

УДК 330.111.4

К. А. Андрющенко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,
ДВНЗ "Київський університет управління та підприємництва"

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРИРОДИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

К. Andriushchenko,
candidate of economic sciences, associate professor, associate professor of department of economy of enterprise,
State higher educational establishment is the "Kyiv university of management and enterprise" Kyiv

CONCEPTUAL PRINCIPLES STUDY OF THE NATURE OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE COMPLEX IN THE NATIONAL ECONOMY

Запропоновано авторське визначення інфраструктури як сфери діяльності людини, "сукупність галузей" підприємств, які забезпечують виконання певних функцій у процесі суспільного виробництва. Обґрунтовано включення в інфраструктуру практично всіх галузей національної економіки за винятком промисловості та сільського господарства. Визначенно поелементні складові інфраструктури на основі узагальнення зарубіжних досліджень.

An author's definition of infrastructure as a sphere of human activity, "a set of industries' businesses in order to perform certain functions in the process of social production. Grounded inclusion is practically all sectors of the national economy with the exception of industry and agriculture. Definition of unit components of the infrastructure based on a synthesis of foreign studies.

Ключові слова: інфраструктура, сукупність галузей, суспільне виробництво, національна економіка, виробничий інфраструктурний комплекс, процес розширеного відтворення.

Key words: infrastructure, a set of industries, social production, the national economy, industrial infrastructure complex, process of expanded reproduction.

ВСТУП

Сутність національної економіки полягає в тому, що вона являє собою сформовану систему національного і суспільного відтворення держави, у якій між собою взаємопов'язані галузі, види та форми суспільної праці, що склалися в результаті тривалого історичного еволюційного розвитку конкретної країни. Структурний аналіз національної економіки, за словами його основоположника Р. Бара, дозволяє провести більш повний і всебічний аналіз економічних процесів. Виходить він з того, що структура є способом упорядкування різних одиниць в економіці та формування між ними органічної взаємодії.

Процес економічної деструктуризації, безсумнівно, має цивілізовані коріння і глибоко раціональну основу: він дозволяє повніше, ніж в умовах централізованого керованого господарства мобілізувати місцеві ресурси та джерела економічного зростання, підвищувати на цій ос-

нові ефективність суспільного виробництва. Децентралізація отримала загальносвітовий характер і охоплює країни з різним рівнем економічного розвитку та ступенем зрілості ринкових відносин.

Особливості сучасного історичного періоду такі, що в міру поглиблення процесу територіального усупільнення в межах держави формуються території, які становлять відокремлені територіальні утворення, що характеризуються виробничою специфікою [1].

Предметом економічної теорії є вивчення відносин і взаємин людей у процесі ефективного використання обмежених ресурсів в інтересах задоволення потреб людини і суспільства. Дослідження економічної системи як єдиного цілого здійснюється в макроекономіці. Вихідною категорією макроекономічного аналізу є "національна економіка". В історії економічної думки її зміст постійно уточнювався і збагачувався.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Так, Д. Рікардо визначав націю в економічно-му плані як географічний простір, що володіє природними факторами, (ґрунтами з не рівномірною родючістю), що обумовлює характер економічної діяльності. Д. Ст. Міллер розумів під країною — регіон, всередині якого фактори виробництва мобільні, але їх мобільність обмежується державними валютними рубезами. Фр. Перру характеризував націю як сукупність індивідуума і груп, що підкоряються державі, що володіє монопольним правом на використання державного примусу [2].

Один із засновників інституціоналізму Фр. Лист у своїй роботі "Національна система політичної економіки" під національною економікою розглядав цілісне економічне утворення, яке розвивається та існує за власними законами, залежних від історії, традицій, законодавства. В. Рошер розглядав відмінності національних особливостей країн, які проявляються в здібностях, ступеня розвитку, сформованих інститутах окремих народів [2].

