

підсекторами (затверджено Наказом Держкомстату України від 25.10.2007 №392). – К., 2007.

6. Державна служба статистики України. Методичні рекомендації щодо складання рахунків сектору фінансових корпорацій за підсекторами (затверджено Наказом Держкомстату України від 01.12.2007 №579). – К., 2007.

7. Державна служба статистики України. Методичні рекомендації щодо складання рахунку вторинного розподілу доходу за інституційними секторами економіки // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

8. Державна служба статистики України. Методичні рекомендації щодо складання рахунку капіталу за інституційними секторами економіки // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

9. Державна служба статистики України. Методологічні положення щодо річного розрахунку валового внутрішнього продукту методом кінцевого використання // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

10. Державна служба статистики України. Методологічні положення щодо ретроспективного перегляду рахунків виробництва й утворення доходу у зв'язку із запровадженням класифікації видів економічної діяльності КВЕД–2010 // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

11. Методичні рекомендації з прогнозування основних макроекономічних показників на короткостроковий період (затверджено Наказом Міністерства економіки України від 27.02.2010 №203).

12. Основні показники соціально–економічного розвитку України за 2010–2011 роки. Державна служба статистики України // [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

13. Прогнозування і розробка програм: Метод. посіб. / В.Ф. Беседін та інші; [за ред. В.Ф. Беседіна]. – К.: Наук. світ, 2000. – 468 с.

14. Статистичний щорічник України за 2012 рік. Державна служба статистики України / К.: ТОВ Август Трейд, 2013. – 552 с.

15. Статистичний збірник Національні рахунки України за 2012 рік. Державна служба статистики України. – К., 2014. – 142 с.

Б.З. ПІРІАШВІЛІ,

к.е.н., ГУ Інститут економіки і прогнозування НАН України,  
Б.П. ЧИРКІН,

к.е.н., ГУ Інститут економіки і прогнозування НАН України

## Виробнича інфраструктура: стан та основи її розвитку

*Визначено економічний зміст терміна «виробнича інфраструктура» як виду економічної діяльності з надання послуг основному виробництву. Проаналізовано роль виробничої інфраструктури в соціально–економічному розвитку країни. Охарактеризована узагальнена схема і основні взаємозв'язки виробничої інфраструктури в економіці на прикладі транспортно–дорожнього комплексу та енергетичної інфраструктури. Окреслено ключові проблеми та визначено основні напрями модернізації та розвитку виробничої інфраструктури для забезпечення стабільного розвитку економіки України.*

**Ключові слова:** виробнича інфраструктура, інфраструктурний сектор, інфраструктурна система, схема процесу модернізації та розвитку інфраструктури, модернізація, економіка.

Б.З. ПІРІАШВІЛІ,

к.э.н., ГУ Институт экономики и прогнозирования НАН Украины,  
Б.П. ЧИРКИН,

к.э.н., ГУ Институт экономики и прогнозирования НАН Украины

## Производственная инфраструктура: состояние и основы ее развития

*Определено экономическое содержание термина «производственная инфраструктура» как вида экономической деятельности по оказанию услуг основному производству. Проанализирована роль производственной инфраструктуры в социально–экономическом развитии страны. Охарактеризована обобщенная схема и основные взаимосвязи производственной инфраструктуры в экономике на примере транспортно–дорожного комплекса и энергетической инфраструктуры. Очерчены ключевые проблемы и определены основные направления модернизации и развития производственной инфраструктуры для обеспечения стабильного развития экономики Украины.*

**Ключевые слова:** производственная инфраструктура, инфраструктурный сектор, инфраструктурная система, схема процесса модернизации и развития инфраструктуры, модернизация, экономика.

B. PIRIASHVILI,

PhD economics Institute for Economics and Forecasting, Ukrainian NAS,  
B. CHIRKIN,

PhD economics Institute for Economics and Forecasting, Ukrainian NAS

## Production infrastructure: state and bases of its development

*Refined economic content of the term of the production infrastructure as a form of economic activity on rendering services primary production. The analysis of the role of industrial infrastructure in the social–economic development of the country. Characterized generalized and basic relationships of production infrastructure in the economy on the example of road–transport complex and energy infrastructure. Outlines key challenges and determined the main directions of modernization and development of production infrastructure to ensure stable economic development of Ukraine.*

**Keywords:** production infrastructure, infrastructure sector, infrastructure system, diagram of the process of modernization and infrastructure development, modernization; economy.

**Постановка проблемы.** Производственная инфраструктура является одной из важнейших составляющих национальной экономики. От ее технического состояния зависит качество оказываемых услуг, надежность и устойчивость работы основного производства, а также эффективность функционирования экономики в целом.

