

УДК 338.49

С. М. Сокотенюк,  
асистент кафедри міжнародної економіки НТУУ «КПІ»

## СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*Розкрита сутність економічної категорії виробнича інфраструктура. Розглянуті місце та роль виробничої інфраструктури в системі суспільного виробництва. Проаналізовані показники роботи галузей виробничої інфраструктури в Україні на прикладі галузей транспорту та зв'язку в динаміці. Виділені проблеми виробничої інфраструктури.*

*The essence of the economic category "industrial infrastructure" is developed. The place and the role of industrial infrastructure in the social production are examined. The indexes of the industrial infrastructure sectors work in Ukraine are analyzed on the example of transport and communication sectors in their dynamics. The industrial infrastructure problems are separated.*

**Ключові слова:** виробнича інфраструктура, стале економічне зростання, державне регулювання, конкурентноздатність, виробнича інфраструктура регіону, диференціація.

**Вступ.** Тривала трансформація економіки України, відсутність стабільних, стійких змін, спонукає до подальших пошуків шляхів позитивних структурних зрушень. Виробнича інфраструктура традиційно відноситься до потенційних ресурсів, що визначають можливості економічного зростання на певній території. Інвестиції у виробничу інфраструктуру - це один з чинників впливу з боку держави на поживлення сукупного попиту, через підвищення зайнятості і потреб у додаткових засобах виробництва. Розвиток інфраструктурних галузей є передумовою включення України у світовий інтеграційний простір на правах рівноправного партнера. Миттєвий доступ до нової інформації, швидке переміщення вантажів усіма видами транспорту тощо, є базисом, основою досягнення конкурентних переваг при всіх інших рівних умовах.

В останні роки проблемі виробничої інфраструктури присвятили свої праці такі українські та російські вчені, як Абрамов Д., Білоусова Н., Васильєва С., Глушчак Н., Грачов В., Золотов А., Журавина Ю., Кондаурова І., Ніколаєва Н., Терехов А., Федюкович С.В., Чудакова С., Шабалін А., Цинзак М., Хечієв В., Яновський В. В більшості випадків у дослідженнях вищезазначених науковців переважає галузевий підхід, пошук взаємозалежності між станом виробничої інфраструктури та результатами основного виробництва тощо. Питання регіональної виробничої інфраструктури розроблені в працях Далісової Н., Висоцької Т, Гукової А., Мальцева І, Чіханчина А.

Виробнича інфраструктура являє собою складне полісистемне утворення. Як економічна категорія вона є достатньо вивченою вітчизняними і закордонними авторами. Відомо, що економічні процеси, взаємозв'язки і взаємозалежності між якими, знаходять відображення в економічних законах, мають історично-перехідний характер дії. Для виявлення нових ознак, взаємозв'язків і взаємозалежностей з приводу економічних відносин в сфері виробничої інфраструктури в трансформаційній економіці, на нашу думку, актуальним є комплексний підхід до дослідження діяльності виробничої інфраструктури, що охоплює галузевий і регіональний.

**Постановка задачі.** Метою статті є дослідження питань відповідності рівня розвитку виробничої інфраструктури потребам основного виробництва країни в контексті розв'язання проблеми досягнення сталого економічного зростання; аналіз основних показників наявних потужностей і роботи на прикладі галузей транспорту і зв'язку в динаміці; дослідження характеру диференціації в рівнях забезпечення виробничою інфраструктурою регіонів України, аргументування завдань системи державного регулювання у сфері модернізації і реконструкції об'єктів виробничої інфраструктури як інструменту зниження витрат основного виробництва. Використані статистичний, економіко-математичний і емпіричний методи дослідження.

**Результати.** Виробнича інфраструктура представляє собою комплекс галузей, за допомогою яких відбувається рух засобів і результатів виробництва між суб'єктами відносин виробництва і споживання матеріальних благ. Традиційно до переліку галузей виробничої інфраструктури включається транспортні комунікації (автошляхи, залізничні колії, порти, аеропорти, нафтопроводи, газопроводи, лінії електропередач і т.д.), зв'язок тощо.

