

стала очевидною потреба в елементах державного регулювання, тобто кейнсіанський підхід. І при наявності широкої мережі автоматизованої обробки інформації, на наш погляд, доцільно в обласних управліннях економіки (спільно зі статистичними службами) налагодити наукову систему розробки портфеля диференційованих балансів, які є якісною інформаційною базою для побудови лекало-еталонів диференціації доходів і видатків населення.

Такі інноваційні парадигми слід закласти в теоретико-методологічний базис розробки критеріїв ефективної оцінки результативності дій уряду для впровадження інноваційних соціоefективних проєктів на середньо- і довгострокову перспективу.

Отже, для відповідності загальноєвропейським стандартам диференціації доходів необхідно розробити атлас еталонних лекал. Цей підхід автором названо методом еталонних лекал. Для цього на основі порівняльного лагового аналізу протягом кількох років виводиться лекало-еталон: досягається оптимізована конфігурація кривої Лоренца, яка відповідає оптимальному Парето-efективному розподілу доходів серед населення, адекватна раціональній моделі розміщення продуктивних сил, що означає ефективну соціально спрямовану роботу керівників-практиків.

У пропонованому нами варіанті метод Лоренца (метод еталонних лекал, впровадження технологій розробки агрегованих диференційованих балансів і зміна технології розрахунку коефіцієнта Джині (метод п'ятикратних збільшень) із застереженням можливого виникнення т. зв. ефекту вісімки є інновативними, підвищують прикладне призначення цих методологічних компонентів теорії добробуту й можуть використовуватися для оцінки соціо-економічної результативності державної інноваційної політики.

УДК 338.242:656.615

М.А. ПОТЕЄВА
Кримський економічний інститут ГВУЗ "КНЕУ ім. В. Гетьмана"

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Подолання економічної кризи обумовило актуальність проблем пошуку і наукового обґрунтування нових напрямів розвитку національного господарства України. У роботах провідних вітчизняних і закордонних учених, серед яких І. Ансофф, В. Бабич, В. Бесєдін, В. Геєць, Б. Данилишин, І. Михасюк, С. Мочерний, І. Петрович, В. Симоненко, А. Чухно, Н. Якубовський та інші, активно обговорюються питання вдосконалення господарського механізму. Зокрема, технологічне відновлення виробництва, нові концептуальні підходи до стратегічного планування й вибір галузевих пріоритетів розвитку. Використовуючи як фундаментальні теоретичні положення праці названих

учених, автор спробував обґрунтувати заходи щодо поліпшення управління транспортною мережею, розглядаючи її системоутворюючою віссю всього національного господарства України.

Мета статті – обґрунтування авторських пропозицій з удосконалення концептуальних підходів державного регулювання транспортної інфраструктури національного господарства, що відіграє роль системного фактору інноваційного шляху розвитку економіки в умовах євроінтеграції України.

Логіка нашого дослідження полягає у спрямуванні процесу пізнання предмета від загального до часткового в трьох умовно відособлених і взаємозалежних аспектах.

У першому, макроекономічному аспекті, загальним являється національне господарство країни, де частковою транспортна інфраструктура представлена всіма видами транспорту.

У другому, галузевому аспекті, загальне – це транспортна інфраструктура національного господарства, а часткове – морський транспорт, який має прямі виходи у світову транспортну систему, що в умовах стратегічної євроінтеграції набуває пріоритетного значення.

У третьому, регіональному аспекті, роль загального відведена системі державного регулювання економіки на регіональному рівні, а часткового – інфраструктурі морського транспорту Автономної Республіки Крим. При цьому в усіх трьох аспектах особливості сучасних методів і важелів державного регулювання розглядаються у взаємозв'язку з ринковими механізмами саморегулювання економічної системи.

У цій триєдності впливу різнорідних факторів на ефективність функціонування транспортної інфраструктури полягає принципова відмінність авторського підходу. Від відомих в економічній науці поглядів авторські пропозиції відрізняються наявністю в них макроекономічних закономірностей. Вихідною методологічною позицією автора в питанні обґрунтування шляхів удосконалення державного регулювання є системоутворююча роль транспортної інфраструктури в національному господарстві. Тому механізми її державного регулювання розглядаються як модельний варіант переходу національного господарства України в якісно новий стан. При цьому, на думку автора, принципово новими умовами, що впливають на інноваційні перетворення економіки України в 2006–2010 рр., як і раніше, будуть:

- виконання транспортною інфраструктурою нової функції спеціалізації України в міжнародному поділі праці в контексті вступу до світової організації торгівельні та Європейського співтовариства;

- посилення міжнародної конкуренції із закордонними морськими перевізниками при зростанні частки експортних і транзитних вантажопотоків, де переважного значення набуває продуктова інновація транспортної послуги, що припускає прискорення доставки вантажів, зниження вартості транспортування, скорочення фізичних втрат товарів при перевантаженні з інших видів транспорту на морські судна й назад;

- перетворення транспортної інфраструктури України в активний інструмент залучення приватного й закордонного капіталу для розвитку національного господарства.

