

міки країни. Вона визначає пріоритетність, напрями, джерела та структуру інвестицій, створює умови для реалізації загальнодержавних, регіональних і місцевих економічних, соціальних та технічних проектів, формує сприятливий інвестиційний клімат для ефективного залучення як внутрішніх, так і іноземних інвестицій. Завдяки впровадженню комплексних програм розвитку інвестиційної діяльності Україна може розраховувати на суттєве збільшення вітчизняних й іноземних інвестицій.

Список використаних джерел:

1. Інвестиційний клімат в Україні [Електронний ресурс] // Сайт Міністерства Закордонних Справ України. — Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/economic-cooperation/invest-climat>.
2. Закон України «Про режим іноземного інвестування» [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80>.
3. Кныш М. И. Стратегическое планирование инвестиционной деятельности / М. И. Кныш, Б. А. Перекаатов, Ю. П. Тютиков. — СПб. : Изд. дом «Бизнес-пресса», 2007. — 314 с.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] / «Деякі питання оцінювання роботи центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо залучення інвестицій, здійснення заходів з поліпшення інвестиційного клімату». — Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/779-2003-%D1%80>.
5. Мазур Н. А. Проблеми і перспективи інвестицій в АПК України / Н. А. Мазур // Економіка АПК. — 2009. — № 11. — С. 73—77.

Рассмотрены проблемы и направления государственного регулирования, основные факторы инвестиционной привлекательности, предложены пути усовершенствования законодательной базы, внедрения экономических регуляторов активизации внутренней инвестиционной активности.

Ключевые слова: Инвестиции, инвестиционная деятельность, иностранные инвестиции инвестиционная политика государства, благоприятный инвестиционный климат.

Problems and directions of government control, basic factors of investment attractiveness, offered ways of improvement of legislative base, introduction of economic regulators of activation of internal investment activity are considered.

Keywords: Investments, investment activity, foreign investments are investment politics of the state, favourable investment climate.

УДК 338.439 (477)»737»:338.49

І. О. ІРТИЩЕВА

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Т. В. СТРОЙКО

Миколаївський національний університет ім. В. О. Сухомлинського

МЕТОДОЛОГІЯ МОНІТОРИНГУ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Обґрунтовано методологічні основи моніторингу інфраструктури національної економіки в умовах глобалізації. Систематизовано різноманітні підходи до оцінки інфраструктури національної економіки, з метою підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації.

Ключові слова: методологія, моніторинг, національна економіка, інфраструктура, глобалізація.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Для оцінки реального стану, прийняття виважених рішень щодо формування ефективної інфраструктури національної економіки необхідно розробити систему моніторингу досягнення її головних цілей та критеріїв й індикаторів, що відображали б сучасний етап розвитку міжнародної економіки. Моніторинг індикаторів має виключно важливе значення для України

в умовах високого рівня глобалізації, соціально-політичної нестабільності та напруженості в суспільстві, підвищеної динамічності показників, що характеризують ці процеси.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичні основи діяльності інфраструктури, у тому числі в умовах глобалізації, сформовані такими вченими, як: Беленький П., Бородіна О., Бронштейн Т., Гладій М., Данилишин Б., Долішній М., Єрмаков О., Злупко С., Зінгер Х., Йохимсен Р., Краснопольський Б., Кра-

совський В., Крилатих Е., Кузнецова А., Носова С., Розенштейн-Родан Р., Юдін Ю., Янгсон А.

У сучасних умовах об'єктивно необхідно створити інфраструктурні передумови для формування конкурентоспроможної національної економіки. Ці процеси найчастіше координуються за допомогою цільових програм різних рівнів. Саме для підвищення соціально-економічної ефективності державних рішень необхідно розробити інструментарій моніторингу інфраструктури, що дозволить змогою проводити системну комплексну оцінку реалізації інвестиційних програм в досліджуваній галузі.