Ці об'єкти (в більшості), через дію позитивного ефекту масштабу, відносяться до природних монополій. Виходячи із вищезазначеного чинника, створення, фінансування і регулювання діяльності об'єктів виробничої інфраструктури є прерогатива держави. Згідно Закону України «Про природні монополії» [1] регулюється діяльність їх суб'єктів у таких сферах: транспортування нафти та нафтопродуктів трубопроводами; транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподіл; зберігання природного газу, в обсягах, що перевищують рівень, який встановлюється умовами та правилами здійснення підприємницької діяльності із зберігання природного газу (ліцензійними умовами); транспортування інших речовин трубопровідним транспортом; передача та розподіл електричної енергії; користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; управління повітряним рухом; централізоване водопостачання та водовідведення; централізоване постачання теплової енергії; спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України.

Якщо ж досліджувана сфера за своїми технологічними ознаками не тяжіє до монополії, чи є потенційно прибутковою, то роль держави обмежується регулюванням, як у випадку зі стільниковим зв'язком, тут діє «невидима рука» ринку, що спонукає підприємців, які переслідують на меті отримання прибутків, створювати суспільне благо. В цьому, як зазначає Черненко Г.А. [2,с.7], полягає двоїстий характер процесу формування виробничої інфраструктури.

Однак, згідно Звіту Антимонопольного комітету [3] за 2010 рік в галузях транспорту і зв'язку ринки з конкурентною структурою становили – 14,6%, жорстка олігополія – 2,1%, ринки з ознаками домінування – 49,2% і чиста монополія – 34,1%; в паливно-енергетичному комплексі відповідно 18,1%, 0,2%, 64,5%,17,2%. В цьому ж документі зазначається, що спостерігається тенденція до підвищення рівня монополізації в усіх секторах економіки України, спричинена дією фінансової кризи. Тобто, можна констатувати, що в країні окрім природних монополій, потенційно конкурентні ринки в сфері дії виробничої інфраструктури є тяжіють до монополії. Це як загальновідомо, не призводить до підвищення ефективності їх роботи та зниження цін.

За територіальною ознакою виділяють чотири рівня виробничої інфраструктури: світова, державна, регіональна і інфраструктура підприємств. Три перших відносяться до суспільних благ, тобто таких, якими одночасно користується велика кількість суб'єктів основного виробництва. Щодо інфраструктури підприємств, то вона створюється виключно на кошти відповідного підприємства.

Позитивний ефект від діяльності галузей виробничої інфраструктури відчувають на собі усі учасники процесу основного виробництва, тобто її діяльність носить міжгалузевий характер.

Виробнича інфраструктура має відповідати певному рівню розвитку економіки. У таблиці 1 наведені основні елементи інфраструктури, що є домінуючими у відповідних технологічних укладах. Тобто, вкладаючи великі капітали сьогодні у розбудову чи модернізацію відповідних видів інфраструктурних об'єктів,

закладається основа можливостей використання цих об'єктів основним виробництвом, що відповідає певному технологічному рівню, завтра. В разі прорахунків суспільство втрачає, а якщо мова йде про залучені внутрішні, і зовнішні інвестиції, то негативний ефект мультиплікується.

**Таблиця 1. Технологічні уклади і домінуючі елементи інфраструктури [4, с.115]**

Технологічні уклади	Елементи інфраструктури
Перший	Зрошувальні канали, проїжджі дороги
Другий	Залізниці, світове судноплавство
Третій	Електростанції, електричні розподільчі мережі, телефон, телеграф, радіо
Четвертий	Швидкісні автомобільні дороги, повітряне сполучення, аеропорти
П'ятий	Засоби комунікації, комп'ютерні технології, навігаційні комп'ютерні системи. Інтернет
Шостий	Системи штучного інтелекту, глобальні інформаційні мережі, інтегровані високошвидкісні транспортні системи, атомна енергетика, відновлювані джерела енергії