Виходячи з нових історичних умов функціонування національного господарства України на початку XXI ст., сучасних тенденцій розвитку світогосподарських зв'язків, автором визначені нові цільові напрями державного регулювання транспортної системи, вироблені концептуальні основи програми вдосконалення механізму державного регулювання шляхів підвищення його ефективності.

Особливістю проведеного дослідження є його комплексний, багаторівневий характер, що розкривається автором у наступних положеннях.

По-перше, організаційно-економічний механізм управління національним господарством, як показує світовий досвід, може розвиватися тільки еволюційним шляхом удосконалення всіх його складових елементів і факторів під впливом постійно мінливих внутрішніх і зовнішніх умов. Основними блоковими елементами господарського механізму є: ринкове саморегулювання; державне регулювання; монопольне (корпоративне) управління; вплив соціальних інститутів і зовнішніх міжнародних факторів. Співвідношення ступеня впливу кожного з названих елементів господарського механізму, а також застосовувані ними методи й способи управління, цілі процесів управління міняються залежно від типу економічної системи, стану економіки, рівня зрілості кожного блокового елемента.

Сучасний період розвитку національного господарства України – це особливий етап формування зрілих ринкових відносин в умовах посилення впливу міжнародних інтеграційних зв'язків. Глобалізація світової економічної системи, жорсткість зовнішньої й внутрішньої конкуренції суб'єктів економіки, активне відновлення технологічних укладів у передових країнах вимагають поглиблення міжнародного поділу праці на ринку транспортних послуг. Тому нові історичні умови вимагають прискорення процесу вдосконалення як державного управління, так і механізму ринкового саморегулювання. Підвищення ефективності корпоративного управління й активізація соціальних інститутів, орієнтованих у синергетичній єдності на забезпечення стійкого інноваційного шляху розвитку національної економіки, вимагають комплексного підходу.

По-друге, проблеми вдосконалення державного регулювання транспортної інфраструктури розглядаються в єдності загальнонаціональних, галузевих, регіональних позицій і позицій окремих транспортних підприємств (портів). Зважаючи на роль транспортної системи в динаміці сучасного соціально-економічного прогресу країни, можна стверджувати, що запропонована програма вдосконалення системи державного регулювання транспортної інфраструктури стане модельним варіантом інноваційного розвитку всього організаційно-господарського механізму національної економіки.

По-третє, державне регулювання як блоковий елемент організаційно-господарського механізму має низку особливостей і переваг. Його вдосконалення носить більше раціональний характер. Здійснення державного регулювання спрямоване на реалізацію загальнонаціональних потреб та інтересів, його методи мають чіткий адресний характер і високий ступінь обов'язковості у виконанні. Недоліки методів державного регулювання

економіки компенсуються перевагами ринкового саморегулювання, управлінням монопольних об'єднань і активністю соціальних інститутів.

По-четверте, стійкий інноваційний розвиток національної економіки України в сучасних умовах стає генеральною метою державного регулювання, а її реалізація – новою функцією державного регулювання економіки, що в повному обсязі й найбільш ефективно можуть виконати тільки державні структури всіх рівнів: загальнонаціонального, галузевого, регіонального й державного. У цьому полягає авторська наукова новизна виконаного дослідження.

Склад і класифікація інфраструктури, її функціональне призначення відображені в авторській схемі (рис. 1). Зв'язки транспортної інфраструктури в дослідженні сформульовані у вигляді її дев'яти основних функцій, що розширюють існуюче в наукових працях уявлення про інфраструктуру як обслуговуючу, другорядну сферу. Серед функцій транспортної інфраструктури автором виділені: внутрівиробнича, ресурсна, реалізаційна, споживча, розміщувальна, оборонна, економіко-регулююча, зовнішньоекономічна, інформаційно-комунікаційна. Необхідність пріоритетного, випереджаючого розвитку транспортної мережі обумовлена її функціями. У свою чергу, це прискорить загальний економічний прогрес країни.