На думку Г. Шмоллер, господарський образ країни формують соціально-історичні, і національно-психологічні, етнічні і навіть антропологічні фактори. Г. Шмоллер звернув увагу на "економічну психологію" того чи іншого народу, яка надає неповторність національній економіці і так само висловив думку, що не може бути універсальних правил і рішень, придатних для всіх країн і часів [2].

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є дослідження концептуальних засад виникнення природи розвитку виробничого інфраструктурного комплексу, а також визначення її місця в національній економіці.

РЕЗУЛЬТАТ

До виробничого інфраструктурного комплексу відноситься сукупність взаємопов'язаних і однорідних за своєю економічною природою галузей, ланок і видів діяльності народногосподарського комплексу, об'єднаних функціональним призначенням обслуговуючого характеру. Головним для них є те, що на відміну від промисловості, будівництва і сільського господарства вони не створюють нового продукту. Інфраструктура лише надає об'єктивно необхідні матеріальні, енергетичні, інформаційні та інші послуги в цілях нормального функціонування і поступального розвитку суспільного виробництва, якісного і економічного забезпечення його базисних і самих інфраструктурних галузей засобами і предметами праці. Оскільки праця, реалізується в цих послугах, є продуктивною і носить суспільно необхідний характер, то діяльність по виробничому обслуговуванню галузей національної економіки збільшує вартісне вираження сукупного суспільного продукту і національного доходу.

В організаційно-галузевому відношенні ядром виробничого інфраструктурного комплексу є матеріально-технічне постачання і збут, оптова торгівля, система заготівель і зберігання сільськогосподарської продукції, всі види і галузі вантажного транспорту і зв'язок для потреб суспільного виробництва. Крім того, до неї включають мережу шляхів сполучення (залізничні та автомобільні дороги, нафто- і газопроводи, внутрішні водні шляхи та тощо), різні види магістралей і комунікацій, іригаційні та меліоративні споруди, системи передачі всіх видів енергії (електричної, тепла, пара), водопостачання, системи передачі та зберігання інформації, комплекс об'єктів з охорони навколишнього середовища, підрозділи і організації, які надають ділові послуги (науково-технічні, управлінські, фінансово-кредитні та страхові установи) та тощо.

Отже, функціональним призначенням виробничого інфраструктурного комплексу та її основною ознакою є не виробництво предметів, праці і споживання, а лише надання суспільно необхідних продуктивних послуг з переміщення, зберігання, передачі компонентів суспільного продукту для потреб і цілей безпосередньо матеріального виробництва.

Таким чином, з відомою мірою умовності в залежності від виду послуг, функціонального характеру діяльності можна виділити наступні складові частини і підрозділи виробничого інфраструктурного комплексу: транспортно-постачальницьку, водно-енергетичну, інформаційну, екологічну або природоохоронну, ділового обслуговування, заготівельно-торговельну, інтеграційно-меліоративну, магістрально-комунікаційну. Якщо взяти в якості ознаки масштаби системи виробничого обслуговування, то виділяються такі види інфраструктури, як міжнародна, народногосподарська, регіональна і локальна (на рівні підприємств і об'єднань). Класифікація за галузевою ознакою дозволяє відмежувати виробничий інфраструктурний комплекс промисловості, сільського господарства та будівництва.

Ефективність функціонування виробничого інфраструктурного комплексу та її пропускна спроможність як сфери обігу різних частин виробленого суспільного продукту, у свою чергу, обумовлюється розвитком національної економіки, закріпленими за її галузями і господарськими системами (стан матеріально-технічної бази, ступінь забезпеченості робочою силою необхідного рівня кваліфікації, працездатності і соціальної активності); якістю та ефективністю управління національною економікою [3].

Удосконалення регулювання виробничого інфраструктурного комплексу на національному рівні передбачає формування організаційно-методичного забезпечення її розвитку, включаючи підготовку методичних матеріалів, розробку кількісних закономірностей і нормативів, проекти документів організаційного та правового регулювання.

Питанням безпосереднього аналізу виробничого інфраструктурного комплексу, особливо на національному рівні, присвячено порівняно незначне число публікацій.

