

при подальшому опрацюванні проекту Закону України «Про засади державної регіональної політики» включити до його змісту положення, які регламентують цілі, обов'язки та механізми досягнення сталого розвитку регіонів України;

підготувати та прийняти правовий документ з соціальної політики України, в який закласти концептуальні засади сталого розвитку;

забезпечити ефективне використання договірних засад регіональної політики відносно розв'язання проблем сталого, соціального та людського розвитку при формуванні угод регіонального розвитку;

ініціювати активність територіальних громад до включення в регіональні стратегії положень зі сталого та людського розвитку.

Серед запропонованих напрямів значна кількість потребує проведення наукових досліджень та використання їх результатів при прийнятті управлінських рішень, які прискорять інтеграцію України до кола країн, що успішно створюють умови забезпечення сталого та людського розвитку. Спроможність наукового потенціалу до розв'язання визначених проблем та потужний управлінський потенціал країни є запорукою формування та успішної реалізації політики сталого, соціального та людського розвитку.

Література: 1. Україна на шляху до соціального залучення: Національна доповідь про людський розвиток 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/ua_95644NHDR_2011_Ukr.pdf 2. Будущее, которого мы хотим : итоговый документ Конференции ООН по устойчивому развитию «Рио+20» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unmultimedia.org/radio/russian/archives/115798> 3. Основні напрями соціальної політики на 1997-2000 роки: Указ Президента України від 18 жовтня 1997 р. № 1166/97 // Урядовий кур'єр. – 1997. – 30 жовтня. 4. Основні напрями соціальної політики на період до 2004 року: Указ Президента України від 24 травня 2000 р. № 717/2000 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 21. – Ст. 858. 5. Концепція державної регіональної політики: Указ Президента України від 25.05.2001 р. №341/2001 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 22. – Ст. 983. 6. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 р. № 1001 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 30. – Ст. 2131.

Новикова М.В.,

*к.е.н., доцент, заступник директора інституту економіка та менеджменту
Національного авіаційного університету,
м. Київ, Україна*

РЕГІОНАЛЬНА СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ АВІАВИРОБНИЧИХ КОМПЛЕКСІВ

Авіаційна промисловість будь-якої технологічно розвиненої держави належить до стратегічних і відіграє значну роль у розвитку економіки країни. Постійно змінюються внутрішні та зовнішні умови функціонування регіональних територіальних авіавиробничих комплексів, як господарських систем [4]. Необхідність обґрунтування нової регіональної стратегії інноваційно-інвестиційного розвитку, яка детермінує формування методології, концептуальних і методичних підходів дослідження трансформаційних процесів на мезорівні та визначається трансформаційними зрушеннями задля забезпечення сталого розвитку територіальних авіавиробничих комплексів (ТАВК), обумовлює актуальність, мету, завдання та напрями дослідження.

Механізм формування й реалізація регіональної стратегії інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів необхідно розглядати як систему взаємозв'язаних елементів, підпорядкованих досягненню заданої мети. Тоді сутність реалізації регіональної стратегії розвитку територіальних авіавиробничих комплексів можна визначити як сукупність процесу розробки, ухвалення і реалізації управлінських рішень і комплексу цільових, функціональних і забезпечуючих підсистем, склад яких носить, певною мірою, типовий характер [2,4,5]. У процесі наукового дослідження визначено, що система формування регіональної політики в контексті інноваційно-інвестиційного розвитку територіальних авіавиробничих комплексів необхідно розглядати та поділяти на етапи:

1) формування потенціалу територіальних авіавиробничих комплексів. З урахуванням попиту й пропозиції економічних суб'єктів на мікро-, мезо- і макрорівні проводиться оцінка потенціалу ТАВК, з погляду дотримання інтересів учасників регіональної політики;

2) створення сприятливих умов для використання потенціалу ТАВК в певний термін;

3) здійснення оцінки ефективності потенціалу ТАВК який використовується для всіх учасників регіональної політики.

Елементами регіональної політики при цьому будуть: учасники авіапромислового процесу; потенціал ТАВК регіону; регіональний авіаринок; промисловий клімат регіону. У якості критерію керування регіональної політики пропонується забезпечення балансу інтересів учасників регіонального промислового процесу. Під балансом інтересів необхідно розуміти можливість вибору найбільш ефективного варіанту розвитку ТАВК на кожному його етапі, що задовольняє інтереси всіх учасників. Основним завданням забезпечення балансу інтересів буде така організація інвестиційних ресурсів, при якій на кожному етапі процесу буде можливим установалення єдиних цілей і критеріїв вибору.

