

I.K. ЧУКАЄВА,
д.е.н., гол. наук. співробітник, Інститут економіки та прогнозування НАН України,
В.П. ОВЧИННИКОВА,
провідний економіст, Інститут економіки та прогнозування НАН України (Київ)

Виробнича інфраструктура: сутність та проблеми її розвитку

У статті досліджується економічний зміст поняття «виробнича інфраструктура» в різних напрямках економічної думки, а також розглядаються сучасні проблеми її розвитку.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, модернізація, проблеми розвитку.

В статье исследуется экономическое содержание понятия «производственная инфраструктура» в разных направлениях экономической мысли, а также исследуются современные проблемы ее развития.

Ключевые слова: производственная инфраструктура, модернизация, проблемы развития, национальная экономика.

The article examines the economic content of the notion production in different directions of economic thought, as well as explores the modern problems of its development.

Keywords: modernization, production infrastructure, problems of development of the national economy.

Постановка проблеми. У сучасних умовах успішне функціонування національної економіки в цілому залежить не тільки від забезпеченості основними факторами виробництва, а й від рівня розвитку виробничої інфраструктури.

Саме виробнича інфраструктура (електроенергетика, залізні та автомобільні дороги, магістральні нафто- і газопроводи, морські порти, авіапорти, зв'язок, комунальне господарство) – одне з вузьких місць української економіки.

При сучасному стані галузі інфраструктури не тільки не відповідають зростанню економіки, а й створюють загрозу структурних, техногенних та інших криз та катастроф.

З урахуванням сказаного від економічної науки потрібна особлива увага до питань розвитку виробничої інфраструктури.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Термін «інфраструктура» вперше почав використовуватися в західній літературі. В числі вчених, які зробили істотний внесок у розвиток ідей формування інфраструктури, можна назвати А. Хіршмана, А. Янгсона, Р. Нурке, П. Розенштейн–Родана, Х. Зінгера, П. Самуельсона, А. Пезенті, Дж. Рей, К. Маркса [1–4].

Важливість завдань, які вирішуються виробничою інфраструктурою, і складність її розвитку привело до того, що до цього часу немає єдиного підходу до трактування поняття «інфраструктура» та недостатньо досліджено проблеми її розвитку в сучасних умовах.

Метою статті є дослідження еволюції терміну «інфраструктура» та визначення сучасних проблем її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Природно, що розвиток інфраструктури вимагав величезних витрат. У зв'язку з цим закордонними економістами були введені терміни «додатковий капітал», або «соціальні витрати суспільства». Проте варто зазначити, що проблема взаємозв'язку виробництва з обслуговуваними його галузями виникла задовго до появи терміну «інфраструктура», як підкреслювали ряд західних економістів, таких як Р. Нурке, П. Розенштейн–Родан, А. Хіршман, А. Янгсон.

Першими, хто ввів термін «інфраструктура», називають прізвища західних економістів П. Розенштейна–Родана і Х. Зінгера.

Американський економіст П. Розенштейн–Родан у 1955 році ввів в економічну науку поняття «інфраструктура». Він включав в інфраструктуру базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких передують більш швидко окупним інвестиціям.

У західній економічній літературі як синонім «інфраструктури» використовується поняття «суспільно накладний капітал» [1] Аналогічно Х. Зінгер та А.Янгсон вважають, що інвестиції в інфраструктуру за своєю природою виступають як накладні витрати суспільства, або «накладний капітал» (overhead capital) [2]. Зінгер, як і П. Розенштейн–Родан, вважав, що інфраструктура – це сукупність матеріальних, інституціональних і індивідуальних умов, які є в розпорядженні господарських одиниць, що дозволяють при доцільному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію і високий рівень господарської діяльності». Своєю чергою, Дж.Ф. Рей пише, що слово «інфраструктура» не має точного визначення: як правило, під ним розуміють усі послуги, які необхідні для створення сучасної економіки.

