструктурні об'єкти та унеможливлення простої заміни державної монополії на приватну [12; 16; 17].

Розвиток та активне впровадження державно-приватного партнерства в Україні (ДПП) передбачено Програмою економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». Крім законів, окремі питання розвитку ДПП регулюються постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, положеннями та наказами центральних органів виконавчої влади, рішеннями місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Загалом лише на загальнодержавному рівні налічується кілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють питання ДПП.

У 2011–2012 рр. Урядом України прийнято відповідні нормативні документи щодо методик і процедур, пов'язаних із реалізацією ДПП. Розроблене нормативне забезпечення передбачає проведення тривалого і громіздкого узгодження проекту з боку приватного партнера, що однак не гарантує йому дотримання іншою стороною (державою) виконання своїх зобов'язань. Згідно з затвердженим порядком спочатку необхідно підписати контракт про ДПП та розпочати його реалізацію, а вже потім держава прийматиме рішення про надання фінансової підтримки, що не відповідає базовій сутності ДПП.

Досліджуючи інституціональне середовище модернізаційних процесів інфраструктурної складової регіонального розвитку, виділимо наявність двох суб'єктів

трансформаційних змін – державу та підприємницькі структури. Слід зазначити, що держава, формуючи нормативно-правове поле та використовуючи можливості бюджету, недостатньо стимулює участь регіональної влади та активізує залучення підприємницького ресурсу у вирішенні зазначених питань. Доцільним у такому контексті ми вважаємо звернутися до досвіду ЄС, де пріоритетним є фінансування розвитку інфраструктури, яка формує єдиний територіальний простір і сприяє активізації підприємницької діяльності на регіональному рівні, зокрема в напрямку залучення зовнішнього капіталу.

Розпочаті інтеграційні процеси України з ЄС посилюють прояви внутрішніх проблем та низької конкурентоспроможності на зовнішніх ринках саме інфраструктурних галузей. Адже угода про асоціацію з ЄС надає українській економіці як переваги, так і певні ускладнення. Так, з'являються реальні можливості переоснащення та модернізації вітчизняної економіки, в тому числі за рахунок інвестицій країн-членів ЄС в економіку України. Однак при євроінтеграції для України можуть виникнути ризики у вигляді витіснення національного виробника з внутрішнього ринку за рахунок посилення конкуренції на ринках товарів та послуг, появи необхідності пошуку партнерів та інвесторів з метою модернізації виробничого потенціалу та інші [18, с. 80–82].

Однією з таких проблем, яка постала вже сьогодні, є недосконалість національної системи інфраструктурного забезпечення, її невідповідність за більшістю параметрів європейським стандартам. В Україні тільки розпочалось становлення ринку логістичних послуг, у той час як у країнах ЄС створюються інтегровані логістичні утворення, завданням яких є формування наскрізної логістичної інфраструктури, враховуючи можливості мінімізації витрат. Високий рівень зношуваності інфраструктурних об'єктів потребує значних системних зусиль, спрямованих на їх модернізацію.

За роки затяжної кризи, яку посилюють політична нестабільність та військові дії в Україні, національний інфраструктурний комплекс суттєво відстав (морально та технічно) від рівня розвитку не тільки західних, але й північних та східних країн-сусідів, не відповідає сучасним вимогам і тенденціям європейського ринку інфраструктурних послуг. Однією з очевидних можливостей приєднання до європейської спільноти для України, зважаючи на її геополітичне розташування, є використання потенціалу транспортно-дорожнього комплексу як складової виробничої інфраструктури. Однак інтеграційні процеси української транспортної системи в європейський простір ускладнені наявністю серйозних проблем як у цій галузі, так і кризовим станом національної економіки в цілому. Нині відбувається загострення проблем, що накопичувались у сфері транспорту протягом останніх 20 років. Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України та населення у перевезеннях [19, с. 5].

