

УДК 338.43.01:636.4

О. А. Подік,
аспірант заочної форми навчання,
Житомирський національний агроекологічний університет

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ ЯК ОДИН ІЗ ГОЛОВНИХ ВАЖЕЛІВ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ СВИНАРСТВА

У даній статті висвітлюються проблеми розвитку підприємств галузі свинарства в розрізі розвитку інфраструктури регіону. Автор показує тісний взаємозв'язок між розвитком інфраструктури та ефективністю виробництва.

In this article the problems of development of enterprises of the pig breeding light up in the cut of development of infrastructure of region. An author shows close intercommunication between development of infrastructure and efficiency of production.

Ключові слова: інфраструктура, соціальна інфраструктура, сільськогосподарські підприємства, свинарство.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Проголошення України незалежною державою відкрило реальні можливості переходу її до ринку. Подолання деструктивного тоталітарно-адміністративного режиму, корінна перебудова економічних процесів шляхом здійснення радикальних реформ, спрямованих на ринкову трансформацію всіх сфер господарського життя суспільства — основні засади економічної та соціальної політики української держави.

Економічний стан аграрних підприємств у трансформаційній економіці України характеризується незакінченістю ринкових реформ, а також глибокою структурною кризою. Звідси з'являється необхідність пошуку шляхів економічної стабілізації підприємств, що передбачає теоретичне та практичне дослідження умов формування ринкової основи реструктуризації суспільного виробництва. Такою основою є адаптація первинних ланок економіки до ринкових умов.

АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

Виробничі підприємства як суб'єкти господарської діяльності постають первинними структуроутворюючими ланками економічної системи. При цьому монополізація економіки, завершення приватизаційних процесів, формування різних форм власності й нових організаційно-правових форм господарської діяльності будують основи ринкової реструктуризації підприємств.

Основним свідченням якісних змін соціально-економічної природи особливостей та форм виробничої діяльності в умовах трансформаційної

економіки є затвердження в роботі підприємств принципів комерційного розрахунку. Метою комерційної діяльності суб'єктів господарювання є отримання прибутку, тому основною умовою здійснення процесу індивідуального відтворення постає реалізація виготовленої продукції та послуг. Ось чому головне завдання ринкової реструктуризації первинних ланок економіки — це оптимізація й підтримання оптимального стану внутрішнього середовища підприємств, а також гармонійна взаємодія із зовнішнім середовищем.

У виробництві продукції мають місце не тільки основні процеси, що забезпечують кінцеві результати діяльності підприємств, але й допоміжні — що створюють умови, необхідні для безперервної дії та взаємодії основних процесів. Комплекс галузей, які виконують функції обслуговування виробництва, являє собою інфраструктуру [5, с.45]. Як будь-яка об'єктивно існуюча система, ринок володіє власною інфраструктурою.

ЗВ'ЯЗОК АВТОРСЬКОГО ДОРОБКУ ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ТА ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

У вітчизняній науковій літературі дослідженню окремих складових ринкової інфраструктури приділяється велика увага. Однак, проблема виявлення впливу ринкової інфраструктури на темпи економічного зростання ще не стала предметом глибокого дослідження, а окремі теоретичні розробки мають фрагментарний характер. Зазначена проблема має зв'язок з низкою важливих наукових і практичних завдань щодо

формування інфраструктури регіону продовольчого ринку, пом'якшення податкового тиску на виробників аграрної продукції, створення сприятливого інвестиційного клімату для суб'єктів агропродовольчого ринку.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

В економічній літературі існує чимало публікацій, присвячених пошуку шляхів впровадження інтеграційних процесів у тваринництво регіону, а саме у розвиток свинарства як основи забезпечення національного продовольчого ринку товарними ресурсами, серед них чільне місце посідають роботи П.Т. Саблука, В.М. Рабштини, М.Й. Маліка, Б.П. Дмитрука, Б.В. Губського та ін. У статті автор спирається на публікації згаданих авторів [1—4].

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Слід констатувати, що питання комплексного розвитку ринкової інфраструктури в умовах ринкової трансформації економіки, і особливо впливу інфраструктури на зростання виробництва, у вітчизняній практиці в недостатньою мірою вивчені з теоретичних позицій і майже не використовуються в практичній діяльності.

В умовах переходу до нових форм господарювання проблема формування ринкової інфраструктури є надзвичайно актуальною. Ефективно діюча сучасна ринкова інфраструктура є важливим чинником формування конкурентоспроможної національної економіки.