Вітчизняний економіст В.Н. Стаханов визначає сутність інфраструктури як комплекс специфічних трудових процесів із виробництва послуг, що забезпечують обмін діяльністю в суспільному виробництві та житті людини.

Більшість наукових досліджень з інфраструктури вітчизняних та частини західних економістів були проведені на основі робіт К. Маркса. Незважаючи на те що в роботах класиків соціалізму прямої згадки терміна «інфраструктура» немає, але є різні словосполучення, які за смисловим значенням і економічним змістом йому тождні. До них належать «всі загальні умови виробництва», «загальні умови суспільного процесу виробництва», «матеріальні умови виробництва», «загальні засоби праці», «загальні умови праці» [3]. Наведені поняття за еко-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

номічним змістом практично збігаються з формулюванням П. Розенштейна–Родана, які зроблені значно пізніше, і відповідають поняттю інфраструктури суспільного виробництва. К. Маркс робить дуже суттєвий висновок: «Економічні епохи відрізняються не тим, що виробляється, а тим, як виробляється, якими засобами праці», що передбачає врахування всієї сукупності матеріально–речових елементів продуктивних сил, у тому числі і тієї, яка формує загальні умови процесу виробництва.

Діяльність людей реально конкретизується в двох основних формах – речі та послуги. В теоретичних дослідженнях класиків «послуга» розглядається в широкому і вузькому сенсі. К. Маркс зазначав, що продукти людської праці в суспільному виробництві, які призначені не для власного споживання, можуть виступати в різних формах і задовольняти різноманітні потреби. Таким чином, мова йде про послугу в розширеному значенні цього поняття, коли послуга «є не що інше, як корисна дія тієї чи іншої споживної вартості – товару або, праці». Поряд із цим К. Маркс особливо виділяв «частину послуг, які існують у чистому вигляді, не приймають предметної форми, які не отримують у вигляді речі самостійного буття окремо від виконавця цих послуг і не входять складовою частиною у вартість якого–небудь товару...». Отже, у вузькому сенсі послуга являє собою «спосіб вираження для особливої споживчої вартості праці, оскільки вона корисна не як річ, а як діяльність».

Таким чином, послуга як специфічна споживча вартість має такі основні характеристики:

- відсутність предметного носія;
- виступає як корисний ефект конкретної праці;
- споживається у вигляді діяльності, причому процес праці згасає в самій дії;
- не існує окремо від виконавця та процесу його праці;
- не може транспортуватися, накопичуватися, зберігатися;

Діяльність, конкретизована як річ, є результат пристосування сил природи до потреб людини. Як послуга вона конкретизується у вигляді роботи, тобто діяльності, спрямованої на річ або на людину.

У зв'язку з цим продукт праці, вживаючи вислів К. Маркса, має «...специфічну назву» послуги, тому що праця надає послуги не в якості речі, а в якості діяльності...».

Таким чином, послуги інфраструктури мають такі основні властивості:

- неможливість створення споживної вартості в натурально–речовій формі;
- створення умов для життєдіяльності людини;
- цільова спрямованість на об'єкт і суб'єкт господарювання;
- надання корисного ефекту, невіддільне від виробництва і споживаного в процесі виробництва;
- неможливість накопичення, складування;
- виробник послуг не може бути одночасно і її споживачем.

Таким чином, видно, що саме К. Маркс у своїх роботах перерахував основні елементи інфраструктури та критерії від-

несення до неї. Тому в умовах відсутності єдиної думки щодо визначення інфраструктури його роботи можуть вважатися фундаментом у розумінні цього явища.

У даний час в нашій країні виникла гостра потреба у прискоренні вирішення проблем розвитку виробничої інфраструктури.

Інфраструктура, яка була сформована раніше, виявляється не в змозі забезпечити вирішення завдань економічного зростання, і тому існує нагальна потреба в прискореному вирішенні проблем, що стримують розвиток виробничої інфраструктури.