Висновки і пропозиції. Отже, перспективним напрямом продовження цих досліджень є окреслення кола ключових питань, які потребують державної підтримки та втручання у інфраструктурний розвиток, а саме:

- співвідношення державного і приватного секторів;
- проблема фінансування, оптимальний вибір місця розташування нових інфраструктурних об'єктів;
- пріоритетність у розвитку тих або інших секторів інфраструктури;
- співвідношення нового будівництва та реконструкції.

Потребуючи модернізації, інфраструктурний сектор є одним з пріоритетних напрямів капіталовкладень. Однак значний строк окупності інфраструктурних інвестицій, який нараховує, як правило, більше десяти років, суттєво звужує коло потенційних інвесторів. Також досвід практичної реалізації інфраструктурних проектів свідчить про виникнення проблемних питань, пов'язаних із питаннями власності.

Очевидним є необхідність побудови системи регулювання інфраструктурного розвитку та практичної реалізації її складових. Системи регулювання вбудовуються в усі соціально-

економічні системи і необхідні з тієї причини, що постійно виникають дії, які порушують і відхиляють систему від прийнятого курсу та вносять розлад у прийнятий ритм. Джерело таких впливів лежить за межами прямого регулювання з боку системи управління.

Список використаних джерел

1. Веблен Т. Теория праздного класса / Т. Веблен. – М. : Прогресс, 1984. – 367 с.
2. Воротін В. Є. Державне управління конкурентоспроможністю національної економіки: регіональний аспект / В. Є. Воротін // Перспективи становлення конкурентоспроможної регіональної економіки : матер. VI Пленуму Співки економістів України та Міжнар. наук.-практ. конф. / під заг. ред. В. В. Оскольського. – К., 2007. – С. 60–71.
3. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 180 с.
4. Эггертссон Т. Экономическое поведение и институты / Т. Эггертссон. – М. : Дело, 2001. – 408 с.
5. Ходжсон Дж. Экономическая теория и институты: Манифест современной институциональной экономической теории / Дж. Ходжсон. – М. : Дело, 2003. – 464 с.
6. Іншаков О. В. Інституція ключ до розуміння економічних інститутів / О. В. Іншаков, Д. П. Фролов // Економічна теорія. – 2011. – № 1. – С. 52–62.
7. Горбулін В. П. Стратегічне планування: вирішення проблем національної безпеки : монографія / В. П. Горбулін, А. Б. Качинський. – К. : НІСД, 2010. – 288 с.
8. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року. Затверджено постановою КМУ №385 від 06.08.2014 р. // Урядовий кур'єр. – 2014. – №160.
9. Decision No 884/2004/Ес Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.
10. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study. Prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund “Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation”. – Kyiv, 2010. – 127 p.
11. White Paper on Transport, Luxembourg: Publications Office of the European Union (2011), 32 p.
12. Кондратьев В. Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2010. – № 11, вып. 2 (171). – С. 29–36.
13. Fox, William F., Tim R. Smith. Public Infrastructure Policy and Economic Development// Economic Review, 1990. – № 75. – P. 49–59.
14. Pephann, Terrance, and Andrew Isserman. New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods // Regional Science and Urban Economics, 1994. – № 24 (6). – P. 723–751.
15. Жаліло Я. А. Теорія та практика формування ефективної економічної стратегії держави : монографія / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2009. – 336 с.
16. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства : монографія / Н. М. Бондар. – К. : НТУ, 2014. – 336 с.
17. Державне управління регіональним розвитком України : монографія / за заг. ред. В. Є. Воротіна, Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2010. – 288 с.
18. Грищенко А. Європейський та євразійський вектори економічної інтеграції України / А. Грищенко // Економіка України. – 2012. – № 7. – С. 80–88.
19. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.