Метою нашої статті є обґрунтування методологічних основ моніторингу інфраструктури національної економіки в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. За загальноприйнятим визначенням, індикатор – це параметр, що дає змогу виміряти величину відхилення фактичного показника від орієнтовного значення. Найважливішим показником – індикатором оцінки ступеня досягнення цілей розвитку національної економіки є відповідний рівень розвитку інфраструктури. Саме вона є основним ланцюгом, що забезпечує взаємозв'язок між самостійними одиницями на мікрорівні, тим самим підтримуючи безперервний процес виробництва продукції, збалансованість між основними галузями та досягнення високих економічних результатів. Інфраструктурні підрозділи сприяють процесу інтеграції та координації матеріально-технічного постачання, технологічного, технічного обслуговування тощо.

Ми вважаємо, що інфраструктура є прямим фактором стимулювання економічного зростання, відповідно показники, що характеризують ріст в національній економіці загалом чи її окремих галузях, можуть опосередковано характеризувати і ступінь розвитку інфраструктури. Такий висновок базується на працях видатного американського економіста Саймона Кузнеца [1], лауреата Нобелівської премії 1971 року за дослідження в історії економічного зростання розвинених країн. Ним виділено шість характеристик (показників) економічного розвитку, передових країн:

- по-перше, високі темпи збільшення кількості населення та подушового доходу;
- по-друге, швидке зростання продуктивності факторів виробництва. За різними оцінками, від 50 до 75% підвищення доходу на душу населення в розвинених державах в індустріальну епоху було результатом зростання продуктивності факторів, збільшення валового національного продукту на душу населення досягнуто за рахунок технічного прогресу, що включав і підвищення якості фізичного та людського капіталу;
- по-третє, значні темпи структурної трансформації економіки, що включала переміщення робочої сили із сільського господарства у промисловість, а останнім часом – із індустрії у сферу послуг; зростання середніх розмірів підприємств від сімейного та індивідуального виробництва до транснаціональних корпорацій; розвиток процесу урбанізації та інше;
- по-четверте, прискорення соціальної, політичної та ідеологічної трансформації. Важлива структурна перебудова завжди супроводжується змінами в суспільних інститутах, поведінці людей та ідеології. Прикладом може бути загальний процес урбанізації та комплекс інституціональних і духовних змін;
- по-п'яте, обумовленість міжнародних масштабів економічного зростання змогою розвинених держав у минулому та сучасному знаходиться за кордоном ринки збуту, джерела сировини та дешевої робочої сили, що призводить до політичного та економічного рабства бідних країн;
- по-шосте, обмеження розповсюдження результатів економічного піднесення [2, с. 311–312].

Відповідно до наведених показників, можна стверджувати, що саме прогресуючий розвиток інфраструктури зумовлює економічне зростання в національному та галузевому масштабі. Підтвердженням цього є концепція ендогенного зростання. Найбільш цікавим аспектом моделей останнього є пояснення неприродного переливу капіталів з бідних країн у багаті, що поглиблює розрив між «першими» і «третьими» світами. Потенційно висока рентабельність інвестицій у «третьому світі» часто зводиться нанівець комплементарними інвестиціями в людський капітал (систему освіти), інфраструктуру та НДДКР. Бідні країни мають із цих видів інвестицій невеликі прибутки порівняно з економічно розвиненими. Звідси

можна зробити висновок, що держава покликана поліпшити використання ресурсів, надаючи за свій рахунок суспільні товари та послуги (створюючи інфраструктуру) та одночасно стимулюючи приватні інвестиції [2, с. 328]. Гіпотетично динаміку зростання реального обсягу валового національного продукту, національного доходу в розрахунку на душу населення можуть ілюструвати і рівень розвитку національної інфраструктури, адже інфраструктура – це своєрідні кровоносні судини економіки.