Серед основних проблем, які впливають на розвиток виробничої інфраструктури, можна виділити такі:

1. Слабка взаємопов'язаність напрямів розвитку окремих інфраструктурних галузей між собою, а також із загальними тенденціями міжрегіонального розвитку економіки. Кожна галузь інфраструктури визначає можливості своєї модернізації, орієнтуючись на власну траєкторію, і в ряді випадків в недостатній мірі пов'язує їх з можливостями модернізації інших галузей, у зв'язку з чим виникає нескоординованість у строках та обсягах отримання результатів вирішення завдань різних галузей інфраструктури. Це, своєю чергою, призводить до розриву з потребами розвитку економіки окремих регіонів. Разом із тим ці потреби досить неоднозначні. Якщо потреби найбільш розвинених регіонів настільки високі, що їх незадоволеність вже реально стримує економічне зростання, то у регіонів із низьким рівнем розвитку інфраструктурні проблеми не стільки стримують економічне зростання, скільки визначають перспективи і тенденції самого цього зростання. Відсутність комплексного і системного підходу до проблем модернізації виробничої інфраструктури на міжгалузевий і міжрегіональній основі веде до виникнення диспропорцій у розвитку її окремих складових.

2. Відсутня методологічна та методична єдність у вирішенні проблем модернізації виробничої інфраструктури. Навіть понятійний апарат у цій області не нормований, у результаті чого елементи інфраструктури в галузевому і технологічному розрізах часто трактуються неоднозначно. Немає загально визначених методів кількісної оцінки взаємозв'язків між рівнями розвитку галузей інфраструктури та темпами зростання окремих секторів економіки, та й самі рівні розвитку цих галузей різними фахівцями можуть оцінюватися по–різному. Більше того, в даний час немає необхідної і достатньої статистичної інформації для повноцінної оцінки таких взаємозв'язків. У даний час комплексний стан інфраструктури оцінюється в більшій мірі якісно, а кількісні характеристики наводяться тільки в прив'язці до конкретних її галузей і видів послуг.

3. Відсутні чіткі орієнтири для розвитку виробничої інфраструктури як системи. Не визначені реальні потреби в інфраструктурному забезпеченні економіки і траєкторія їхнього розвитку у відповідності з динамікою завдань, що

стоять перед виробничим сектором у цілому. В даний час у ряді випадків потреби в розвитку та модернізації інфраструктури визначаються виходячи з дефіциту, що виникає в окремих галузях інфраструктури у зв'язку з реалізацією конкретних великих інвестиційних проектів. Це в кінцевому рахунку призводить до того, що ряд інфраструктурних галузей не забезпечує випереджального темпу зростання порівняно з темпами розвитку галузей економіки, що справляє істотний вплив на зниження конкурентоспроможності товаровиробників і знижує можливості інтеграції національної економіки у світову економічну систему.

4. Не ведеться цілеспрямований відбір найбільш перспективних проектів з модернізації виробничої інфраструктури, заснованих на сучасних досягненнях техніки і технології. В результаті інноваційна складова в модернізацію галузей інфраструктури фактично не виражена. Внаслідок цього важко оцінити, наскільки запропоновані рішення по модернізації окремих галузей інфраструктури кореспондуються із загальними тенденціями розвитку науково-технічного прогресу і впровадження інновацій. Більше того, ряд конкретних заходів, які реалізуються в програмах, пов'язаних із розвитком інфраструктури, явно не відповідають сучасним досягненням науково-технічного прогресу у відповідних областях. Рішення ж проблем із модернізації інфраструктури, навіть у рамках окремих галузей, а вже тим більше проблем комплексного характеру, що повністю відповідають світовому рівню, швидше декларуються, аніж реалізуються.