Недостатня розробленість проблеми виробничого інфраструктурного комплексу пояснюється тим, що вона в більшості робіт не виступала як самостійний об'єкт дослідження.

Методологічна складність полягає в тому, що немає чітких критеріїв, на основі яких можна було б характеризувати ефективне функціонування виробничого інфраструктурного комплексу, що призводило до відомого звуження її ролі та значення у розвитку господарських комплексів. А також змушувало розглядати її як пасивний елемент територіальної структури господарства, що забезпечує тільки поточні потреби виробництва і населення.

Між тим, значимість раціонального розвитку інфраструктури, найбільшою мірою, проявляється при довгостроковому плануванні розвитку територій.

Специфічне і функціональне призначення однієї із групи галузей, у національній економіці називають "виробничим інфраструктурним комплексом", її у системі матеріального виробництва виділяв ще К. Маркс.

Зокрема в "Капіталі" зазначалося, "Крім тих речей, за допомогою яких праця впливає на предмет праці і які, так чи інакше, служать провідниками його діяльності, в ширшому сенсі, до засобів процесу праці відносяться всі матеріальні умови, необхідні взагалі для того, щоб процес мав змогу відбутися. Прямо вони не входять до нього, але без них він або зовсім неможливий, або може відбуватися лише в недосконалому вигляді".

Термін "інфраструктура" активно використовується не тільки в економіці, а також у політиці, техніці, будівництві, військовій справі та тощо. Така багатоаспектність пояснюється можливістю характеризувати його за допомогою структурного взаємозв'язку елементів у різних системах.

Широке застосування терміна "інфраструктура" викликає необхідність системної класифікації елементів інфраструктури. Найбільшу трудність при проведенні системної класифікації представляє обґрунтованість визначення меж даної системи і її основних елементів.

Вважаємо недоцільним пропонувати сувору і жорстку класифікацію інфраструктурних об'єктів.

Автором запропоновано визначення інфраструктури — не просто накопичене матеріальне багатство, а сферу діяльності людини, "сукупність галузей" підприємств, які забезпечують виконання певних функцій в процесі суспільного виробництва.

Пропонуємо включити в інфраструктуру практично всі галузі національної економіки за винятком промисловості та сільського господарства.

Одна група економістів (С.А. Хейман, С.С. Носова, В.Г. Терентьев, Ю.В. Блохін, В.П. Лі-

щини, Д.Т. Новіков, Н. І. Білоусова та інші) визначають інфраструктуру як комплекс загальних умов, необхідних для розвитку структуроутворюючих галузей національної економіки (промисловість, сільське господарство, будівництво). Вони використовують як основу теоретичне положення К. Маркса про те, що галузі інфраструктури є "загальні умови суспільного процесу виробництва" [4].

Друга група економістів (В.А. Жамін, В.П. Красовський, А.Ю. Шаріпов та інші) визначають інфраструктуру як комплекс галузей, основною функцією яких є забезпечення різноманітних послуг (у широкому сенсі), що забезпечують розвиток профільюючих галузей.

Однак у всіх наведених визначеннях відправним моментом є те, що інфраструктура не створює продукту в матеріально-речовій формі, вона лише створює певні умови для його виробництва [4].

Крім того, на жаль, більшість авторів обмежує розгляд інфраструктури галузевою або виробничою ланкою економіки, не приділяючи належної уваги територіальному аспекту її розвитку. Винятком є дослідження професора С.С. Носовий, яка окреслила перспективи розуміння ролі, значення інфраструктури в масштабі територіальних утворень: економіки країни і всього світу.

Така постановка питання вже знайшла практичне застосування з точки зору спільних зусиль багатьох держав в освоєнні космосу, нафтовидобутку і транспортування нафти і газу, збереження екології земної кулі та тощо.

Наведені в даній роботі погляди ряду провідних фахівців, а також точки зору найбільш відомих зарубіжних фахівців свідчать про досить серйозні розбіжності по суті, складу, галузевої та обласної приналежності окремих елементів інфраструктури.