Наприклад, стосовно агропродовольчої сфери, можна висунути гіпотезу, що відповідний розвиток інфраструктури забезпечує динамічне зростання виробництва валової продукції сільського господарства в розрахунку на одиницю земельної площі та одного працюючого; прибутку сільськогосподарських підприємств та харчової промисловості в розрахунку на 1 працівника. Хоча висновок про випереджаюче зростання інфраструктури відносно основного виробництва, на наш погляд, можна робити лише у випадку, коли рівень рентабельності сільськогосподарських підприємств та харчової промисловості перевищуватиме 35 відсотків.

Крім того, державна політика повинна спрямовуватись на заохочення структурних змін для більш стійкого економічного зростання. Пріоритетом повинно стати стимулювання державних інвестицій з метою усунення вузьких місць в інфраструктурі, зокрема збільшення державних інвестицій в екологічну і транспортну інфраструктуру, що забезпечує велику стійкість до наслідків зміни клімату і створює потенційно значну кількість нових робочих місць.

Не можна обійти увагою той факт, що рівень розвитку інфраструктури має прямий вплив на умови конкурентної боротьби. Так, розвиток транспортної інфраструктури і засобів зв'язку створює умови для виходу на ринок нових підприємств і зменшення монопольного впливу певних виробництв [3, с. 42–43].

П. Ашін та М. Шанкерман за допомогою мікроекономічної моделі показали, що зростання конкуренції завдяки розвитку інфраструктури сприяє збільшенню обсягів виробництва, а також частки на ринку підприємств з меншими питомими затратами [4].

У загальнонаціональному масштабі дослідники акцентують увагу, що активізація використання інфраструктурних факторів підвищення конкурентоспроможності України вимагає проведення заходів, спрямованих як на збільшення доходів держави, так і зміну структури її видатків. Основні резерви зростання державних доходів у найближчі роки пов'язані, у першу чергу, зі здійсненням комплексу заходів щодо підвищення податкового адміністрування та боротьби із заниженням митної вартості товарів при їх імпорті до України. Це повинно створити умови для легалізації економічної діяльності та детінізації доходів [5, с. 55].

Зважаючи на це, можна припустити, що показники рівня конкурентоспроможності агропродовольчої сфери можуть паралельно бути й індикаторами розвитку інфраструктури. Реальне управління основним виробництвом та інфраструктурними галузями – це перш за все управління пороговими значеннями та співвідношеннями рентабельності галузей.

Створення конкурентно прийнятних умов для розвитку основного виробництва в агропродовольчій сфері пов'язане з можливостями освоєння та сталого розвитку сільських територій країни, інфраструктури її життєвого простору. Не потребує доведення той факт, що конкурентоспроможність цієї галузі України цілком залежить від стійкого розвитку її інфраструктури. Саме вона повинна забезпечувати єдність багатьох складових виробничого процесу – економічних, соціальних, екологічних, які, у свою чергу, спрямовані на реалізацію загального зростання підприємств.

Диспропорції в економічному та соціальному розвитку підприємств зумовлюють загострення конкурентної боротьби серед товаровиробників. Сьогодні конкурентоспроможність визначається насамперед рівнем розвитку інфраструктури, інноваційно-інвестиційним потенціалом підприємства. В умовах глобалізації підприємства повинні особливу увагу приділяти обґрунтування стратегії посилення своїх конкурентних позицій. Саме тому стають актуальними питання розвитку інфраструктурних підрозділів як визначального фактору зміцнення та зростання конкурентних позицій підприємств.

Конкурентоспроможність є визначальним критерієм ефективності будь-якого суб'єкта, яка забезпечується за рахунок конкурентних

переваг у боротьбі за ринки збуту, ресурси, місце на ринку, клієнта, прибуток, що визначає темпи зростання виробництва та рівень національної безпеки. Конкурентоспроможність – це володіння суб'єктом певними властивостями, які дають йому можливість розвиватись на інноваційній основі та перемагати у конкурентній боротьбі [6]. Порівняння підприємств за окремими показниками не може бути достатньою основою для об'єктивної оцінки конкурентних переваг. У сучасному економічному середовищі розвинена інфраструктура може стати вагомим чинником у конкурентній боротьбі, позитивно вплинути на розвиток підприємства загалом порівняно з конкурентами. Крім того, для отримання реальних результатів в умовах конкуренції необхідно постійне підсилення стратегічного потенціалу підприємства, здійснення глибокого макро та мікроекономічного аналізу ситуації, ґрунтовні дослідження кон'юнктури ринків товарів та послуг.