НОВИЗНА

Інфраструктура є, перш за все, категорією регіональної економіки: саме в регіоні відбувається комплексне обслуговування життєвих потреб. На базі комплексності інфраструктура перетворюється на систему життєзабезпечення населення. Оскільки ця сфера формується і функціонує на різних рівнях, тут стикаються галузеві й територіальні інтереси суб'єктів власності та суб'єктів господарювання. Таким чином, інфраструктура, будучи сукупністю галузей, створює необхідні умови для повноцінного життя населення і розвитку людського потенціалу. У свою чергу, кожна з галузей інфраструктури є складною соціально-економічною системою з властивими їй ознаками, властивостями, закономірностями і особливостями формування і функціонування. Разом з тим, інфраструктура може і повинна розглядатися як самостійна система вищого порядку, яка об'єднує цілком певні галузі (системи), що мають єдину загальну мету, — забезпечення життєдіяльності населення і формування умов для соціально-економічного розвитку, а також зв'язані між собою відповідними відносинами різної склад-

ності і ступеня взаємовпливу [6, с. 23]. Вивчення умов функціонування, внутрішніх зв'язків і зовнішніх чинників кожної з систем і всієї інфраструктури в цілому надзвичайно важливе і необхідне для вироблення ефективних засобів повноцінного функціонування економіки і соціальної сфери України.

МЕТОДОЛОГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ

При розробці проблеми формування оптимальної інфраструктури слід виходити з визнання того, що ринкова інфраструктура призначена для регулювання взаємодії елементів ринкової системи, оптимізує рух товарно-грошових потоків і забезпечує розвиток ринкових взаємовідносин, а вплив на виробництво через інфраструктуру є найбільш ефективним засобом регулювання економіки.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Термін "інфраструктура" походить від латинських слів *infra* — нижче і *structura* — будова, розташування. Інфраструктура — це економічна категорія, яка є частиною сфери матеріального виробництва, що сприяє отриманню великої кількості кінцевої продукції. Вона є невід'ємною частиною продуктивних сил суспільства, що забезпечує нормальне функціонування підприємств. Інфраструктуру прийнято поділяти на дві групи: виробничу і соціальну. У виробничу інфраструктуру входять галузі, що обслуговують сільськогосподарське виробництво, в соціальну — галузі, що забезпечують нормальну трудову діяльність працівників та сприяють відтворенню робочої сили [8, с. 56].

В умовах переходу до нових форм господарювання проблема формування ринкової інфраструктури є надзвичайно актуальною. Ефективно діюча сучасна ринкова інфраструктура є важливим чинником формування конкурентоспроможної національної економіки.

Зміни в економіці країни не можуть не відбитися на її структурних інститутах: установах, організаціях, що обслуговують і забезпечують взаємодію окремих частин економіки, у тому числі й на інфраструктурі ринку. Слід звернути увагу на відсутність єдиної точки зору щодо оцінювання ефективності функціонування виробничої та соціальної інфраструктури, а також низьку ефективність систем управління, що застосовуються в інфраструктурі підприємств України. Як показує аналіз, ставлення до елементів інфраструктури як до другорядних підрозділів відносно організаційно-технічного рівня її розвитку зумовили необхідність оперативного та комплексного розв'язання нагальних проблем.

Особливо посилюється взаємозв'язок і взаємний вплив між основним виробництвом і інфраструктурою, без неї різко знижується ефективність сільськогосподарського виробництва, в

тому числі й виробництва продукції свинарства. Не перебільшуючи, можна сказати, що інфраструктура стала основним елементом відтворювального процесу. Проте, на підприємствах і в установах інфраструктури капітал обертається повільніше, прибуток може бути менше. Тому приватні підприємці не завжди зацікавлені вкладати капітал в їх розвиток.

Ця суперечність більше або менше задовільно вирішується в умовах панування державного монополістичного апарату, коли значна частина витрат на розвиток інфраструктури перекладається на державний бюджет. А це в свою чергу стає умовою переходу окремих галузей інфраструктури в державну власність [5, с. 23].

Головна причина серйозного відставання інфраструктурного комплексу з'явилася з появою помилкової концепції залишкового принципу щодо її розвитку. Багато десятиліть до виробничої інфраструктури ставилися, як до сфери обслуговування матеріального виробництва, а не як до складової частини відтворювального процесу. В процесі виробництва вона стає все більше важливим чинником інтенсифікації господарського комплексу і підвищення його ефективності, тобто сам відтворювальний процес стає вже неможливим без високорозвинутої інфраструктури, як не можливий сам процес виробництва, скажімо, без знарядь і предметів праці. Інфраструктура виступає, ніби "нервово-клітинною" системою єдиного ринкового господарського механізму. Вона зв'язує в єдине ціле всі галузі економіки, економічні райони, області, регіони країни.