У регіональному контексті авіавиробничі підприємства розміщені по території України достатньо нерівномірно, але вони співпрацюють між собою та підтримують тісні зв'язки по виробництву високотехнологічного продукту, але на жаль, все частіше ми спостерігаємо за процесами партнерських взаємовідносин між авіапідприємствами України та Росії та інших країн світу, аніж у середині країни [3, 6]. Це свідчить про існуюче протиріччя у системі ведення незбалансованої регіональної політики, яка не на достатньому рівні втілює інноваційно-інвестиційну політику по підтримці своїх стратегічно важливих об'єктів та впроваджує протекціоністські заходи. Для України важливим є створення сучасної економіки, яка базується на ринкових механізмах і державному регулюванні.

Залежно від стану регіональних територіальних авіавиробничих комплексів й перспектив їх розвитку розробляють різні стратегії. Вони можуть бути зведені до ключової стратегії або представлені деяким набором: 1. Стратегія профілювання ПРТАВК регіону. 2. Стратегія трансформації ТАВК із метою створення великих компаній корпоративного типу. 3. Стратегія розвитку ТАВК - «точок росту». 4. Стратегія ПРТАВК- «точок росту». 5. Стратегія розвитку ТАВК шляхом переорієнтації їх виробництва на випуск новітнього авіаційного обладнання. 6. Стратегія розвитку ТАВК з урахуванням, насамперед потреби регіону. 7. Стратегія подолання складних деформацій у галузевій, внутрішньогалузевій і виробничій структурі, що виражаються в технічному й технологічному відставанні вітчизняного авіавиробництва. 8. Стратегія розвитку авіавиробництва регіону, орієнтована на ліквідацію дублювання аналогічної авіапродукції на різних підприємствах; реконструкція застарілих підрозділів і створення сучасних (за технологією, устаткуванням й організації авіавиробництва), налагодження міжзаводської кооперації по найбільш трудомістких видах допоміжного авіавиробництва. Звичайно, можливо було б продовжити цей перелік приватних стратегій ТАВК. Однак, важливіше показати, як з них «складається» загальна стратегія ПРТАВК.

Визначимо поетапність розробки загальної ПРТАВК. Способи консолідації приватних стратегій у загальну стратегію визначаються ступенем залежності їх цілей і методів реалізації між собою. У цьому змісті можливо виділити наступні співвідношення приватних стратегій: автономні; слабо пов'язані; взаємозалежні. Прикладом автономних стратегій із числа перерахованих вище можуть бути 1 й 6 й 7; слабо пов'язані - 1 й 5, 1 і 2, взаємозалежними - 1 і 3, 1 і 4, 1 і 5, 1 і 7, 1 і 8. Можливо підібрати й інші комбінації з наявних стратегій, але для вирішення завдання збалансування часток стратегій по ресурсах, періодах їх здійснення й результатам. Необхідною умовою для успішного виконання стратегії є створення мінімального по чисельності апарату управління, це повинна бути органічна структура, здатна «вписати» в існуючий апарат управління регіоном і орієнтуватися на прискорену реалізацію програми ПРТАВК. Таким чином, форма реалізації стратегії ПРТАВК регіону повинна бути програмою. Керівництво програмою повинне бути компактним, тому що реальними діями по здійсненню стратегії створення інтеграційних ТАВК будуть керувати директори ТАВК - інтегратори або їх заступники. У компетенції керівництва загальною програмою залишаться такі функції, як координація виконання календарного плану-графіка трансформації ТАВК, контроль над його виконанням, у тому числі за цільовим використанням виділених кредитів, а також керівництво групою експертів. Це - «верхній поверх» системи управління реалізацією стратегії ПРТАВК.

Таким чином, нами було досліджено та визначено стан регіональних територіальних авіавиробничих комплексів та обґрунтовано перспективи їх розвитку відповідно до розробляємих стратегій. Регіональна політика територіальних авіавиробничих комплексів має стати дієвим інструментом економічних реформ та механізмом, що забезпечить післякризове відновлення на

якісній основі, нарощування потенціалу виробництва високотехнологічної авіапродукції як основи економічного зростання у довгостроковому періоді.

