

економічний механізм стимулювання екобезпечного сільськогосподарського виробництва, в який входять такі основні блоки: економічні важелі та стимули, що дозволяють забезпечити зацікавленість у виробництві екологічно чистої продукції; економічні санкції, які необхідно застосовувати до забруднювачів навколишнього середовища та порушників технології виробництва екологічно чистої продукції; організаційно-правові заходи – для покращення ефективності застосування окремих елементів економічного механізму [3, с. 278-283].

Необхідно відзначити, що в даному механізмі заохочувальні важелі впливу включають, насамперед, застосування пільгового оподаткування і кредитування, а також цінове стимулювання природоохоронної діяльності. При цьому, критеріями для вжиття заходів економічного стимулювання власників землі та землекористувачів до раціонального використання та охорони земель на регіональному рівні є, насамперед, ефективність відтворення і підвищення родючості ґрунтів відносно їх базового рівня при одержанні угідь у власність чи користування. Тут, маються на увазі показники підвищення вмісту у ґрунті гумусу та інших поживних речовин; зниження кислотності, заболоченості, засоленості та залісненості, а також створення протиерозійних споруд та виконання лісомеліоративних заходів землевласниками та землекористувачами. При цьому для визначення доцільності застосування заходів економічного стимулювання екологізації природокористування на місцевому рівні мають бути створені відповідні комісії у складі представників управлінь земельних ресурсів, сільськогосподарських товаровиробників та представників влади з економічних питань та фінансів.

Таким чином, економічні методи управління екологізацією природокористування повинні передбачати створення таких економічних передумов, які б стимулювали землекористувачів до покращення екологічної та соціальної ефективності їх діяльності.

Враховуючи сказане вище, можна зробити висновок, що проблема відтворення і ефективного використання ресурсного потенціалу сільських населених пунктів для свого вирішення потребує системного підходу та глобальних законодавчих рішень, а також розробки окремої державної програми і її адекватного фінансування.

Література

1. *Калініченко Т. Б. До питання формування організаційно-економічного механізму управління природокористуванням: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.meprints.ksame.krakov.ua>.*

2. *Ратошнюк Т.М. Економічний механізм стимулювання виробництва екологічно чистої продукції / Т.М. Ратошнюк // Економіка АПК. – 2012. – №1 (25). – С. 150-154.*

3. *Хромушина Л. А. Екологізація сільського господарства як основа еколого-економічної безпеки / Л. А. Хромушина // Вісник СНАУ. Серія «Фінанси та кредит». – 2008. – № 1. – С. 278-283.*

Ірина СТРУТИНСЬКА

Тернопільський національний економічний університет

ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ РЕГІОН У СИСТЕМІ ПРІОРИТЕТІВ СТРАТЕГІЧНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ

Сьогодні макроекономічна стабільність є одним із пріоритетів у порядку денному країн світу, і Україна – не виняток. Вважаємо, що на сьогоднішній день Україна повинна опікуватися не лише налагодженням ситуації після критичних наслідків світової фінансової кризи, а паралельно вже зараз закладати основи для майбутнього благополуччя. Адже, формування атрибутів ринкової економіки безпосередньо стосується створення відповідної ринкової інфраструктури. Розвиток логістичної інфраструктури є однією із передумов активізації динаміки міжнародної торгівлі, інвестиційної привабливості регіонів та транскордонного співробітництва.

Посилення впливу глобалізації на національну економіку, посилює необхідність реформування вітчизняної інфраструктури логістики. У першу чергу це стосується логістичного

забезпечення регіонів країни, адже успіх України на міжнародній арені – це результат продуктивності всіх її регіонів. Саме тому, одним із першочергових завдань для економіки країни є формування регіональної транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з національною та міжнародною транспортно-логістичними системами вантажо- та товароруху, що буде сприяти входженню у світове товариство в якості рівноправного партнера.