5. Рішення завдань з модернізації виробничої інфраструктури суттєво обмежується недостатніми можливостями ефективного та якісного забезпечення матеріально-технічними і трудовими ресурсами ряду заходів, пов'язаних із модернізацією. Необхідно організувати спеціальну підготовку і залучення трудових ресурсів для вирішення інфраструктурних проблем.

6. Відсутні єдині організаційно-інституційні рішення в області комплексного регулювання процесу розвитку інфраструктури як єдиного цілого. Сучасна організаційна структура в даній області в основному має галузевий характер, у той час як інфраструктура за своєю природою має бути прив'язана до конкретних територій і має розглядатися як міжгалузєва проблема. При цьому істотним моментом тут є той факт, що інфраструктурні проблеми, маючи чітко виражений регіональний характер, далеко не завжди кореспондуються з існуючим адміністративно-територіальним поділом.

Певним компромісом у цьому питанні могло б служити підвищення ролі регіонів в організації модернізації інфраструктури, у регулюванні фінансового та матеріально-технічного забезпечення інфраструктурних заходів з модернізації, які здійснюються межах регіону.

7. Вирішення завдань з модернізації галузей виробничої інфраструктури, незважаючи на існуючу спільність їх еконо-

мічної природи, не підкріплене виробленням оптимальних економічних механізмів їхньої реалізації. Особливо гостро це відчувається при виборі механізмів фінансування інфраструктурних проектів, і зокрема механізмів державно-приватного партнерства.

В умовах, коли держава не в змозі вирішити проблем фінансування, підтримки та модернізації інфраструктурної мережі, а ринок і розвиток країни цього вимагають, великий бізнес – єдиний учасник господарської діяльності, здатний взяти на себе вирішення цих завдань. І в такій ситуації, як показує досвід інших країн, головною концептуальною основою розвитку та модернізації інфраструктури мають стати ті чи інші форми партнерства держави і приватного сектору при збереженні за державою права власності і одночасній передачі прав по володінню і користуванню приватним компаніям. Державі необхідно відійти, принаймні в деяких, стратегічно важливих секторах економіки, зокрема у природних монополіях, від хаотичного втручання і реагування залежно від поточної кризової ситуації і перейти до стратегічного партнерства з приватним сектором, сформувати такий економічний порядок і систему договірних відносин, які б забезпечували і гарантували вирішення певних інфраструктурних завдань. Концесії є саме таким інструментом партнерства.

У держави залишаються чотири основних важеля регулювання та контролю: тарифна політика, контроль за безпекою, контроль за екологічністю і контроль за якістю обслуговування користувачів. Завдяки їм і, незважаючи на відхід з безпосередньо господарської сфери природних монополій, держава зберігає за собою контрольні і регулюючі функції.

8. Законодавство в області розвитку виробничої інфраструктури носить фрагментарний характер і практично не утворює систему. Існуючі нормативні та правові документи в цій області переважно пов'язані з регулюванням окремих аспектів розвитку галузей, які відносяться до виробничої інфраструктури. Єдиного законодавчого документа, що регламентує розвиток виробничої інфраструктури як цілого, в даний час немає, і можливість розробки такого роду документа навіть не обговорюється. Законодавчі документи, що визначають діяльність окремих галузей виробничої інфраструктури, ні в якій мірі не пов'язані між собою, а в ряді випадків випадають зі сфери дій документів загальноекономічного характеру.

Крім того, існуюче законодавство не дає нормативно-правових основ для використання сучасних економічних механізмів регулювання розвитку інфраструктури. Що ж стосується регулювання розвитку окремих галузей інфраструктури в процесі поточної діяльності міністерств і відомств, то воно здійснюється відповідно до функціональних обов'язків, які визначені в положеннях про відповідні організації, які не розглядають галузь як системний елемент у виробничій інфраструктурі.

Висновки

Прискоренню економічного зростання в Україні значною мірою перешкоджає невисокий рівень розвитку виробничої інфраструктури (системи транспортного, енергетичного забезпечення і ін.). Нерозвиненість виробничої інфраструктури викликає загрозу формування кризових явищ в українській економіці.