В 2011 році прийнято Розпорядження Кабінету Міністрів України №1329-р «Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту», де наведено перелік найменувань інфраструктурних проектів (всього 19 позицій). В цьому документі частково враховані потреби сьогодення і, поряд з цим, виділяються кошти на відновлення, реконструкцію і створення транспортної інфраструктури, що слугує базисом основного виробництва в умовах четвертого технологічного укладу [5, с.2]. Загалом на реалізацію цих проектів планується залучити 42713,33 млн. гривень, причому за рахунок державного бюджету 5980,81 млн. гривень, а за рахунок кредитних коштів міжнародних фінансових організацій і коштів наданих під державні гарантії 15969,36 млн. гривень, решта з інших джерел. Потреба в фінансуванні таких витрат спричинена, по-перше, існуючою ще з радянських часів неефективною структурою економіки України і відповідною, на той час, виробничою інфраструктурою, і, по-друге, що демонструють статистичні дані, майже повною відсутністю впровадження прогресивних видів, наприклад, шляхів сполучення за період з 2000 до 2010 рр. Як видно з табл.2, експлуатаційна довжина електрифікованих залізничних колій у відсотках до їх загальної довжини за десять років збільшилася лише на 4%. Аналіз такого роду показників по річковому, морському транспорту, автомобільним дорогам, свідчить, що суттєвих позитивних зрушень у цьому напрямі не спостерігалось, таким чином протягом зазначеного періоду кошти на цей напрям виділялися в недостатній кількості.

**Таблиця 2 [6]. Впровадження прогресивних видів шляхів сполучення**

У % до загальної довжини	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Експлуатаційна довжина залізничних колій електрифікованих	41	42	42	42	43	43	44	44	45	45	45
Дизельних	59	58	58	58	57	57	56	56	55	55	55
Двоколіїних, багатокіліїних дільниць	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	34

Наявність на певній території інфраструктури, що відповідає потребам основного виробництва приводить до підвищення продуктивності праці останнього, пришвидшує оборот капіталу, а отже сприяє підвищенню конкурентноздатності і рівня життя населення відповідної території. За даними МВФ Україна в 2010 році знаходилась на 102 місці за показником ВВП на душу населення в світі, при цьому щільність автомобільних шляхів в цьому ж році становила 280,81 км автомобільних доріг/тис.км площі країни, відповідні показники в Польщі становлять 45 місце і 1231,46 км автомобільних доріг/тис.км площі Польщі [7]. Важливим в умовах поглиблення глобалізаційних процесів, як зазначає Рибчук А.В. [8, с.51], є спрямування економічної політики не стільки на кількість створених об'єктів інфраструктури, скільки на можливість конкурувати на міжнародному рівні шляхом врахування переваг міжнародної спеціалізації та кооперування виробництва.

Щодо фізичного зносу, то за цим показником основні засоби транспорту згідно [6], зношені на 95,2%, пошти і зв'язку на 52%. Та все ж не дивлячись на всі недоліки матеріально-технічної бази виробничої інфраструктури, в основному успадкованій з радянських часів, починаючи з 2001 року, спостерігається тенденція (окрім кризового 2009 року) до збільшення обсягу перевезень вантажів (табл.3): річковим транспортом; морським з 6,3 млн.т у 2000 р. до 9,1 млн.т в 2008 р., різкий спад починаючи з 2009 року і до 4,1 млн.т в 2010 р. через зниження закордонних перевезень, що є наслідками економічної кризи; залізничним транспортом з 357,4 млн.т в 2000 р. до 514,2 млн.т в 2007 р., а з 2009 року знижується до 391 млн.т. За обсягами перевезення вантажів залізничним транспортом Україна традиційно перевищує, або на рівні, з такими країнами Європи, як Австрія, Болгарія, Іспанія, Німеччина, Польща, Румунія, Словаччина, Франція, Чехія, що пояснюється її унікальним географічним положенням (за коефіцієнтом транзитності країна на першому місці в Європі). Ситуація з трубопровідним транспортом починає погіршуватись ще з 2004 року.

**Таблиця 3. Перевезення вантажів за видами транспорту [6] (млн.т.)**

Транспорт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Залізничний	357	370	393	445	462	450	479	514	499	391	433
Морський	6,3	8	8,8	9	9	8	9	9	8	5	4
Річковий	8,33	7	7,6	10	12	13	14	15	11	5	7
Автомобільний	939	977	947	973	1027	1121	1167	1255	1267	1069	1168
Авіаційний	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Трубопровідний	218	216,4	201	217	213	213	204	196	187	155	153

В галузі зв'язку в останні десятиріччя відбулися революційні зміни. Поступово стаціонарні телефонні апарати витісняються сучасним мобільним зв'язком, мережею Інтернет. Аналіз статистичних даних роботи зв'язку в динаміці відбиває з одного боку тенденцію щодо переорієнтації на новітні види зв'язку, у минуле відходить відправлення телеграм тощо. З іншого боку, роки поживлення української економіки з 2000 по 2008 роки в основному характеризуються нарощуванням обсягів продукції цього сегменту ринку, а 2009 року спостерігається спад, спричинений кризою. Так, кількість міжміських телефонних переговорів в 2000 році становила 1375 млн., у 2008 – 8536, а в 2010- 5570.

