

10. Колот А.М. Мотивація персоналу : підручник / А.М. Колот. – К. : Вид-во КНЕУ, 2002. – 337 с.

11. Кузьмін О.Є. Теоретичні та прикладні засади менеджменту : навч. посібн. – 2-е вид. доп. і перероб. / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник. – Львів : Інтелект-Захід, 2003. – 352 с.

Важинский Ф.А., Колодийчук А.В. Методологические аспекты эффективной системы мотивирования персонала

Рассмотрена комплексная оценка управленческого персонала, элементы системы мотивирования персонала (оплата труда, социальный пакет, перспектива карьеры), организационные и моральные способы мотивирования.

Ключевые слова: мотивирование персонала, система мотивирования, комплексное оценивание управленческого персонала, оплата труда, социальный пакет, премирование, перспектива карьеры.

Vazhynskyi F.A., Kolodiychuk A.V. Methodological aspects of effective system of reason of personnel

The complex estimation of managerial staff, elements of the system of reason of personnel (payment of labour, social package, prospect of career), organizational and moral methods of reason, is considered.

Keywords: reason of personnel, system of reason, complex evaluation of managerial staff, payment of labour, social package, bonus system, prospect of career.

УДК 315(377)

Викл. З.І. Вата – Дрогобицький державний педагогічний університет ім. Івана Франка

РОЛЬ СПІЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙНИХ ПРОГРАМ У РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НОВИХ КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Досліджено вплив секторних операційних програм на розвиток виробничої інфраструктури нових країн ЄС. Проаналізовано практику розвинених країн у становленні та розвитку регіональних інфраструктурних програм та використання їхнього потенціалу в різних галузях суспільного та економічного життя.

Ключові слова: регіональна виробнича інфраструктура, секторні операційні програми, Європейське співтовариство, диспропорція в рівнях розвитку регіонів, Структурні фонди, європейська політика згуртування.

Постановка проблеми. Європейський Союз (ЄС) входить до числа найбільш розвинених в господарському аспекті регіонів світового масштабу. Однак актуальною проблемою стає нерівномірність розвитку країн, особливо нових, які ввійшли останнім часом до його складу. Ринкові механізми не завжди спроможні подолати серйозні територіальні відмінності у рівнях життя населення. Не виняток і ЄС, диспропорція в рівнях розвитку регіонів якого, досить чітко виражена. Тому виникає потреба подальшого дослідження Спільних (Секторних) Європейських програм, які охоплюють різні напрями "оздоровлення" та розвитку відповідних галузей економіки, зокрема інфраструктуру і середовище у якому вона функціонує.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед новітніх досліджень проблем формування і розвитку регіональної виробничої інфраструктури світового господарства необхідно відзначити публікації А.В. Варнавського, В.Г. Золотницького, Н.Е. Злоказової, І.М. Могилевкіна, А.В. Рибчука, А.М. Хахлюка, Ю.В. Шишкова та інших [2, 3, 5, 9-11].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Беручи до уваги результати наукових досліджень регіональної виробничої інфраструктури Європейського співтовариства, варто зауважити, що недостатню увагу приділяють шляхам подолання нерівномірності розвитку зазначених галузей у різних регіонах ЄС, зокрема в нових країнах-учасниках.

Мета дослідження полягає в аналізі основних програм галузевого розвитку економіки і транскордонного співробітництва Європейського Союзу, які сконцентровані на загальних потребах подолання диспропорцій між рівнями розвитку нових регіонів.

Виклад основного матеріалу. Останнім часом економічна ситуація у ЄС склалася таким чином, що практично неможливо різко скоротити диспропорції між рівнями розвитку його різних регіонів у короткі терміни. Однак уся спільна діяльність має бути спрямована на оптимізацію та удосконалення діючих об'єктів регіональної виробничої інфраструктури. Вступ до Євросоюзу десяти "держав – новачків" кардинально ускладнив цю ситуацію, збільшивши населення спільноти втричі. Нові країни додали до його ВВП лише 5 % загального обсягу виробництва, а середній рівень ВВП по ЄС скоротився на 13 % [2].