Виходячи з наведених видів й організаційних форм інфраструктури, підвищення ефективності державного регулювання транспортної інфраструктури тісно корелюється з результативністю системи управління всією економікою України.

Згідно з аналізом діяльності транспортної системи України за 2000–2006 рр., відбулося значне зростання обсягів перевезення вантажів на всіх основних видах транспорту: залізничному – на 134,1%; автомобільному – на 124,2%; морському – на 142,8%; річковому – на 168,6%, що вказує на позитивні тенденції. Обсяги вантажообігу по видах транспорту й в цілому по системі збільшилися на 125,5% [1].

Переробка вантажів у морських і річкових портах України протягом аналізованого періоду зросла з 91 943 (2000 р.) до 140 610 тис. т. (2006 р.), тобто на 152,9%. Однак фінансовий стан багатьох портів залишається нестабільним. Їхній чистий прибуток 2005 р. становив 339 748 млн. грн., хоча вже 2006 р. він скоротився до 307 143,8 млн. грн. (або на 9,6%). Лише у 5–6 найбільших портах із 19 щорічно збільшуються обсяги вантажопереробки.

Наведені показники відображають нестійку й нерівномірну динаміку кінцевих результатів роботи морських торговельних портів. Для виявлення стримуючих і стимулюючих факторів динаміки їх економічного розвитку проведена систематизація експертних оцінок фахівців морського транспорту, серед яких провідні вчені, найбільші керівники галузі. Виходячи із зауважень фахівців, серед факторів, що стримують стійкий розвиток морських портів, виявилися: змінюваність (динамічність) і невизначеність вантажної бази, мінливість вантажних потоків (13,1%); старіння й низькі темпи відновлення виробничих потужностей портів (12,7%); недосконалість структури управління галуззю й портами (9,8%), неузгодженість міждержавних відносин у сфері морського транспорту (8,2%); недосконалість тарифної політики держави (5,3%); невизначеність у вирішенні проблем приватизації портового майна

(6,9%); недосконалість законодавчої й нормативної бази в діяльності морського транспорту (4,5%). Грунтуючись на висновках експертів, а також аналізі зібраного автором фактичного матеріалу, оперативної й статистичної звітності підприємств морського транспорту автор визначив основні напрями вдосконалення державного регулювання транспортної інфраструктури (рис. 2).