Незважаючи на значний обсяг публікацій з проблем розвитку інфраструктури, багато теоретичних питань виробничої інфраструктури носять дискусійний характер.

Далекі від завершення дослідження сутності відношень, які виникають у процесі відтворення послуг виробничої інфраструктури, її економічного змісту, місця та ролі в економічній системі та вирішення соціально-економічних проблем розвитку суспільства.

Перехід до інноваційного типу розвитку української економіки неминує вимагати посилення уваги до сучасних проблем виробничої інфраструктури, вирішення яких дозволить підвищити її конкурентоспроможність та ефективність функціонування.

Список використаних джерел

1. Самуельсон П.А. Экономика: Пер. с англ. – М.: Издательство БИНОМ, 1997. – 860 с.
2. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. – Изд. 2-е. – М., 1960, Т. 23. – С. 191, 395.
3. Rosenstein-Rodan. Problem of Industrialization of Eastern and Southeastern Europe // Economic Journal. 1943. – 53. – P. 202-211.
4. Nurkse, R. Problems of capital formation in underdeveloped countries / R. Nurkse. – Oxf., 1955. – P. 95.

Т.Г. БЕЛОВА,
к.в.н., доцент, Національний університет харчових технологій,
О.Ф. КРАЙНЮЧЕНКО,
к.в.н., доцент, Національний університет харчових технологій,
Н.О. ЄРОШИНА,
магістрант, Національний університет харчових технологій

Конкурентні позиції підприємства на ринку: проблеми визначення та оцінювання

Розглянуто теоретичні засади визначення конкурентних позицій підприємства на ринку та обґрунтовано необхідність знання власного положення підприємства на ринку відносно своїх конкурентів. Наведено підходи щодо оцінювання конкурентної позиції підприємства на ринку.

Ключові слова: конкурентна позиція, визначення конкурентної позиції підприємства, підходи щодо оцінювання конкурентної позиції підприємства.

Рассмотрены теоретические основы определения конкурентных позиций предприятия на рынке и обоснована необходимость знания собственного положения предприятия на рынке относительно своих конкурентов. Приведены подходы к оценке конкурентной позиции предприятия на рынке.

Ключевые слова: конкурентная позиция, определение конкурентной позиции предприятия, подходы к оценке конкурентной позиции предприятия.

The theoretical fundamentals of competitive position on the market and the necessity of knowledge of their own position on the market over their competitors. An approach for evaluating the competitive position on the market.

Keywords: competitive position, determine the competitive position of the company, approaches for assessing the competitive position of the company.

Постановка проблеми. Для підприємств, які діють на території України в умовах поглиблення ринкових відносин, особливої важливості набуває проблема розробки його маркетингової стратегії та визначення стратегічних напрямів розвитку. Перш за все підприємству для формування ефективної маркетингової стратегії необхідно визначити та оцінити його конкурентні позиції. Конкурентна позиція – це порівняльна характеристика основних параметрів фірми щодо лідируючого конкурента. Конкурентну позицію підприємства можна розглядати і як місце корпорації на ринку товарів і послуг, які вона виробляє. Вона визначається цінами, за якими підприємство реалізує свою продукцію; географічними межами збуту; якістю товарів, які воно виробляє, чи послуг, які надає; вартісною структурою продукції; репутацією серед суб'єктів ринку тощо [2, с. 164].

Оцінка конкурентної позиції фірми необхідна для того, щоб розробити заходи щодо підвищення конкурентоспроможності, здійснити вибір партнера для організації спільного випуску продукції, залучити кошти інвестора в перспективне виробництво, скласти програму виходу підприємства на нові ринки збуту тощо.

Основною метою для кожної фірми є забезпечення сталої конкурентної позиції, а саме можливість підтримувати досягнуту конкурентну позицію у конкурентному середовищі,