З урахуванням перспектив подальшого розширення Євросоюзу за рахунок Туреччини, Хорватії і Македонії, прогнозують посилення розбалансованості просторового розвитку і появу нових типів регіональних проблем у ЄС. Це, своєю чергою, помітно ускладнює вирішення таких життєво важливих завдань, як остаточне формування єдиного внутрішнього ринку та функціонування найбільш конкурентоспроможної у світовому масштабі економіки. Усвідомлення цієї загрози спричинило в Євросоюзі потребу у формуванні концепції, що отримала назву "Напрямки європейського просторового розвитку" (European Spatial Development Perspective), яку було запропоновано ще у 1999 р. до передостаннього розширення регіонального угруповання. Зазначений документ не має юридичної сили, а лише узгоджені рекомендації, якими учасники Ради добровільно погодились керуватися надалі.

Домінуючою тенденцією сучасного регіонального розвитку Європейського співтовариства є перенесення центру тяжіння на такі інфраструктурні проекти, як транспорт, енергетика, навколишнє середовище тощо. Останнім часом через брак "інфраструктурних потужностей" у багатьох країнах ЄС щорічно зростає кількість нових інфраструктурних проектів, особливо в країнах Східної та Південної Європи, оскільки сповільнений розвиток інфраструктури цих держав, порівняно з країнами Західної та Північної Європи, значною мірою суперечить їх стрімкому економічному зростанню. Так, за оцінками Європейської комісії, інвестиції в розвиток основних сегментів електроенергетики і газової сфери становлять на найближчі 20 років близько 800 млрд євро [2].

Отже, необхідно звернутись до досвіду ФРН, де з метою підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури було проведено ще у 1993 р., структурну реформу сфери залізничного транспорту, яка передбачала злиття двох компаній-перевізників і утворення єдиного акціонерного

товариства Deutsche Bahn AG (DB AG) зі статутним капіталом – 4,2 млрд марок. Метою реформи було вирішення таких ключових проблем, як: забезпечення мобільності суспільства, збільшення частки залізничних вантажо- і пасажироперевезень, покращення конкурентних позицій галузі на ринку транспортних послуг та її фінансове оздоровлення. Для реалізації цих завдань було здійснено комплекс заходів:

- розмежування державних і комерційних функцій компанії DB AG з метою зростання її конкурентоспроможності;
- поділ Deutsche Bahn AG на чотири самостійно господарюючих підприємства, котрі мають власну фінансову звітність;
- відкриття нових залізничних шляхів для незалежних перевізників;
- здійснення регіоналізації пасажироперевезень;
- ліквідація заборгованості товариства DB AG.

Процес реформування залізничного транспорту ФРН є ще незавершеним, але варто зазначити, що ця реформа має свої позитивні сторони, такі як:

- зменшення фінансового навантаження на державний бюджет;
- створення конкурентного середовища у сфері залізничних перевезень;
- підвищення показників обсягу перевезень;
- зростання частки залізничного транспорту в інтермодальному аспекті [5].

Сьогодні підтримка різнопланових, зокрема інфраструктурних проєктів здійснюється за допомогою, так званих, Секторальних (спільних) Операційних Програм (СОП). Вони базуються на стратегічних документах Європейського Союзу та розробляються державами-учасницями і партнерськими країнами на відповідному територіальному рівні, згідно з їх інституційними системами і врахуванням принципу партнерства. Вони, зазвичай, охоплюють період протягом 7 років, починаючи з 1 січня 2007 р. до 31 грудня 2013 р. Після ухвалення СОП, Європейська комісія повинна укласти фінансову угоду з партнерськими країнами, що містить правові положення, необхідні для їхнього запровадження. Країни ЄС відповідно до принципу партнерства, разом вибирають ті дії, які відповідають пріоритетам і заходам спільної операційної програми, котрій буде надаватися допомога Співтовариства.