Література: 1. Амоша О. Промислова політика України: концептуальні орієнтири на середньострокову перспективу [Текст] / О. Амоша, В. Вишневецький, Л. Збараська // Економіка України. – 2009. – № 11. – С. 4–14. 2. 2. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети: монографія / За ред. З.С. Варналія. – К.: НІСД, 2007. – 820 с. 3. 3. Голляк Ю.Б. Економічний механізм реалізації міжгалузевих відносин в авіаційній промисловості [Текст]: монографія / За ред. Ю.Б.Голляка. – К.:ВИД-ВО пАН Тот, 2010. – 186 с. 4. 4. Новикова М.В. Організаційно-економічне забезпечення формування ефективних умов функціонування інституту власності для підприємств авіаційного комплексу в умовах глобальних змін [Текст] / Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки та розвитку транспортних систем: [монографія]: за заг. ред. Юна Г.М. – К.: НАУ, 2011. – 184. (С.14-30). 5. Пельтек Л. В. Розвиток регіональної промислової політики держави: теорія, методологія, механізми [Текст]: монографія / Л. В. Пельтек. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. – 268 с. 6. Lozhachevska O.M., Matveev V.V., Novykova M.V.Current trends and main directions for development in the aviation industry world integration groups // Of the fourth world congress “Aviation in the XXI-st century”. – Kyiv – 2010. – page 61.9-61.12.

Новосад І.Г.,
аспірант кафедри менеджменту та маркетингу ЛНТУ,
м. Луцьк, Україна

НАПРЯМИ МОТИВАЦІЇ РОЗВИТКУ ПРОБЛЕМНИХ РЕГІОНІВ

Аналіз економічної літератури з питань мотивації розвитку проблемних регіонів свідчить про недостатнє дослідження теоретичних засад процесів мотивації розвитку проблемних регіонів. Також залишається невирішене питання стратегічного підходу у заходах мотиваційного характеру розвитку проблемних регіонів.

У відповідності з цим першочерговими пріоритетними заходами, спрямованими на досягнення у перспективі сталого розвитку проблемних регіонів, повинні стати такі, що забезпечуватимуть економічну, соціальну та екологічну рівновагу розвитку регіонів, активізацію соціально-орієнтованої господарської діяльності, зміцнення фінансового стану суб'єктів господарювання та населення, розширення їх інвестиційних можливостей. Особливої уваги поруч з цим потребує підтримка високого рівня інноваційного, екологічно безпечного виробничого потенціалу перспективних підприємств та пріоритетних галузей регіону. Ця вимога спрямована на одночасне здійснення капіталовкладень в заходи, які можуть, з одного боку, забезпечувати високу продуктивність праці, а з іншого – гарантувати екологічну безпеку населення регіону та підвищення його життєвого рівня. Таким чином, найважливішими напрямками мотивації сталого розвитку проблемних регіонів в економічній сфері повинні стати: розширення функцій місцевих податкових платежів; зростання внутрішніх інвестицій у розробку та впровадження нових технологічних процесів у промисловості, сільському господарстві, транспорті, будівництві; підвищення конкурентоздатності; впровадження інновацій на підприємствах регіону. Основними напрямками мотивації сталого розвитку в соціальній сфері стануть: збільшення фінансування освіти, охорони здоров'я та соціального захисту населення; запровадження бюджетного фінансування соціальних проектів; зростання внутрішніх капіталовкладень в соціальну інфраструктуру.

В екологічній сфері можна виділити наступні напрями мотивації: сприяння охороні навколишнього природного середовища; зростання бюджетного фінансування програм по охороні довкілля; ефективне використання туристично-рекреаційного потенціалу регіону; залучення приватних інвестицій в проекти, пов'язані із збереженням довкілля.

А стратегічними завданнями з реалізації вищенаведених напрямків сталого розвитку стануть:

1) в економічній сфері: * розвиток підприємництва в туристичній сфері, сприяння розбудові та модернізації туристичної та рекреаційної інфраструктури; * створення та розвиток туристичних продуктів і територій у регіоні з урахуванням збереження навколишнього середовища та відродження природного потенціалу; * створення умов для залучення внутрішніх інвестицій; * оновлення матеріально-технічної бази підприємств, які функціонують на території регіону; * застосування екологічних підходів у лісокористуванні; * відновлення виробничих