Дієву роль у формування сприятливого економічного середовища в умовах глобалізації може відіграти моніторинг інституціонального середовища з позиції сприятливої дії на базові умови відкриття, організації і стимулювання великого, середнього і малого бізнесу по напрямках:

- моніторингу стану ділового клімату і рівня життя населення;
- надання бази даних по фактичній правозастосовній практиці вирішення господарських та земельних суперечок;
- оцінки перспективних галузей та виробництв, які спираються на можливості і сильні сторони ресурсів галузі, що створюють навколо себе мікроклімат зростання та подальшої сталості;
- оцінки розвиненості сучасної інфраструктури з позиції сприяння господарюванню, безперебійності виробничої діяльності, стану екологічної захищеності довкілля;
- досягнення нормативно-правової визначеності та прозорості дозвільних процедур для здійснення бізнес-проектів.

Відповідно до завдань нашого дослідження, особливу увагу необхідно приділити індикаторному підходу, що виявляє конкурентні переваги підприємства за допомогою двох критеріїв: економічної та соціальної конкурентоспроможності [7, с. 52].

Для оцінки економічної конкурентоспроможності використовують п'ять індикаторів: ефективності бізнесу (KP_n), ефективності використання економічного простору (KT_n), попиту споживачів на продукцію підприємства (KE_n), рівня доходу робітників підприємства ($KД_n$) та ефективності використання часу ($KЧ_n$).

Як базові рівні для дослідження конкурентних позицій підприємства розглядаються: світові, національні та галузеві нормативи; показники провідних підприємств (лідерів); критичні рівні індикаторів, при яких підприємство стає конкурентоспроможним. Такий підхід дає змогу виявити резерви покращення конкурентних позицій підприємства за допомогою визначення різниці між високим рівнем того чи іншого індикатора та показником підприємства.

Важливим індикатором сучасного економічного життя є індекс конкурентоспроможного розвитку, розроблений організаторами Світового економічного форуму. Він щорічно обчислюється для 117 економік світу і публікується у формі так званого «Глобального звіту про конкурентоспроможність». Індекс конкурентоспроможності формується із трьох індикаторів: технологічного розвитку країни, громадянських інститутів і макроекономічного середовища.

У свою чергу, ці три індикатори обчислюються на основі використання 47 наборів даних про стан трансферу технологій та інноваційного розвитку країни, рівнів розвитку інформаційних та комунікаційних технологій, видатків країни на дослідження і розвиток, іноземних інвестицій, незалежності бізнесу від уряду, корупції в країні та інше [8].

У сучасній економіці широко використовується методологія моніторингу інфраструктури, розрахована відповідно до індикаторів інфраструктури, розроблених Європейським банком реконструкції та розвитку. Метою дослідження є здійснення регулярного глибокого аналізу реформування шести ключових секторів інфраструктури: електроенергетики, газу, водопостачання, телекомунікацій, залізничного транспорту, автомобільних доріг. В Україні розроблено адаптований до вітчизняних умов моніторинг інфраструктури, який здійснюється Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕДПК), котрий оцінює стан і динаміку процесу реформ [9].

При оцінці інфраструктурної політики України вченими названого інститутом бралися до уваги такі фактори:

- комерціалізація та приватизація (власність, управління природною монополією, організаційна структура галузі);
- тарифна реформа (структура тарифів, взаємна заборгованість обсяги бюджетного фінансування);
- регулятивна та інституційна реформи (ефективний регулюючий орган, регулювання доступу до мережі).