Розглянемо видатки бюджету Житомирської області на розвиток різних сфер господарювання, що впливають прямо або опосередковано на розвиток інфраструктури в регіоні (табл. 1).

З даної таблиці видно, що видатки на соціально-культурну сферу у 2007 році порівняно з 2004 роком зросли у 2,1 рази, на житлово-комунальне господарство у 2,5 рази. Тобто можна стверджувати, що видатки на соціальну інфраструктуру у 2007 році з боку держави зросли більш як у 2 рази порівняно з 2005 роком. Разом з тим, видатки на розвиток виробництва товарів та послуг у регіоні у 2007 році виросли у 2,7 рази порівняно з 2004 роком. Нерівномірне зростання розподілу коштів на розвиток сфер матеріального та нематеріально виробництва, в даному випадку збільшення обсягів фінансування промисловості, енергетики, будівництва, сільського господарства та мисливства, рибного господарства, транспорту, зв'язку, телекомунікації, призводить до уповільнення темпів розвитку соціальної

Таблиця 1. Державні видатки бюджету Житомирської області, млн грн.

№ пп.	Найменування видатків	роки			
		2004	2005	2006	2007
1.	Соціально-культурна сфера	528,4	679,2	811,9	1119,8
2.	Житлово-комунальне господарство	20,3	25,3	30,4	50,6
3.	Промисловість, енергетика, будівництво, сільське господарство та мисливство, рибне господарство, транспорт, зв'язок, телекомунікації, інформатика	46,7	67,5	122,6	126,7

інфраструктури в регіоні порівняно з виробничою. Спробуємо детальніше визначити вплив та значення саме соціальної інфраструктури в економічному зростанні області.

Важливим стратегічним завданням України є прискорення розвитку соціальної інфраструктури, роль якої в економічному житті суспільства недооцінювалась. Транспорт і зв'язок належать до матеріального виробництва, бо пов'язані з процесом виробництва, і водночас до нематеріального виробництва, бо пов'язані з обслуговуванням людей [8, с. 125].

Приведемо коротку характеристику розвитку соціальної інфраструктури та спробуємо визначити її вплив на розвиток галузей АПК зокрема свинарства. Отже, на початок 2007 року в Житомирській області чисельність населення складала 1345 тис. чоловік, що на 77 тис. чол. менше ніж у 2002 році. Кількість осіб працездатного віку за досліджуваний період скоротилася на 11 тисяч або на 2 %. В 2007 році в цілому по області природне зниження населення за рік склало — 14,5 тис. чол., а в сільській місцевості — 10,1 тис. чол.

За досліджуваний період погіршилися основні показники розвитку та діяльності соціальної інфраструктури, за виключенням телефонного зв'язку. За період з 2002 по 2007 рік зменшилася кількість дошкільних закладів на 5%; бібліотек на 11,7%; закладів клубного типу на 12,5%; кіноустанов на 89,5%; лікарняних закладів на 9,3%; підприємств роздрібної торгівлі на 13%; рівень забезпеченості житлом у сільській місцевості зменшився на 3%. В розвитку сільських шкіл спостерігається тенденція до зменшення кількості шкіл, з одночасним скороченням кількості вчителів та учнів. Загальна житлова площа збільшилася на 2,4%, за рахунок розвитку приватного сектора; кількість домашніх телефонних апаратів на 100 сімей зросла на 17%. Негативним, на наш погляд, є той факт, що на початок 2002 р. тільки забезпеченість дитячими дошкільними закладами та будинками культури перевищувала нормативні показники, по інших галузях спостерігається значне відставання від нормативів, найбільшим воно є по забезпеченості посадочними місцями в закладах громадського харчування, робочими місцями в установах служби побуто, квартирни-

ми телефонами, медичними ліжками в лікарнях.

Для цього потрібно рівень розвитку соціальної інфраструктури розглядати як цілісну систему рівнів розвитку окремих її структурних підвидів.

У загальному вигляді рівень розвитку інфраструктури може бути визначений як сума його окремих соціальних, за наступною формулою:

$$I = \sum_{i=1}^N k_i \times I_i \quad (1)$$

де I — загальний рівень розвитку інфраструктури;

I_i — окремі види соціальної інфраструктури;

N — число окремих видів соціальної інфраструктури;

k_i — ваговий коефіцієнт для кожного виду соціальної інфраструктури.