За словами експертів протягом найближчих двох-трьох років, розвиток логістичної інфраструктури буде зумовлений зростанням великих транспортних магістралей у регіонах, таких як Дніпропетровськ для Східної України, Одеса через порт Чорного моря, а також Львів і Тернопіль для Західного регіону.

Проведені нами геомаркетингові дослідження (табл. 1) дають змогу стверджувати, що Тернопільщина дійсно має значний логістичний потенціал який потрібно максимально розвивати і використовувати.

На сьогодні регіональні диспропорції перетворилися на гальмівний чинник забезпечення високих темпів економічного зростання на всій території держави.

Як засвідчив наш досвід роботи з Тернопільською міською та обласною радами, розвиток міста і області істотно гальмувався впродовж багатьох років через брак ефективної стратегії розвитку. Відсутність стратегії – це наслідок цілої низки суттєвих протиріч у взаємовідносинах як центральних та регіональних органів виконавчої влади, так і органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на всіх рівнях управління щодо розв'язання проблем регіонального та місцевого розвитку.

Таблиця 1

Індекс конкурентоспроможності Тернопільського регіону у 2011 році

| № з/п | Показник | Рейтинг | Бал | Середнє значення за регіонами | Значення найкращого регіону | Найкращий регіон |
|-------|---|---------|------|-------------------------------|-----------------------------|------------------|
| 1. | Розмір ринку | 25 | 1,30 | 1,91 | 3,58 | Київ |
| 1.1 | Індекс розміру внутрішнього ринку | 24 | 1,26 | 1,71 | 3,44 | Київ |
| 1.2 | Індекс розміру зовнішнього ринку | 26 | 1,41 | 2,50 | 4,04 | Донецьк |
| 2. | Інфраструктура | 27 | 3,28 | 3,77 | 4,89 | Київ |
| 2.1 | Якість інфраструктури в цілому | 24 | 3,72 | 4,15 | 4,73 | Київська область |
| 2.2 | Якість доріг | 26 | 2,52 | 3,29 | 4,29 | Київська область |
| 2.3 | Якість залізничної інфраструктури | 16 | 4,82 | 4,92 | 5,54 | Харків |
| 2.4 | Якість портової інфраструктури | 17 | 2,16 | 2,73 | 5,24 | Одеса |
| 2.5 | Якість інфраструктури повітряних перевезень | 22 | 1,63 | 3,08 | 5,30 | Київ |
| 2.6 | Пасажирообіг авіаційного транспорту (на тиждень, млн. міс./км.) | 12 | 0,00 | 7,19 | 101,27 | Київ |
| 3 | Рівень розвитку бізнесу | 22 | 3,65 | 3,81 | 4,18 | Дніпропетровськ |
| 3.1 | Кількість місцевих постачальників | 19 | 4,42 | 4,65 | 5,20 | Дніпропетровськ |
| 3.2 | Якість місцевих постачальників | 17 | 3,95 | 4,02 | 4,35 | Дніпропетровськ |
| 3.3 | Рівень розвитку бізнес кластерів | 19 | 3,39 | 3,73 | 5,13 | Донецьк |
| 3.4 | Природа конкурентної переваги | 23 | 2,93 | 3,24 | 3,87 | Севастополь |

| | | | | | | |
|------|-------------------------------------|----|------|------|------|------------------|
| 3.5 | Ширина ланцюжка доданої вартості | 25 | 2,90 | 3,47 | 4,23 | Суми |
| 3.6 | Контроль міжнародної дистрибуції | 16 | 4,55 | 4,59 | 5,16 | Вінниця |
| 3.7 | Рівень розвитку виробничих процесів | 10 | 3,17 | 3,10 | 3,77 | Київська область |
| 3.8 | Рівень маркетингу | 10 | 3,95 | 3,80 | 4,50 | Київ |
| 3.9 | Готовність делегувати повноваження | 15 | 3,46 | 3,47 | 3,93 | Волинь |
| 3.10 | Ставка на професійне управління | 27 | 3,90 | 4,25 | 4,54 | Дніпропетровськ |

Примітка: сформовано автором на основі статистичних даних [1].