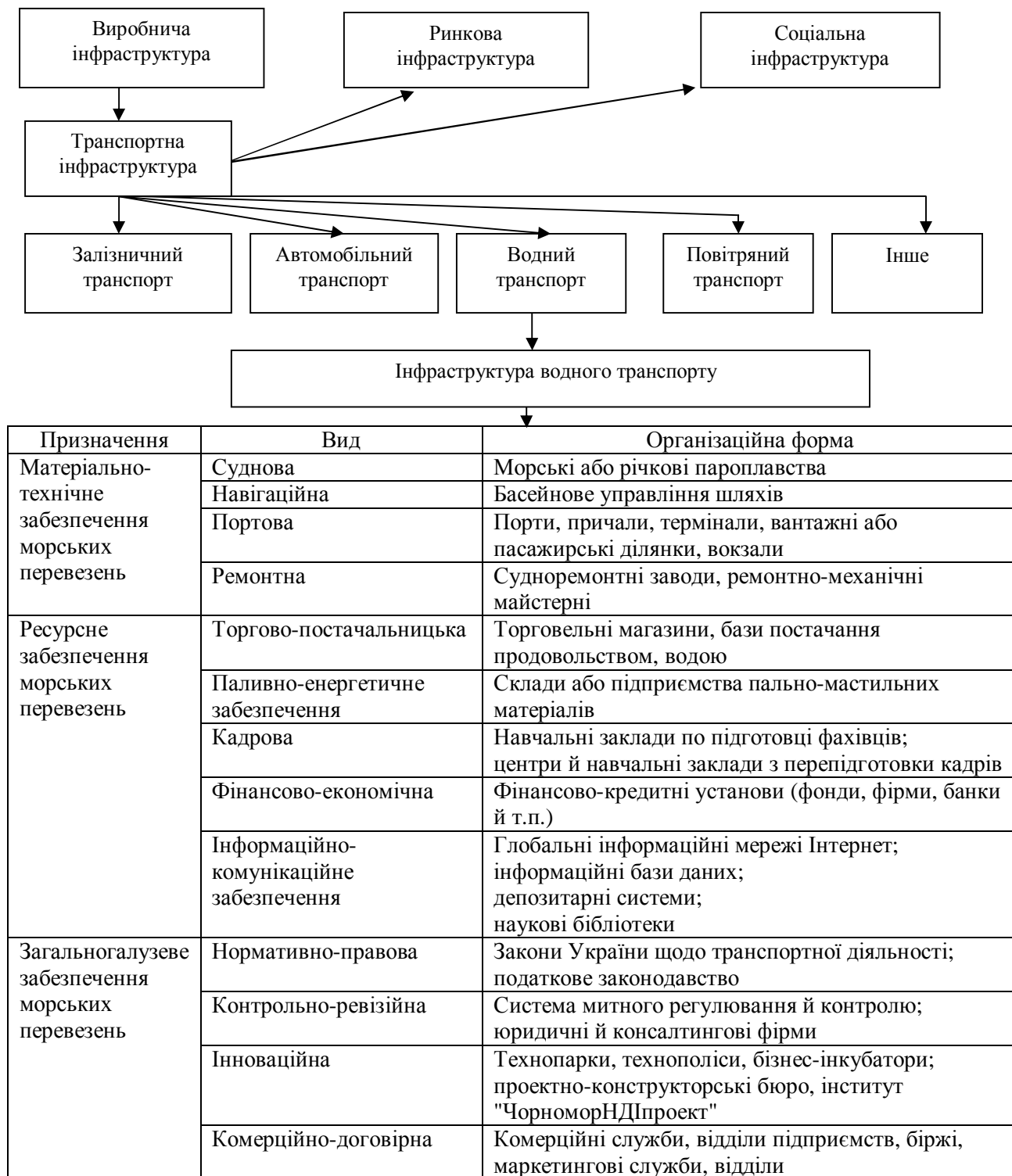


Рисунок 1. Склад і класифікація транспортної інфраструктури

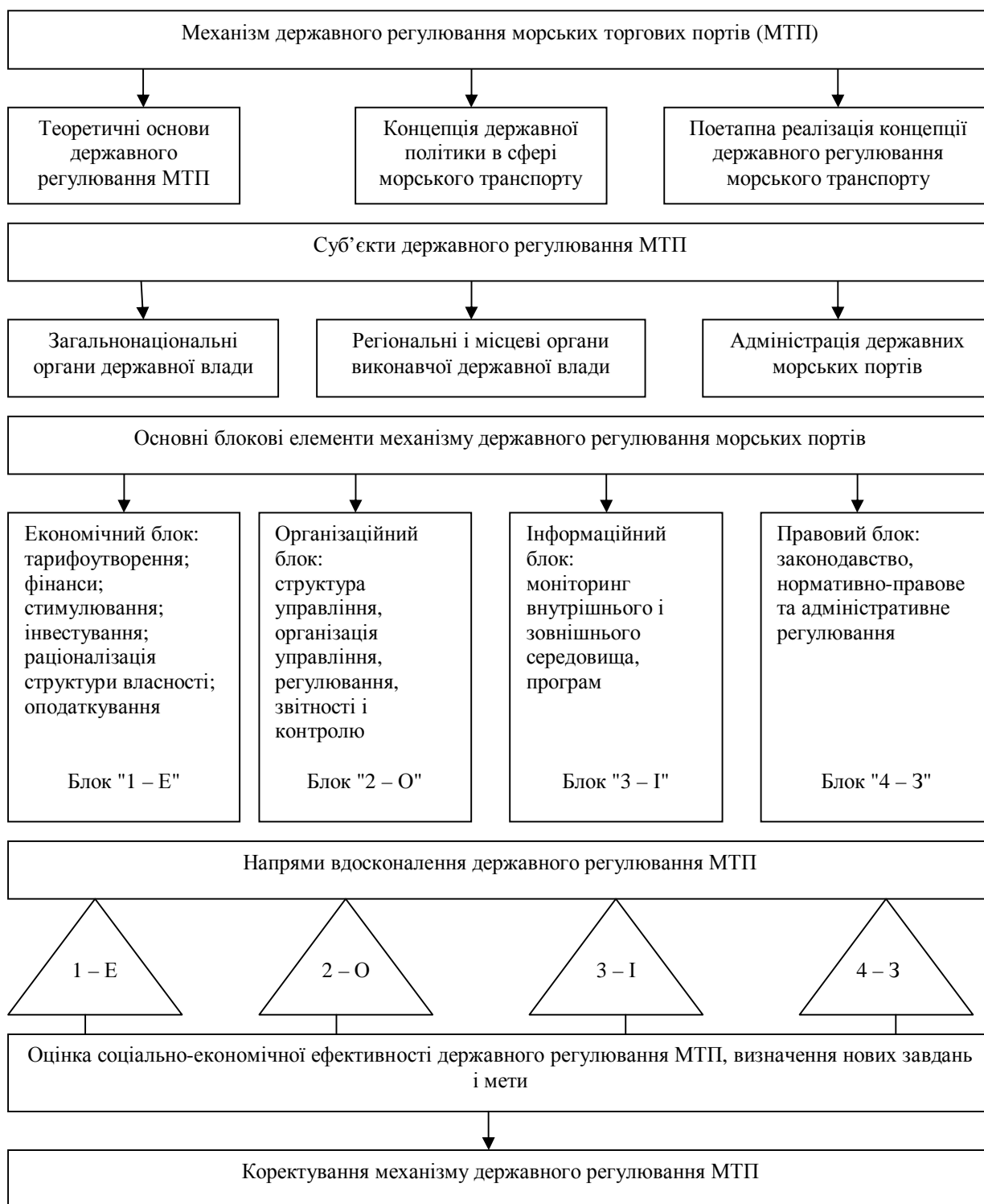


Рисунок 2. Структурно-логічна схема вдосконалення державного регулювання морських торговельних портів України

Концептуальні основи авторських пропозицій удосконалення комплексної програми державного регулювання транспортної інфраструктури включають елементи по кожному блоці: економічному, правовому, організаційному, інформаційному.

В авторській інтерпретації вдосконалення механізму державного регулювання транспортної інфраструктури набуває комплексного і безперервного характеру. Реалізація цих пропозицій сприятиме підвищенню

стабільності розвитку транспортної інфраструктури й більш повному задоволенню потреб економіки у транспортних послугах.

Окремі рекомендації з поліпшення методів державного керування транспортними процесами впроваджені в морських портах Автономної Республіки Крим.

Література

1. *Транспорт і зв'язок України: Стат. збірник.* – К.: Техніка, 2005. – 247 с.
2. *Варналій З.С. Регіони України: проблеми та пріоритети соціально-економічного розвитку.* – К.: Знання України, 2005. – 498 с.
3. *Концепція програми формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю.М. Квітів, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін.* – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.
4. *Никифорчук О.І. Перспективи створення мережі транспортно-логістичних центрів в Україні // Продуктивні сили й регіональна економіка: Зб. наук. праць: У 2 ч. / РВПС України НАН України.* – К., 2007. – Ч. 1. – С. 212–217.