Можливо, чисто з практичного боку, питання поелементного складу інфраструктури і не є сьогодні актуальним, але з позиції методології дослідження інфраструктури — це одна з найважливіших проблем. Погляди значного числа зарубіжних дослідників інфраструктури по багатьом положенням збігаються з вітчизняними авторами.

Серед останніх робіт вчених-економістів, присвячених питанням вивчення інфраструктури, заслуговують уваги праці А.У. Альбекова, В.Н. Стаханова, В.П. Федько.

Зокрема, проф. В.П. Федько під виробничим інфраструктурним комплексом розуміє "сукупність галузей і підгалузей економіки, основними функціями яких є надання виробничих послуг, що забезпечують стійке здійснення економічного обороту на рівні країни в цілому або окремого її регіону. Вони створюють загальні умови для розміщення та успішного функціонування суспільного виробництва" [5].

Узагальнюючи, що виникнення інфраструктури є результатом розвитку національної економіки

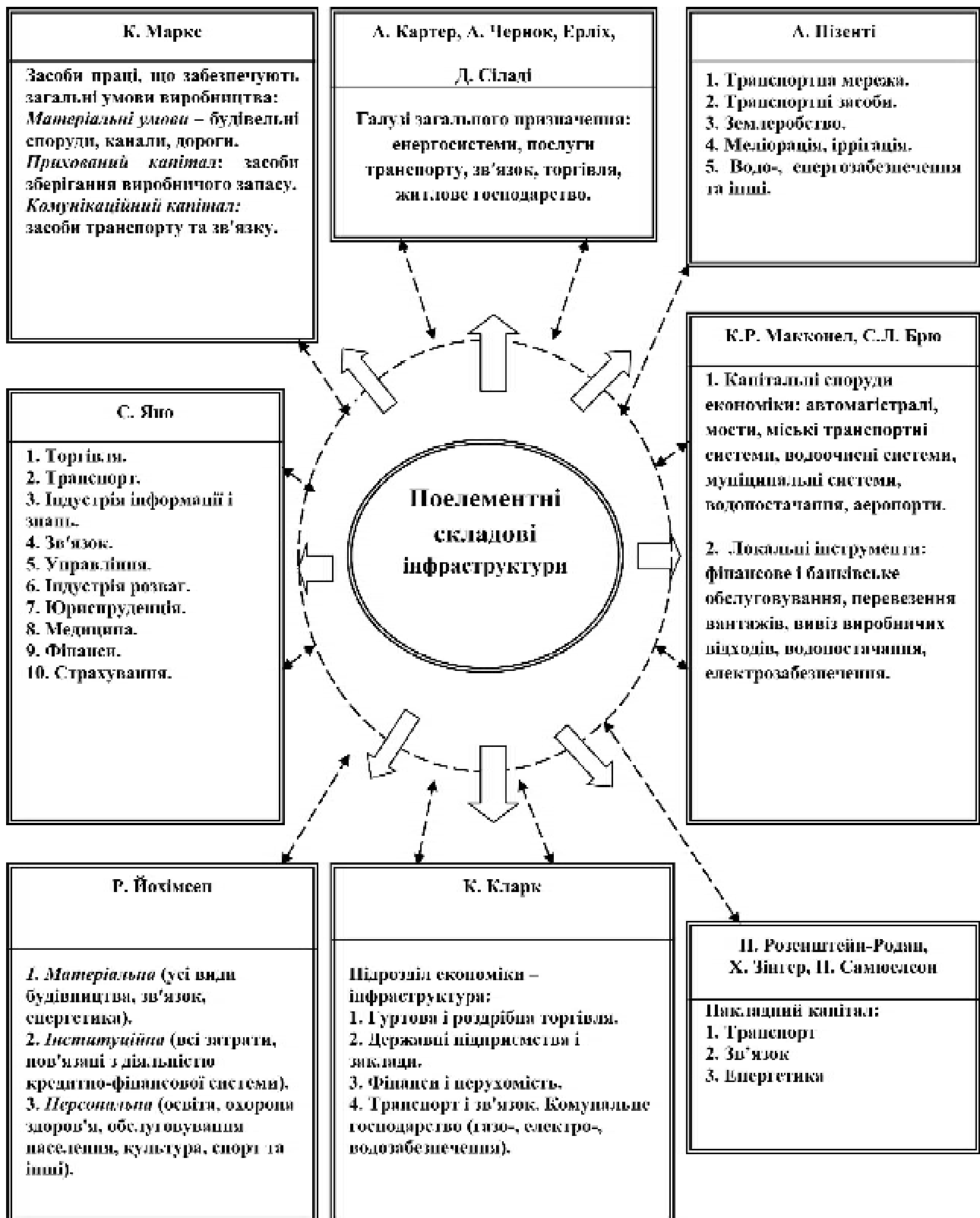


Рис. 1. Поелементні складові інфраструктури на основі узагальнення зарубіжних досліджень

суспільства, а її зміст визначається внутрішньою економічною єдністю, до неї входять галузі з певним функціональним призначенням в системі су-

пільного відтворення. Більшість галузей і підгалузей, які входять до виробничого інфраструктурного комплексу, беруть безпосередньо або опосе-

редковано участь в суспільному виробництві, хоча кінцевого продукту і не виробляють. Їх функціональне призначення в системі суспільного відтворення полягає в тому, що в них продовжується процес матеріального виробництва, а жива праця у вигляді послуги, витрачається тут, чим збільшує вартість сукупного продукту, при цьому матеріально-речова форма споживчої вартості залишається незмінною.

Пропонуємо, розглядати інфраструктурний комплекс як матеріально-речовий фактор і складовий елемент відтворювального процесу. Слід також відмовитися від підходу до оцінки інфраструктури тільки як сфери обслуговування.