Необхідно зазначити, що вчені ІЕДПК застосували до всіх галузей універсальні критерії, тоді як критерії Європейського банку реконструкції та розвитку є індивідуальними. Оцінка проводилася відповідно до шкали, що змінювалася від 1 (реформи повністю відсутні) до 4 (ринково-орієнтовані реформи майже завершено), яка розроблена згідно з практикою ЄБРР, хоча і є більш наближеною до американської системи оцінювання середнього бала (CPA).

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій використовує методологію розрахунків ЄБРР для забезпечення порівнюваності, хоча вченими розширено методологію через, по-перше, дезагригація індикаторів, по-друге, урахування факторів виконання законодавства та основних показників діяльності, наприклад взаємної заборгованості та взаємозаліків. Недоліком дезагрегування індикаторів та оцінки окремих аспектів процесу реформ є своїм зміщеність оцінок, яка пов'язана з вибором індивідуальних індикаторів. Хоча зміщеність оцінки індикаторами ЄБРР, що пов'язана з процедурою оцінки, може бути навіть вищою.

В Україні актуальним завданням є впровадження адаптованого до національних умов індикатора суспільного прогресу, який став би ефективним інструментом прийняття рішень на національному рівні, базуючись на інформації про споживання такої максимальної кількості ресурсів, виробництво якої не порушує місткості екосистем та забезпечить таку ж можливість майбутнім поколінням. На місцевому рівні – це спосіб виміряти інтегральний соціо-еколого-економічний розвиток певної території в контексті загальних тенденцій розвитку країни [10, с. 428].

Ми вважаємо, що для моніторингу інфраструктури національної економіки в контексті глобалізації необхідно розробити набір інди-

каторів в розрізі трьох груп: рівня економічного і соціального розвитку та екологізації інфраструктури.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок з цього напрямку. Індикатори інфраструктури національної економіки є найважливішими показниками, що ілюструють рівень її інфраструктурного розвитку. За ними можна дослідити основні тенденції та динаміку розвитку інфраструктури. Саме індикатори відображають зміни на рівні розвитку її функціональних підрозділів. На основі системи індикаторів можна сформувати систему моніторингу розвитку інфраструктури як на національному, так і регіональному рівні, що дасть змогу своєчасно виявити існуючі диспропорції. Стан інфраструктури агропродовольчої сфери визначається шляхом аналізу системи індикаторів, які забезпечують комплексне сприйняття трансформацій та їх відповідність напрямам національної аграрної політики та продовольчої безпеки країни.

Список використаних джерел:

1. Журавлева Г. П. Экономическая теория и политика рыночной системы хозяйствования / Г. П. Журавлева, В. В. Смагина // Вольное экономическое общество России. Тамбовское региональное отделение. — М.: Финансы и статистика, 2008. — 640 с.
2. Cimon Kuznets. Modern Economic Growth: Findings and Reflections / Cimon Kuznets // American economic. — Review 63. — September, 1973. — 159 p.
3. Гранберг А. Г. Основы региональной экономики: учебник для ВУЗов / А. Г. Гранберг. — М.: ГУ ВШЭ, 2000. — 495 с.
4. Aghion P. Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition economies P. / Aghion, M. Schankerman // Economics of Transition. — 1999. — Vol. 7, № 1. — P. 79—101.
5. Луніна І. Державні фінанси та інфраструктурні проблеми розвитку економіки / І. Луніна // Економіка України. — 2011. — № 8. — С. 46—56.
6. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: регіональний аспект [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.kneu.kiev.ua/journal/ukr/article/2005_1_Antoniuk_ukr.pdf.
7. Рыночная экономика: ученик / [А. Д. Смирнов, В. Ф. Максимова, И. В. Малькова и др.]; под ред. А. Д. Смирнова. Т. 2, ч. 1 — М.: Соминтек, 1992. — 160 с.
8. Згуровський М. Україна у глобальних вимірах сталого розвитку [Електронний ресурс] / М. Згуровський // Дзеркало тижня. — 2006. — № 19 (598). — 20—26 трав. — Режим доступу: <http://www.dt.ua/3000/3100/53397>.
9. Моніторинг інфраструктури України / [Б. Додонов, П. Опітц, П. Суголов, К. фон Хіршхаузен] // Наукові матеріали. — 2001. — № 8. — черв. — Режим доступу: http://www.ier.com.ua/ua/publications/regular_products/infrastructure_monitoring.
10. Сталий розвиток та екологічна безпека суспільства: теорія, методологія, практика: [монографія] / [Андерсон В. М., Андреева Н. М., Алимов О. М. та ін.]; за науковою редакцією д.е.н., проф. Хлобистова Є. В. / ДУ «ІЕПСР НАН України», ІПРЕД НАН України, СумДУ, НДІ СРП. — Сімф.: ВД «АРАЛ», 2011. — 340 с.

