Іванова Н.В,
к.е.н., доцент кафедри менеджменту та ДУ ЧДТУ,
м. Чернігів, Україна

ІНСТИТУЦІАЛЬНІ ОБМЕЖЕННЯ РОЗВИТКУ ІНСТРУМЕНТІВ МОДЕРНІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Недостатність уваги, яка приділяється інфраструктурному розвитку, призводить до напруженості у регіональному розрізі в цілому та підприємницькому зокрема. Об'єктивна обумовленість такого становища пояснюється наявністю управлінських та політичних пріоритетів вищого порядку, а також інтересами економічного характеру. Такого роду напруженість може стати важливим стимулом інфраструктурних змін та розвитку за умов, що будуть побудовані дієві механізми, які здатні урегулювати та компенсувати складності, обмеження і збитки (враховуючи мотиви донорів, спонсорів і будівельників інфраструктури), пов'язані з формуванням та існуванням інфраструктурних комплексів загального користування. Напруженість можна розглядати і як бар'єри або ресурсні обмеження для розвитку інфраструктури, які повинні бути використані при прийнятті рішення про їхній внесок у довгострокове фінансування інфраструктурних проектів.

Незалежно від того, приватний або державний капітал інвестує інфраструктурний розвиток, одним із ключових факторів стають джерела його фінансування, які можуть робити вирішальний (у тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку. Наприклад, позики із закордонних джерел під високі відсотки в іноземній валюті здатні істотно знижувати рентабельність проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні позики можуть ускладнити для приватних компаній фінансування інших проектів і спричинити загальне скорочення інвестицій приватного сектора. Тому в кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурного розвитку з метою мінімізації можливого збитку для економіки в цілому. Безперечним є той факт, що в України існує значний потенціал підвищення продуктивності за рахунок поліпшення об'єктів виробничої інфраструктури і логістики.

Однак слід зауважити, що потрібно зміщення акцентів капіталовкладення від іноземних інвестицій до пріоритетної моделі врівноваженого співвідношення капіталу національного державного та приватного сектору. Багато інфраструктурних проектів України, у тому числі і частина самих дорогих, реалізуються саме у формі державно-приватного партнерства (ДПП) та за участю іноземного капіталу. Іноземні консультанти рекомендують відмовитися від цієї схеми щонайменше в 90% випадку, тому що «фінансові інститути» займаються кредитуванням в основному на циклічній основі, тоді як розвиток інфраструктури так працювати не може, якщо передбачається зробити його стійким і успішним. Великі підприємства можуть надавати інфраструктурні послуги іншим регіонам, продаючи їх на міжрегіональних ринках. Малі інфраструктурні підприємства беруть участь у міжрегіональному ринковому обміні у випадку високої своєї технологічності, залежно від ступеня сучасності технології, застосування інформаційних технологій. Виробнича інфраструктура може розвиватися за рахунок таких джерел вкладення капіталу як виробничі підприємства, і частково – за рахунок регіонального та державного бюджетів [1].

В Україні протягом тривалого часу формуються правові засади для розвитку окремих форм ДПП. Нині законодавчу базу розвитку ДПП становлять Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, законодавчі акти України, серед яких [2]:

- Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI, який визначає правові, економічні та організаційні засади взаємодії держави та приватних партнерів, регулює відносини, пов'язані з підготовкою, виконанням і розірванням договорів, які підписуються в рамках ДПП, а також установлює гарантії дотримання прав і законних інтересів сторін цих договорів;
- Закон України «Про угоди про розподіл продукції» від 14.09.1999 р. № 1039-XIV (зі змінами), який регулює відносини, що виникають у процесі укладення, виконання та припинення дії угод про розподіл продукції щодо пошуку, розвідки та видобування корисних копалин у межах території України, її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони;

- Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 р., який діє в редакції від 08.07.2011 р., визначає поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна з метою підвищення ефективності його використання і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах);
- Закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 р., який діє в редакції від 15.01.2009 р. № 891-VI, визначає особливості будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії;
- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 р. № 2624-VI, яким передбачено спрощений порядок передачі в оренду чи концесію зазначених об'єктів, встановлення умов захисту капіталовкладень приватного інвестора. У 2011-2012 рр. Урядом України прийнято низку нормативних документів щодо методик і процедур, пов'язаних із реалізацією ДПП. Так, правове забезпечення визначає процедуру надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства. Державний партнер готує звіт про виконання договору, що подається до органу виконавчої влади з питань державно-приватного партнерства, який проводить моніторинг, узагальнює та оприлюднює результати здійснення державно-приватного партнерства. Затверджена форма звіту, перелік показників. Також Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними» (від 16 лютого 2011 р. № 232) визначено види можливих ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, методи їх оцінки та форми управління ними. Методика застосовується під час проведення аналізу ефективності державно-приватного партнерства, прийняття рішень про його здійснення, розподіл ризиків між державним і приватним партнерами, укладення договору між ними [2].

Розроблене нормативне забезпечення передбачає проведення тривалого і громіздкого узгодження проекту з боку приватного партнеру, що однак не гарантує йому дотримання іншою стороною (державою) виконання своїх зобов'язань. Лише Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства» (від 17 березня 2011 р. № 279) визначає процедуру надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної власності, форми надання державної підтримки. Затверджено також порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, який визначає механізм аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, а також форму подання пропозиції та форму техніко-економічного обґрунтування здійснення державно-приватного партнерства.

Література: 1. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Российское предпринимательство. – 2010. – № 11 Вып. 2 (171). – С. 29-36 **2.** Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні/ Аналітичні записки щодо проблем і подій суспільного розвитку Національного Інституту стратегічних досліджень. [Електронний ресурс]// Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/816/

Іванова Т.Л.,
к. е. н., доцент,
Зубрикіна М.В.,
аспірант Донецького державного університету управління,
м. Донецьк, Україна

УДК 338.1:332.14

РІВЕНЬ ЗАЙНЯТОСТІ ЯК ЧИННИК КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

В умовах транзитивної економіки застосування трудових ресурсів стає визнаною складовою для стабілізації розвитку регіону, яка тісно пов'язана з трансформацією системи управління та підвищенням конкурентоспроможності трудових ресурсів регіону.

Значний внесок у вивчення розвитку трудового потенціалу внесли наукові роботи багатьох вітчизняних учених, таких як: В. Костаков, Г. Сергєєва, І.Лукінов, С.Пирожков,