Як правомірно зазначає І.М. Кротова, "...об'єднання галузей інфраструктури тільки за ознакою виконання послуг є недостатньо обґрунтованим, тягне за собою необхідність розмежування "сфери обслуговування", "сфери послуг", "інфраструктури" в термінах "вже" і "ширше", що неоднаково вирішується різними авторами".

Отже, у суспільному виробництві інфраструктура все більше інтегрує з загальногосподарських комплексом і стає важливим фактором його інтенсифікації і підвищення ефективності, тобто сам відтворювальний процес стає вже неможливим без високорозвиненої інфраструктури. Роль інфраструктури значно зростає в міру зростання усупільнення виробництва (рис. 1).

Поглиблення зв'язків між виробниками, все більше об'єднання виробництва в єдиний процес роблять вже неможливим виробничий процес без інфраструктурного комплексу, як неможливий сам процес виробництва, скажімо, без знарядь і предметів праці.

Інфраструктура виступає як би "нервово-клітинною" системою єдиного народногосподарського комплексу, пов'язуючи в єдине ціле всі галузі національної економіки.

Наведені думки вчених-економістів дозволяють зробити висновок, що навіть при існуючій в цілому спільності поглядів послідовна класифікація інфраструктури, а також її поняття ще не знайшли свого остаточного вирішення.

У міру розвитку науки встановлювалися закономірності залежності ефективного виробництва від рівня розвитку інфраструктури, вплив інфраструктури на соціальну обстановку в країні і в регіоні, нарешті — вплив інфраструктури на політику держави і співтовариств.

При цьому усвідомлювався той факт, що формування інфраструктури само по собі не приносить прибутку. Також встановлено, що чим вище рівень розвитку інфраструктури, тим регіон більш інвестиційно привабливий. І, навпаки, чим нижче рівень розвитку інфраструктури, тим повільніше або з великими витратами розвивається виробництво, тим важче життя людей.

Пропонуємо класифікувати виробничий інфраструктурний комплекс за наступними ознаками: за сферами діяльності людей, за галузями

(функціям) цієї діяльності, масштабами поширення, за просторовим видом.