Обоснованы методологические основы мониторинга инфраструктуры национальной экономики в условиях глобализации. Систематизированы разнообразные подходы к оценке инфраструктуры национальной экономики, с целью повышения конкурентоспособности национальной экономики в условиях глобализации.

Ключевые слова: методология, мониторинг, национальная экономика, инфраструктура, глобализация.

Methodological bases of monitoring of infrastructure of national economy are reasonable in the conditions of globalization. The various going is systematized near the estimation of infrastructure of national economy, with the aim of increase of competitiveness of national economy in the conditions of globalization.

Keywords: methodology, monitoring, national economy, infrastructure, globalization.

УДК 339.544.025

І. Т. КІЩАК, Ю. І. КІЩАК

Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського

О. В. БОЖОК

Академія митної справи України

ОРГАНІЗАЦІЙНО-АДМІНІСТРАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНИМИ ОРГАНАМИ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ СФЕРИ

Досліджено обсяги та тенденції експортно-імпоротної діяльності суб'єктів у зовнішньоекономічній сфері України; визначені шляхи удосконалення організаційно-адміністративного забезпечення митними органами їх діяльності. Обґрунтовані загальні принципи оптимізації митного контролю та оформлення на підставі подальшого реформування системи адміністрування податків із врахуванням інтересів підприємств-суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та інтересів держави.

Ключові слова: митниця, митна процедура, експорт, імпорт, суб'єкт господарювання, зовнішньоекономічна діяльність.

Постановка проблеми. Сучасні світові інтеграційні процеси, осторонь яких не залишається Україна, актуалізують питання зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання, які здійснюють наявні та налагоджують нові зовнішньоекономічні відносини в інших країнах.

Реалізуючи своє право на ведення бізнесової діяльності суб'єктами господарювання здійснення зовнішньоекономічних зв'язків проводиться на виконання та в рамках упрощення «Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» та реалізації Національного плану дій на 2013 рік щодо впровадження зазначеної «Програми...». В організаційно-управлінській сфері реалізація плану дій забезпечується Комітетом з економічних реформ, одним з напрямів цього плану є «Міжнародна економічна інтеграція», яка визначена відповідним Указом Президента України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням вдосконалення процедури митного контролю присвячені дослідження Т. Корневої

[10]; спрощення податкового та митного адміністрування О.Амоці, В. Ляшенко, Н. Осадчої [9]; співробітництва України і Європейського Союзу у галузі митної справи Я.Гудова [4]. Попередніми дослідженнями проаналізовано діяльність Миколаївської митниці у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання, з яких 564 підприємств держави в 2011 році здійснювали експортні операції через її структурні підрозділи [1, с. 485–491].

Невирішені частини проблеми. Враховуючи значимість питання для країни здійснення зовнішньоекономічної діяльності та необхідність створення відповідних умов для її забезпечення в частині митного контролю є доцільним дослідження ефективності функціонування окремих митниць держави, що і обумовило мету дослідження.

Основні результати дослідження. Україна у вимірі європейських держав – п'ята за кількістю населення та перша за розмірами території. Країни СНД та ЄС займають місце найбільших торгових партнерів України, території єю держави проходять чотири з десяти міжна-