References

1. Veblen T. Teoryia prazdnogo klassa / T. Veblen. – M. : Prohress, 1984. – 367 s.
2. Vorotin V. Ye. Derzhavne upravlinnia konkurentospromozhnistiu natsionalnoi ekonomiky: rehionalnyi aspekt / V. Ye. Vorotin // Perspektyvy stanovlennia konkurentospromozhnoi rehionalnoi ekonomiky : mater. VI Plenumu Spilky ekonomistiv Ukrainy ta Mizhnar. nauk.-prakt. konf. / pid zah. red. V. V. Oskolskoho. – K., 2007. – S. 60–71.

3. Nort D. Ynstytuty, ynstytutsyonalnye yzmeneniya y funktsyonyrovanye ekonomyky / D. Nort. – М. : Fond ekonomycheskoi knyhy «Nachala», 1997. – 180 s.
4. Эhhertsson Т. Экономыchesкое povedeniye y ynstytuty / Т. Эhhertsson. – М. : Delo, 2001. – 408 s.
5. Khodzhsон Dzh. Экономыcheskaia teoriya y ynstytuty: Manyfest sovremennoi ynstytutsyonalnoi ekonomыcheskoi teoriyy / Dzh. Khodzhsон. – М. : Delo, 2003. – 464 s.
6. Inshakov O. V. Instytutsiia kliuch do rozuminnia ekonomichnykh instytutiv / O. V. Inshakov, D. P. Frolov // Ekonomichna teoriia. – 2011. – № 1. – S. 52–62.
7. Horbulin V. P. Stratehichne planuvannia: vyrishenniia problem natsionalnoi bezpeky : monohrafiia / V. P. Horbulin, A. B. Kachynskyi. – К. : NISD, 2010. – 288 s.
8. Derzhavna stratehiia rehionalnoho rozvytku na period do 2020 roku. Zatverdzheno postanovoioy KМУ №385 vid 06.08.2014 r. // Uriadovyi kurier. – 2014. – №160.
9. Decision No 884/2004/Ec Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004. Amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>.
10. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study. Prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund “Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation”. – Kyiv, 2010. – 127 p.
11. White Paper on Transport, Luxembourg: Publications Office of the European Union (2011), 32 p.
12. Kondratev V. B. Ynfrastruktura kak faktor ekonomыcheskoho rosta / V. B. Kondratev // Rossyiskoe predprynymatelstvo. – 2010. – № 11, vыр. 2 (171). – С. 29–36.
13. Fox, William F., Tim R. Smith. Public Infrastructure Policy and Economic Development// Economic Review, 1990. – № 75. – P. 49–59.
14. Pephann, Terrance, and Andrew Isserman. New Highways as Economic Development Tools: An Evaluation Using Quasi-Experimental Matching Methods // Regional Science and Urban Economics, 1994. – № 24 (6). – P. 723–751.
15. Zhalilo Ya. A. Teoriia ta praktyka formuvannia efektyvnoi ekonomichnoi stratehii derzhavy : monohrafiia / Ya. A. Zhalilo. – К. : NISD, 2009. – 336 s.
16. Bondar N. M. Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavopryvatnoho partnerstva : monohrafiia / N. M. Bondar. – К. : NTU, 2014. – 336 s.
17. Derzhavne upravlinnia rehionalnym rozvytkom Ukrainy : monohrafiia / za zah. red. V. Ye. Vorotina, Ya. A. Zhalila. – К. : NISD, 2010. – 288 s.
18. Hryshchenko A. Yevropeiskyi ta yevraziiskyi vektory ekonomichnoi intehtratsii Ukrainy / A. Hryshchenko // Ekonomika Ukrainy. – 2012. – № 7. – S. 80–88.
19. Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy. – К. : NISD, 2014. – 60 s.

Іванова Наталія Володимирівна, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту та державної служби, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

Іванова Наталія Владимировна, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту и государственной службы, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченка, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

Nataliia Ivanova, Doctor of Economics, professor of the Department of Management and Public Service, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenko Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).