Так, наприклад, стратегія розвитку Польщі складається зі шести секторних операційних програм. Більшість пріоритетів операційних програм зазначеної країни стосуються розвитку певних галузей економіки, зокрема транспорту, енергетики, охорони навколишнього середовища та ін. За останньою редакцією транспортної операційної програми Польщі, передбачають будівництво у 2007-2013 рр. близько 1200 км автострад, 1600 км швидкісних автомагістралей, не враховуючи щорічної модернізації 2000 км автошляхів, що в 4 рази більше відповідних показників України. У 2013 р. в Республіці Польща буде прокладено 1729 км автострад, 1800 км швидкісних автошляхів та модернізовано 75 % інших державних об'єктів. Додатково було виділено 633 млн євро з бюджету Структурних фондів, що стало прямим наслідком економічного зростання цієї держави. У 2007-2009 рр. економічне зростання Польщі становило на 8 % більше, ніж прогнозував ЄС [8].

За останні двадцять років в економіці Польщі відбулися трансформаційні процеси, які зумовили її перехід від країни з плановою економікою до

ринкового господарства з високими показниками зростання ВВП та добробуту населення, що дало змогу Польщі стати членом ЄС у травні 2004 р. Для держави це означає можливість підтримки в рамках таких інструментів Політики згуртування ЄС, як Структурні фонди та Фонд згуртування. Це відкриває перед країною величезні можливості розвитку і одночасно ставить перед нею завдання, наприклад, у галузі програмування, реалізації заходів з розвитку інфраструктури.

Ще однією державою Східної Європи, де успішно здійснюється впровадження Спільних операційних програм є **Румунія**. Стратегія розвитку цієї держави налічує сім Секторальних операційних програм:

Ключовим питанням для румунської економіки з 2007 по 2013 років є розвиток транспортної інфраструктури, що значною мірою, вплине на підвищення конкурентоспроможності підприємств, сприятиме реальному розвитку внутрішнього ринку і створить умови для формування національної інфраструктури. Загальний бюджет СОП – транспорт за період реалізації програми 2007-2013 рр. оцінюють приблизно в 5 млрд євро, що становить близько 23 % від загальної суми асигнувань виділених на структурні операції в Румунії. З них 4 млн євро надають як фінансову підтримку Євроспільноті, а державне співфінансування становить близько 995 млн євро. Кошти будуть надходити з бюджету Фонду згуртування і Європейського фонду регіонального розвитку [2].

Головним напрямом регіонального співробітництва Румунії залишаються полегшення доступу до транскордонних транспортних та інформаційних мереж, управління водним господарством, розвиток малого і середнього підприємництва, туризму, транскордонної торгівлі, культури, спільної екологічної діяльності. Завдяки джерелам спільних операційних програм з'явиться можливість також і для підтримки інвестиційних проектів, що мають важливе значення щодо прикордонного розвитку, а також різних форм співпраці між інституціями та населенням по обидва боки кордонів.

У липні 2007 р. Європейська комісія затвердила Операційну програму для Північного регіону Угорщини. Бюджет програми становить близько 1063 млн євро. Частка допомоги в рамках Європейського фонду регіонального розвитку (ЕФРР) становить 903 млн євро, що становить приблизно 3,6 % від загального обсягу інвестицій ЄС, призначених для Угорщини. Серед основних пріоритетів СОП є [6]:

- створення конкурентоспроможної місцевої економіки (приблизно 14,5 % від загального обсягу фінансування);
- зміцнення потенціалу туризму в регіоні (приблизно 20,1 % від загального обсягу надходжень);
- розроблення політики врегулювання (приблизно 28,5 % від загального обсягу асигнувань);
- розвиток соціальної згуртованості (приблизно 22,56 % від загального обсягу фінансування);
- розвиток регіональної транспортної інфраструктури (приблизно 10,1 % від загального обсягу фінансування) [6];

Табл. Розподіл фінансів за пріоритетними напрямками оперативної програми "Північ Угорщини" [6].

Пріоритети СОП	Вклад ЄС, млн євро	Громадський внесок, млн євро	Загальні державні субсидії, млн євро
Регіональна транспортна інфраструктура	90,95	16,05	107,01
Конкурентоспроможність місцевої економіки	130,96	23,11	154,07
Туризм	188,19	33,21	221,40
Політика врегулювання	257,19	45,38	302,58
Політика соціальної згуртованості	203,87	35,97	239,85
Технічна допомога	32,53	5,74	38,27
Разом	903,72	159,48	1063,20

Формування і реорганізація необхідних елементів транспортної інфраструктури до 2013 р. є істотним чинником, котрий сприяє процесу інтеграції Угорщини в ЄС. Реалізація транспортної політики потребує набагато більше ресурсів, ніж угорський уряд традиційно виділяє на аналогічні заходи (за "залишковим принципом"). Це означає, що уряд має взяти на себе ініціативу сприяння транскордонного співробітництва та зростання пріоритетності інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури.