Зазначаємо, що виробничий інфраструктурний комплекс включає, перш за все, сукупність матеріально-технічних об'єктів, що забезпечують виконання основних функцій в різних сферах і галузях діяльності. Цей підхід дозволяє виділити дві основні особливості інфраструктури. Перша, як правило, призначена для забезпечення функцій в кількох галузях, тобто вона носить міжгалузевий характер. Такими елементами інфраструктури є: транспорт, енергетичні системи, зв'язок, інформаційні мережі та ін. [6].

Виробничий інфраструктурний комплекс виконує інтеграційну функцію між різними галузями виробничої сфери.

Друга особливість — інфраструктура не створює матеріальних благ, вона виконує забезпечує функцію.

У зв'язку з цим автором визначено що, потрібні спеціальні, часто не ринкові механізми її розвитку, пайова участь у цьому процесі різних зацікавлених галузей.

Як справедливо підкреслює І.Ф. Чернявський: "Інфраструктура становить сукупність спеціалізованих виробництв і видів діяльності, функції яких полягають у наданні основних галузях послуг виробничого та соціального призначення з метою забезпечення ефективного функціонування загальнонародної кооперації праці та отримання високих кінцевих результатів".

Особливо слід сказати про проблему включення науки до складу виробничого інфраструктурного комплексу.

Наука дійсно має великий вплив на процеси виробництва у всіх галузях економіки через прикладні дослідження і розробки і в цьому відношенні близька за своїм місцем в процесі відтворення до галузей виробничого інфраструктурного комплексу. Але разом з тим, наука створює інтелектуальну базу розвитку суспільного виробництва, і сама є джерелом розвитку всіх галузей національного господарства. Тому функція науки не може бути обмежена лише створенням зовнішніх умов суспільного виробництва [7].

У нашому розумінні, виробничий інфраструктурний комплекс виступає по відношенню до науки каналом, об'єднуючим її з усіма галузями економіки через мережі зв'язку та інформаційного обслуговування, консультування та інжиніринг.

Інакше кажучи, наука є не частиною виробничого інфраструктурного комплексу, а особливою сферою економіки.

Усе різноманіття визначень виробничого інфраструктурного комплексу у вітчизняній економічній літературі можна розділити на дві групи: першу групу, найбільшу, складають визначення в яких виробничий інфраструктурний комплекс розглядається як "сукупність галузей, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва" (Волощук Г.О., Ігнат'єв А.М.,