У такому вигляді рівень розвитку інфраструктури визначає вплив або показує, наскільки (у відсотках) збільшилось/зменшилось виробництво продукції завдяки розвитку окремих складових інфраструктури.

Для кількісної оцінки окремих рівнів розвитку може бути використаний індексний метод. Окремі індекси показників-стимуляторів, тобто показників, що характеризують позитивні соціально-економічні явища в сільській місцевості, можуть бути визначені за формулою:

$$I_k = \frac{R_i - R_{\min}}{R_{\max} - R_{\min}} \quad (2)$$

де I_k — показник впливу на розвиток інфраструктури;

R_i — значення показника i -го району;

R_{\min} — мінімальне значення показника;

R_{\max} — максимальне значення показника.

Таким чином, використовуючи дані методи, можна визначити вплив кожного елементу інфраструктури на виробництво додаткової одиниці продукції. Так, наприклад, відомо, що кваліфікація кадрів є одним з визначальних факторів ефективності виробництва продукції не тільки в галузі свинарства, а будь-якої галузі економіки. В свою чергу їх кваліфікація залежить в основному від наявних навчальних закладів, що існують в регіоні. А наявність навчальних закладів залежить від рівня соціального розвитку регіону. В свою чергу зацікавленість в роботі кваліфікованих робітників з інших регіонів знову ж таки залежить від рівня соціального розвитку регіонів, а саме: наявності житла, шляхових сполучень, зв'язку, дошкільних навчальних закладів та шкіл, об'єктів соціального і культурного побуту і таке інше.

У результаті проведеного аналізу статистичних даних в Житомирській області було встановлено, що більшість підприємств з найбільшою ефективністю виробництва продукції галузі свинарства знаходяться поблизу великих міст, а підприємства з низькою ефективністю виробництва знаходяться у віддалених районах області та мають тенденцію до зменшення кількості поголів'я. Отже, можна припустити, що розвиток ін-

фраструктури регіону має чи не вирішальне значення для розвитку підприємств галузі свинарства.

ВИСНОВКИ

Нова концепція розвитку інфраструктури повинна відображати не тільки зростання його ролі як умови відтворення, але і як прямого і безпосереднього чинника створення національного доходу суспільства. Разом з прямою участю інфраструктура також опосередковано сприяє збільшенню національного доходу через підвищення професійного рівня робочої сили, зміцнення її здоров'я, створення умов для гармонійного розвитку особи.

Виходячи з вищевказаної характеристики можна стверджувати, що соціальна інфраструктура області потребує докорінних змін. Рівень розвитку соціальної інфраструктури необхідно розглядати як цілісну систему рівнів розвитку окремих її структурних підвидів.

Разом з тим, перш за все, необхідно визначити пріоритети розвитку інфраструктури. Визначення величини загального рівня розвитку соціальної інфраструктури і виявлення ступеня використання його структурних підвидів дозволяє знайти найбільш ефективні шляхи розвитку. Поряд з відбором показників, необхідних для розрахунку складових окремих видів інфраструктури, виникає проблема їхнього виміру та співвіднесення між окремими сільськими поселеннями. Для кількісної оцінки окремих рівнів розвитку використовується індексний метод.

Література:

1. Саблук П.Т., Малік М.Й., Валентинов В.А. Формування міжгалузевих відносин: проблеми теорії і методології. — К.: ІАЕ, 2002. — 294 с.
 2. Рабштина В.М., Писаренко В.В., Махмудов Х.З. Основи маркетингу в галузях АПК. — Дніпропетровськ: Зоря, 2002. — 416 с.
 3. Губський Б.В. Аграрний ринок. — К.: Нора-прінт, 2006. — 203 с.
 4. Березін О.В. Проблеми формування продовольчого ринку України: монографія. — К.: Вища школа, 2002. — 211 с.
 5. Рузавін Г.І. Основи ринкової економіки. М.: ЮНІТИ. 2006.
 6. Основи економічної теорії / За ред. Гальчинського А.С., Єщенко П.С., Палкіна Ю.І. — К.: Вища школа, 2005.
 7. Основи економічної теорії (суспільне виробництво. Ринкова економіка.). — К.: Либідь, 2006.
 8. Основи економічної теорії / За ред. Климка Т.Н., Нестеренко В.П. — К.: Вища школа, 2006.
 9. Курс економічної теорії. / Під ред. Чепурина М.Н. — Кіров, 2006.
- Стаття надійшла до редакції 07.10.2009 р.