Для оцінки диференціації регіонів за рівнем забезпечення виробничою інфраструктурою, скористаємось квазівиробничою функцією інтерпретованою Білем Д. для визначення узагальнюючого показника виробничої інфраструктури [9], використовуючи статистичні данні [6] (не враховані дані по трубопровідному транспорту, через їх відсутність в офіційній статистиці України в розрізі регіонів). На нашу думку, доцільно використовувати також показники по кожному елементу виробничої інфраструктури окремо, для оцінки частки кожного елемента в загальній кількості.

**Таблиця 4. Зведений показник інфраструктури зв'язку в 2010 році**

	Зведений показник по забезпеченню засобами зв'язку (в частках одиниці)	Зведений показник по забезпеченню транспортною інфраструктурою (в частках одиниці)	Узагальнюючий показник виробничої інфраструктури (в частках одиниці)
Україна	0,20	0,67	0,47

Автономна Республіка Крим	0,30	0,52	0,50
Області Вінницька	0,15	0,81	0,44
Волинська	0,14	0,65	0,38
Дніпропетровська	0,22	0,79	0,53
Донецька	0,16	0,91	0,49
Житомирська	0,12	0,66	0,36
Закарпатська	0,12	0,74	0,38
Запорізька	0,16	0,64	0,41
Івано-Франківська	0,10	0,70	0,34
Київська і м.Київ	1,00	0,62	1,00
Кіровоградська	0,15	0,64	0,40
Луганська	0,16	0,63	0,41
Львівська	0,21	1,00	0,58
Миколаївська	0,19	0,50	0,40
Одеська	0,24	0,60	0,48
Полтавська	0,15	0,65	0,40
Рівненська	0,14	0,58	0,36
Сумська	0,13	0,66	0,38
Тернопільська	0,13	0,82	0,42
Харківська	0,25	0,81	0,57
Херсонська	0,22	0,36	0,36
Хмельницька	0,15	0,76	0,43
Черкаська	0,16	0,62	0,40
Чернівецька	0,15	0,90	0,47
Чернігівська	0,16	0,54	0,37

Отримані результати в табл. 4 відображають диференціацію регіонів України за рівнем забезпечення транспортною інфраструктурою (довжина залізничних шляхів і автомобільних доріг), зв'язком (мобільними телефонами, доступом до мережі Інтернет і стаціонарним міжнародним зв'язком) і узагальнюючим показником інфраструктури. З наведених результатів видно, що Київська область і м.Київ займають лідируючу позицію. Усі інші регіони віддалені від м.Києва і області не менше як на 42% і 20 регіонів не володіють і 50% їх інфраструктурного потенціалу. Аналіз інвестицій в Україну у підприємства за видом економічної діяльності «Діяльність транспорту і зв'язку» відбиває таку ж тенденцію: на м.Київ припадає 48,6%. Показники по транспорту і зв'язку диференційовано асиметрично. В майбутньому можна очікувати збільшення їх диференціації в розрізі регіонів. Як зазначає Ставнича М.М.[10, с.3], рівень забезпечення виробничою інфраструктурою регіону є одним із компонентів, що визначає його економічний розвиток. Наслідками такої диференціації слугує підвищення соціальної напруги, зменшення внутрішньогосподарських зв'язків в країні, і, що спричинене дією закону «невидимої ноги», відтік населення з менш розвинених регіонів до більш розвинених.

В останні роки уряд активізував роботу по інвестуванню галузей виробничої інфраструктури. Першим кроком ще у 1999 році, було прийняття Закону України «Про концесії на будівництво автомобільних доріг», в 2010 році Закону України №2404-VI «Про державно-приватне партнерство», створене Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України, прийнято в 2011 році Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про деякі питання реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту». Як зазначено в [11], підписано 6 міжнародних договорів з МБРР, ЄБРР, ЄІБ та КfW на загальну суму 1,6 млрд.дол. США у секторах транспорту, енергетики та енергоефективності.