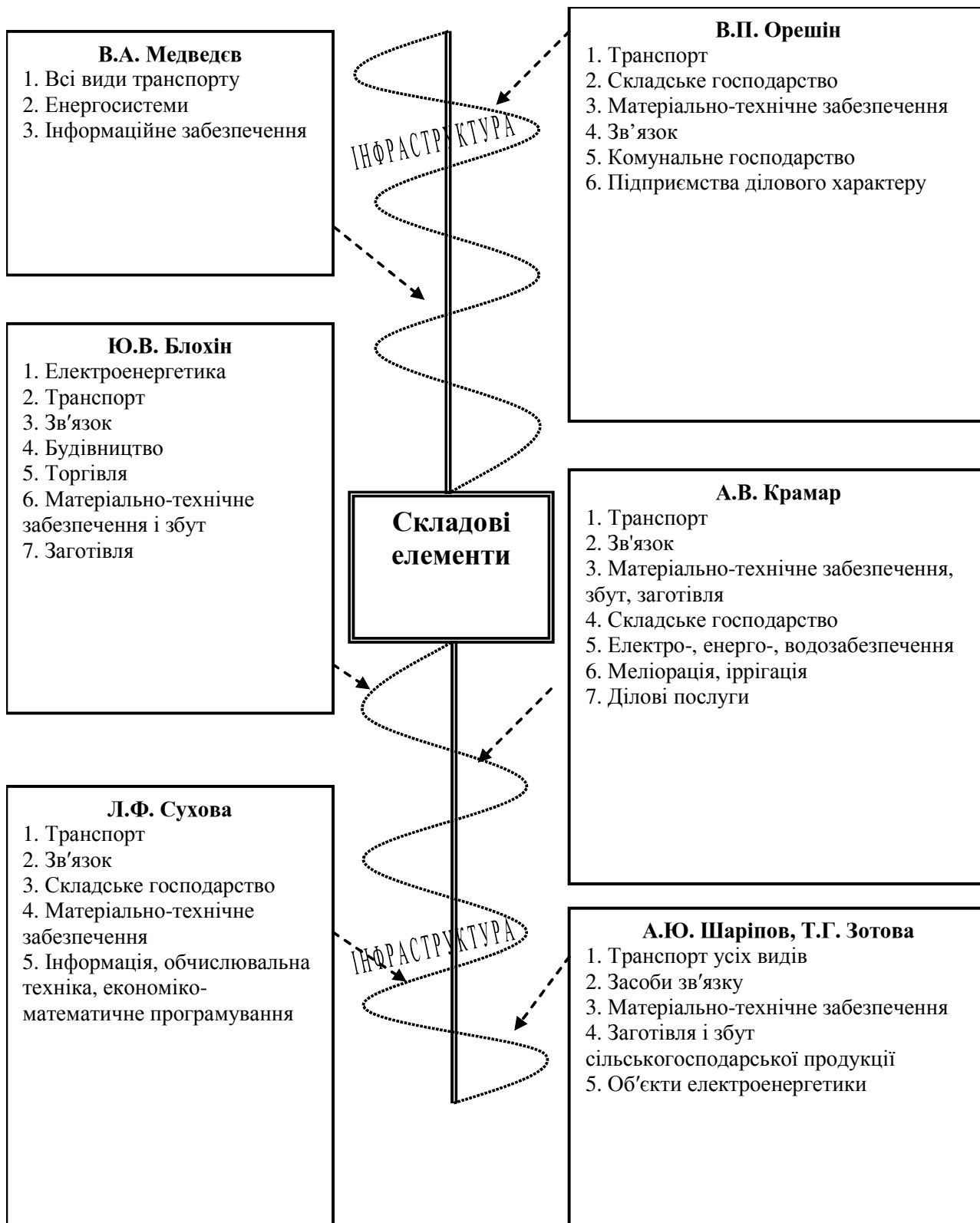


Рис. 2. Складові елементи виробничого інфраструктурного комплексу у дослідженнях вчених економістів

Ігнат'єва С.І., Джаббаров Р.Т., Сидорович О.В., Тітов А.Б., Чернявський І.Ф. та інші), друга група складається з визначень, що розглядають виробничий інфраструктурний комплекс як "інженерно-

технічні споруди, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва" (Васильєва Н.М., Котілко В.В., Полуніна Г.В., Серов О.В., Солюс Г.П. та інші) (рис. 2).

Неоднозначне розуміння виробничого інфраструктурного комплексу, в даному випадку, викликано тим, що багато визначення, як правило, виходять з якогось одного аспекту системного підходу, а також різного рівня охоплення відносин в економіці (на рівні всієї економіки, регіону, галузі або окремого підприємства), що й зумовлює існування різних дефініцій даного поняття.

ВИСНОВКИ

Пропонується розглядати, виробничий інфраструктурний комплекс як основний фактор, який забезпечує умови досягнення мети виробництва продукту і не пов'язана безпосередньо зі створенням продукту, тому діяльність виробничого інфраструктурного комплексу полягає в наданні послуг, які створюють умови:

- 1) поєднання факторів виробництва;
- 2) нормального функціонування факторів виробництва;
- 3) раціонального формування витрат і корисності.

Визначаємо виробничий інфраструктурний комплекс як сферу діяльності, яка забезпечує умови з'єднання і нормального функціонування чинників основного виробництва, яке приймає участь у формуванні витрат та формуванні корисності виробленого продукту.