5. *Продуктивні сили економічних районів України / Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Горська О.В. та ін.* – К.: ЗАТ "Нічлава", 2000. – 520 с.
6. *Чухно А. Господарський механізм і шляхи його вдосконалювання на сучасному етапі // Економіка України.* – 2007. – № 7. – С. 36.

УДК 330.341.2:338.532.332.025

Ю.М. ХВЕСИК

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

**ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМІВ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ
ДОСВІД**

Стратегія й тактика подальших інституціональних перетворень у сфері сільськогосподарського землеволодіння і землекористування, на думку багатьох учених, повинна полягати в поступовому переході до такого типу організації землекористування, який би забезпечував створення умов для раціонального й ефективного використання регіонального земельного потенціалу, економічну і соціальну стабільність сільськогосподарського виробництва [1, 2, 3].

Уникнути стратегічних помилок у процесі проектування інституціональних змін у сільськогосподарському землекористуванні можна на основі критичного аналізу, а не огульного копіювання зарубіжного досвіду впровадження організаційно-правових форм підприємницької діяльності, в першу чергу у сфері землеустрою. Потребують опрацювання, здавалося б, універсальні механізми регулювання земельних відносин, які довели свою життєздатність у країнах розвинуеного капіталізму. Якщо цього не станеться, то нас очікує сумний досвід трансформаційних змін у промисловому секторі середини 90-х років.

У Німеччині законодавчо закріплено трирівневу систему планування використання та охорони земель: загальнодержавну, федеральну і