Ресурси для фінансування розвитку транспортної інфраструктури будуть надходити з державного бюджету, а також із бюджету Європейського союзу на основі спільного фінансування. Використовувати кошти Фонду солідарності, насамперед для асигнувань таких масштабних інвестиційних проєктів, як пан-європейського коридору і TEN-T елементів.

Таким чином, запровадження і реалізація Секторних операційних програм у різних країнах Європи відбувається поетапно. Що ж стосується проведення СОП у галузі транспорту, то тут дії держав – членів ЄС є рішучими й одноставними. Секторні операційні програми є одним з багатьох інструментів політики згуртування, яка покликана скоротити розрив між рівнями розвитку різних регіонів ЄС. Ця політика зосереджена на основний розвиток інфраструктури та міжнародних перевезень. З часом вона має привести до створення загальних правил і положень для транспортного сектору загалом і, цим самим, створити ефективний ринок перевезень на території ЄС та сусідніх держав. Семирічний програмний підхід до вироблення політики, що базується на стабільному та прогнозованому бюджеті значно поліпшує довготермінове бюджетне планування в багатьох державах-учасниках та регіонах. Окрім того, політика згуртування допомагає визначити пріоритети державних інвестицій, що приводить, до більш ефективного і результативного використання не тільки тих фінансових ресурсів, які співфінансуються Співтовариством, а й державних інвестицій загалом. У такий спосіб політика згуртування впливає на процес інвестування, спрямовуючи його на забезпечення вищої продуктивності та стабільності. ЄС також підтримує інші програми транскордонного та регіонального співробітництва в більших регіональних масштабах. Особлива увага в реалізації буде приділена цим програмам, щоб використати потенціал синергії та уникнути їхнього накладання.

Східна регіональна програма ЄІСП 2007-2013 рр.

Східна Регіональна Програма ЄІСП охоплює сім Західноєвропейських та Південно-Кавказьких країн, зокрема й Україну. Вона підтримуватиме співробітництво з ключових регіональних питань, визначених у Стратегічному документі 2007-2013 рр. та індикативній програмі 2007-2010 рр.

Інтеррег IV/С Міжрегіональна Програма 2007-2013 рр. [1].

Міжрегіональна програма Інтеррег IV /С зосереджує свою підтримку на місцевих та регіональних органах влади та органах, які керуються у своїй діяльності господарським (державним) правом. Проекти повинні залучати партнерів, щонайменше, із трьох різних країн, з яких дві повинні бути країнами-членами ЄС.

Програма Транснаціонального Співробітництва Південно-Східної Європи 2007-2013 рр.

Програма транснаціонального співробітництва Південно-Східної Європи (ПСС /SEE) охоплює регіони шістнадцяти країн. Деякі заходи (наприклад, сприяння інноваціям, охорона навколишнього середовища тощо) підтримують програми ПСС та СОП. Відповідно, повинна бути досягнута синергія, з метою запобігання подвійного фінансування. Пріоритети програми сконцентровані на загальних потребах прийнятних регіонів, які є спільно визначеними у СОП.

Таким чином, реалізація Спільних операційних програм набуває зростаючих масштабів в умовах подальшого розширення Євросоюзу. Протягом періоду здійснення СОП будуть шукати доповнювальні елементи та можливості синергії в різних інфраструктурних проектах. Основна увага приділятиметься тому, щоб сконцентрувати доступні фонди на створення спільного Європейського потенціалу їхнього розвитку. Реалізація таких проектів у рамках відповідних Програм, дає змогу об'єднаними зусиллями різних держав вирішити існуючі соціально-економічні проблеми та підвищити рівень розвитку виробничої інфраструктури, що допоможе ефективно подолати розрив між регіонами Європейського угруповання.