Запропоновано удосконалити визначення виробничого інфраструктурного комплексу, як об'єктивно існуючу економічну категорію, всі елементи якої складають складну динамічну систему, що надає значний вплив на процес розширеного відтворення. З точки зору автора виробничий інфраструктурний комплекс являє собою відкрити систему, яка обслуговує всі галузі національної економіки. За своєю економічною природою основні фонди виробничого інфраструктурного комплексу є частиною національного багатства країни, завдання яких полягає у створенні спільних матеріальних умов для безперервного розширеного відтворення.

Література:

1. Бєленький П.Ю. Механізм розвитку ринкової інфраструктури в Україні // Вісник Національної Академії наук України. — 2002. — №4. — С. 15—25.
2. Бєленький П.Ю., Гомольська Н.І. Ринкова інфраструктура і проблеми економічного розвитку в умовах формування конкурентного середовища // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Інвестиції і реструктуризація економіки регіону: Щорічник наук. праць. — НАН України. Інститут регіональних досліджень. — Львів. — 2000. — Вип. XI. — С. 8—21.
3. Біль Д. Інфраструктура як інструмент політики національного та регіонального розвитку Європейського Союзу та України / Дітер Біль // Україна на шляху до Європи / [за ред. Л. Хоффма-

на, Ф. Мьоллерс. / пер. з англ. А. Гур'янової]. — К.: Вид-во "Фенікс", 2001. — С. 105—111.

4. Досвід країн ЄС у сфері державного регулювання розвитку інфраструктури підтримки малого і середнього підприємництва [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Аналітичного центру "АКАДЕМІЯ". — Режим доступу: http://www.academia.org.ua/index.php?p_id=46&page=2&id=95

5. Єпішенкова Г.О. Ринкові перетворення інфраструктурного комплексу в умовах трансформації ринку (на прикладі Донецької обл.) / Г.О. Єпішенкова // Регіональні Перспективи. — 2004. — №3—5 (40—42). — С. 73—76.

6. Кондаурова І.О. Виробнича інфраструктура первинної структурної ланки економіки в умовах переходу до ринку: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.01.01 "Економічна теорія" / І. О. Кондаурова. — Донецьк, 2001. — 17 с.

7. Родцевич С.М. Виробнича інфраструктура у трансформаційній економіці України // Наукові вісті НТУ КPI Науково-технічний журнал. — №5 (25). — 2002. — С. 5—13.

References:

1. Belenky, P.Y. (2002), "The mechanism of development of market infrastructure in Ukraine", *Visnyk Natsional'noi Akademii nauk Ukrainy*, vol.4, pp. 15—25.
 2. Belenky, P.Y., Homolska, N.I. (2000), "Market infrastructure and problems of economic development in the emerging competitive environment", *Socio-economic research in transition. Investment and restructuring of the regional economy: Yearbook of Science. works., National Academy of Sciences of Ukraine. Institute for Regional Studies, Vol. XI*, pp. 8—21. Lviv, Ukraine.
 3. Bil, D. (2001), "Infrastructure as a policy tool for national and regional development of the European Union and Ukraine", *Ukraina na shliakhu do Yevropy*, pp. 105—111.
 4. EU experience in the field of state regulation of infrastructure support for small and medium businesses (2013), "Official site of the Analytical Center "academy", available at: http://www.academia.org.ua/index.php?p_id=46&page=2&id=95 (Accessed 21 August 2013).
 5. Yepishenkova, G.O. (2004), "Market transformation infrastructure complex in transforming the market", *Rehional'ni Perspektyvy*, vol. 3—5 (40—42), pp. 73—76.
 6. Kondaurova, I.O. (2001), "Industrial infrastructure of primary structural units of the economy in the transition to market" Ph.D. Thesis, *Global economy, Donetsk, Ukraine*.
 7. Rodtsevych, S.M (2002), "Industrial infrastructure in the economy of Ukraine", *Naukovi visti NTU KPI Naukovo-tekhnichnyj zhurnal*, vol. 5 (25), pp. 5—13.
- Стаття надійшла до редакції 11.02.2014 р.*