Саме тому, Тернопільській області і зокрема м. Тернополю, які знаходяться в стадії пошуку шляхів забезпечення стабільних темпів економічного розвитку, необхідна ефективна логістична стратегія (рис. 1), яка виступатиме спонукальним мотивом до вдосконалення (створення) сучасної логістичної інфраструктури області.

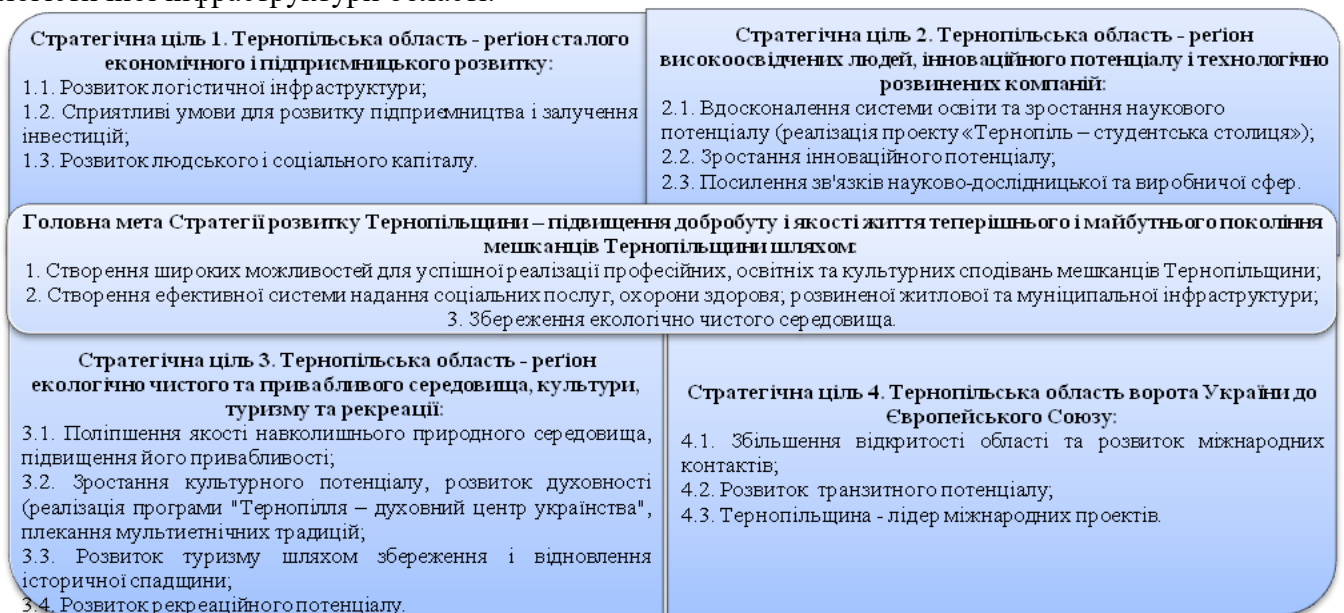


Рис. 1. Стратегічні та оперативні цілі соціально-економічного розвитку Тернопільщини до 2020 року

Примітка: розробила автор

Література

1. Ukraines Competitiveness Report 2011.pdf

Марія ТАРАСОВА

Інститут економіки промисловості НАН України, м. Донецьк

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ОБМЕЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯМ В УКРАЇНІ

Інституціональні особливості природокористування в Україні зумовлені сполученням низки факторів: (1) нестабільністю та уразливістю національної економіки до впливів зовнішніх ринків; (2) ресурсозалежністю та ресурсоємністю промислового комплексу, орієнтованого на експорт проміжних продуктів виробництва, що продукує значний техногенний вплив на довкілля; (3)