Література

1. INTERREG IVB Северо-Западной Европы. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.nweurope.eu>.
2. Варнавский В.Г. Мировой кризис и рынок инфраструктурных проектов / В.Г. Варнавский // МЭ и МО. – 2010. – № 1. – С. 38-46.
3. Злоказова Н.Е. Расширение ЕС: за и против с позиции его членов / Н.Е. Злоказова // МЭ и МО. – 2004. – № 1. – С. 62-70.
4. Матвійшин Є.Г. Зарубіжний досвід надання державної підтримки розвитку потенціалу відсталих і депресивних територій / Є. Матвійшин О.С. Нема // Науковий вісник УкрДЛТУ : зб. наук.-техн. праць. – Львів : Вид-во УкрДЛТУ. – 2009. – № 3. – С. 43-50.
5. Золотницький А.В. Реформи залізничного транспорту в Німеччині / А.В. Золотницький // МЭ и МО. – 2008. – № 5. – С. 75-81.
6. The Central Europe Programme. A European Territorial Cooperation Programme (2007-2013). [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.central2013.eu/kick-off/about.htm>.
7. Офіційна веб-сторінка Європейської Комісії // Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit. [Електронний ресурс]. – Доступний з http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/107589.pdf.

8. Benefiting from globalization. Transport sector contribution and policy challenges / 17th International Symposium on Transport Economics and Policy // Introductory Reports and Summary of Discussions. 25-27 october 2006. – 466 p.

9. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура в системі світового господарства / А.В. Рибчук // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 1(91). – С. 49-58.

10. Хахлюк А.М. Інфраструктурні галузі у світовому господарстві : підручник / А.М. Хахлюк / за ред. А.С. Філіпенко. – К. : Вид-во "Либідь", 2001. – С. 273-294.

11. Илья Могилевкин. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее : монография / И.М. Могилевкин. – М. : Изд-во "Магистр". – 2010. – 317 с.

Vata 3.I. Роль совместных операционных программ в развитии производственной инфраструктуры новых стран Европейского Союза

Исследовано влияние секторных операционных программ на развитие производственной инфраструктуры новых стран ЕС. Проанализирована практика развитых стран в становлении и развитии региональных инфраструктурных программ и использования их потенциала в различных областях общественной и экономической жизни.

Ключевые слова: региональная производственная инфраструктура, секторные операционные программы, Европейское сообщество, диспропорция в уровнях развития регионов, Структурные фонды, европейская политика сплочения.

Vata Z.I. The role of sectoral operational programs in the development of industrial infrastructure of the new EU countries

The impact of sectoral operational programs for the development of industrial infrastructure of the new EU countries is examined in the article. Analyzed the practice of developed countries in development of regional infrastructure programs and their potential use in various fields of social and economic life

Keywords: regional industrial infrastructure. sectoral operational programs,, European Community, disproportion in levels of regional development, Structural Funds, European Cohesion policy

УДК 330.34.01

Доц. О.Я. Галушак, канд. екон. наук;

здобувач Н.Ю. Жаровська – Тернопільський НТУ ім. Івана Пулюя

СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ ІННОВАЦІЙ НА ВИТРАТИ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Розкрито важливість оцінювання впливу інновацій на витрати машинобудівних підприємств. Проаналізовано динаміку кількості інноваційно активних підприємств України. Сформовано стадії інноваційного процесу машинобудівних підприємств.

Ключові слова: інновації, машинобудування, витрати, дохід.

Постановка проблеми. Оцінювання впливу інновацій на витрати є питанням, яке потребує вирішення, і є одним із найскладніших об'єктів дослідження. Економіка України залишається несприятливою до науково-технічних нововведень через низький рівень виробничої бази промисловості та слабе фінансування державою науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок. У своїх працях [1-3] вчені висловлюють думку, що зміни базового продукту, а тим більше нові розробки, можуть значною мірою збільшувати витрати на виробництво, а відсутність розрахунків ефективного впровадження інновацій пов'язана не лише із браком кваліфікаційних працівників, але й відсутністю досвіду роботи у подібній сфері. Тому для дослі-