У Посланні Президента України від 07.04.2011 [12], зазначено, що провідним завданням уряду має стати випереджальне нарощування державних інвестицій до 5-6% ВВП за рахунок фінансування інфраструктурних проектів із відповідним зменшенням частки державних видатків на споживання. Справа лише в тому, що на сьогоднішній момент через свій низький рівень соціальні виплати не зменшують розрив між верхнім і нижнім рівнем доходів в країні, значна частина населення України знаходиться за межею бідності і постійно збільшується кількість населення пенсійного віку.

В 2011 р. розпочато глобальну роботу в сфері залучення інвестицій, в тому числі і до інфраструктурних проектів, які мають вирішити стратегічні задачі з диверсифікації джерел енергопостачання. На нашу думку, поряд з великими проектами має відбуватися поетапне відновлення, модернізація і розбудова об'єктів, з урахуванням вимог окремого регіону.

**Висновки.** Здійснена галузево-регіональна оцінка виробничої інфраструктури України. Остання, в більшості, створена за радянських часів, зазнала значного морального і фізичного зносу, однак продовжує експлуатуватися усіма первинними структурними ланками економіки. Як суспільний капітал, що забезпечує нормальні умови для перебігу процесу основного виробництва, виробнича інфраструктура України не відповідає потребам сталого економічного зростання за своїм технологічним рівнем і за кількісними показниками, що негативно відбивається на конкурентних перевагах українських товаровиробників. Переважає значна монополізація галузей виробничої інфраструктури, навіть, у потенційно конкурентних секторах. Спостерігається диференціація в рівнях забезпечення інфраструктурою регіонів України, наслідки якої демонструє розподіл іноземних інвестицій, велика частка яких припадає на м. Київ. Для розробки програм модернізації і реконструкції виробничої інфраструктури важливе врахування потреб вирівнювання рівня розвитку виробничої інфраструктури регіонів, повне відновлення зношеного і морального застарілого основного капіталу галузей. Подальші дослідження мають вестися в контексті вивчення категорії виробничої інфраструктури як елементу економічної безпеки держави з обґрунтуванням ризиків, загроз, небезпеки, індикаторів та їх порогових значень.

#### Список використаних джерел.

1. Закон України «Про природні монополії» № 1682-III від 20 квітня 2000 р. [ Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
2. Черненко Г.А. Управление развитием производственной инфраструктуры региона.-Москва.-2009.-21 с.
3. Річний Звіт Антимонопольного комітету України за 2010 рік [ Електронний ресурс].-Режим доступу: [http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article?art\\_id=194113&cat\\_id=194112](http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article?art_id=194113&cat_id=194112)
4. Серебряков Л.Г. Современная инфраструктура и устойчивое социально-экономическое развитие региона. Научно-практический журнал. Управленческое консультирование. Серия Власть и экономика - №4.- 2010 - с.113-130
5. Розпорядження КМУ від 28 листопада 2011 р. № 1329-Р «Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів у сфері транспорту» [Електронний ресурс].-Режим доступу:<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1329-2011-p>
6. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок в Україні» [ Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Державний Комітет статистики України [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура як об'єкт економічної безпеки світового співтовариства.// Актуальні проблеми економіки. - №1(91).-2009.-с.49-57
9. Дітер Б. Інфраструктура як інструмент політики національного та регіонального розвитку Європейського Союзу та України/Україна на шляху до Європи. За редакцією Л.Хоффмана, Ф.Мьюллерс – К.: Видавництво «Фенікс».-2001.-с.106-131.
10. Ставнича М.М. Сутність та причини міжрегіональної диференціації соціально-економічного розвитку//Науково-виробничий журнал. Держава та регіони. Серія «Економіка та підприємництво»/- №2.-2009 р. [Електронний ресурс].- Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Dtr/ep/2009\\_2/index.html](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr/ep/2009_2/index.html)
11. Підсумки роботи уряду за 2011 рік [ Електронний ресурс].-Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=244884880&cat\\_id=244884834](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=244884880&cat_id=244884834)
12. Послання Президента України «Модернізація України – наш стратегічний вибір». [ Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://dokument.ua/modernizacija-ukrayini-nash-strategichnij-vibir>

Стаття надійшла до редакції 20.02.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"