Производственная инфраструктура, как и другие составляющие экономической системы со временем теряют свой потенциал через несвоевременное обновление задействованного оборудования и устаревших технологий, которые не отвечают современным требованиям и стандартам. Это вызывает повышение расходов на инфраструктурные услуги в секторах основного производства, сдерживает наращивание темпов экономического развития страны, ограничивает возможности снижения экологической нагрузки на окружающую среду, создает неблагоприятные условия для привлечения как отечественных, так и иностранных инвестиций в реальный сектор экономики.

Вместе с тем воссозданию и развитию производственной инфраструктуры уделяется недостаточно внимания. Решения относительно модернизации отдельных инфраструктурных секторов или их составляющих принимаются без достаточного экономического обоснования.

Исследования проблемы и практика модернизации и развития производственных мощностей в стране осуществляются до сих пор без достаточной увязки с перспективными приоритетами в экономике. В лучшем случае эти вопросы рассматриваются как стратегия развития отдельных инфраструктурных секторов, включаются в качестве отдельных заданий Государственных программ экономического и социального развития Украины и ее регионов. Практическая реализация заданий и финансирования развития инфраструктуры при этом осуществляется по остаточному принципу.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В последних публикациях по проблемам развития инфраструктуры рассмотрены вопросы технико-экономического состояния инфраструктуры Украины [1], определены основные проблемы и направления развития инфраструктуры топливно-энергетического комплекса страны [2].

В [3] эксперты Всемирного банка отмечают ключевую роль инфраструктуры в развитии экономики. Так, Ш. Кату указывает, что недостаток инвестиций в инфраструктуру в 90-х годах XX века способствовали снижению темпов экономического развития стран Латинской Америки на 1–3% ежегодно.

Повышенное внимание к развитию инфраструктурных секторов наблюдается в переломные и кризисные периоды экономического развития на национальном уровне и в международном масштабе. Так, одними из ключевых проблем, рассматриваемых на саммите двадцатки в Санкт-Петербурге в 2013 году, были проблемы, связанные с развитием и модернизацией инфраструктуры и созданием новых рабочих мест.

В отечественной экономической литературе, как и в зарубежных источниках, производственную инфраструктуру рассматривают чаще всего с точки зрения отраслевого и технического подходов. В работе [4] по поводу инфраструктуры указывалось, что «...в современном общественном производстве на всех его уровнях, в каждой из подсистем помимо основных процессов, обеспечивающих конечные резуль-

таты подсистемы, возникают и развиваются обслуживающие виды труда, образуются соответствующие им структурные подразделения, целые технологические системы, дающие возможность бесперебойно функционировать основным системам». И далее «...по мере возникновения и развития различных производственных функций обслуживания углубляется их специализация, растет их техническая оснащенность и происходит постепенное организационное обособление и обеспечивающие и обслуживающие виды деятельности».

Таким образом, по мнению автора, на определенной стадии общественного разделения труда такие функции обособляются, но и, превратившись в самостоятельные виды обслуживающей деятельности, они не могут существовать в отрыве друг от друга. Они соединяются, подчиняясь задачам обеспечения основного производства.

В. Орешин обращает внимание в [5] на то, что «хорошо развитая инфраструктура является ключевым элементом устойчивого роста и расширения возможностей международной торговли. Страны, концентрирующие усилия на развитии инфраструктуры, в состоянии добиваться больших возможностей и выгод». Данные, приведенные автором в этой работе, свидетельствуют о том, что каждый миллиард долларов США, вложенный в инфраструктуру, создает, по меньшей мере, 15 тысяч новых рабочих мест в этой отрасли и в два раза больше рабочих мест в смежных областях. К этому следует добавить, что, по расчетам зарубежных специалистов, каждый доллар вложенный в инфраструктурные проекты вызывает кумулятивный эффект в размере \$1,59. Далее автор утверждает, что «...для обеспечения достойного уровня жизни населения страны нуждается в эффективной транспортной системе, энергетике, связи, развитой финансовой системе...».

В этом контексте следует добавить, что на развитие инфраструктуры в ближайшее десятилетие до 2020 года планируется выделить в странах Евросоюза \$300 млрд., в Китае – \$200 млрд., в США и Канаде – \$180 млрд., а в странах бывшего СССР (включая Россию и Украину) – всего \$56 млрд. [6]. При этом необходимо отметить, что инфраструктура не только обслуживает производящие отрасли экономики, но и стимулирует их развитие.

**Целью статьи** является определение роли, характеристика состояния и связей инфраструктурных секторов со смежными отраслями в контексте их влияния на динамику основного производства и подготовки предложений по комплексному формированию перспектив обновления и развития производственной инфраструктуры как составной части разработки перспектив социально-экономического развития страны.

**Изложение основного материала.** В контексте рассматриваемых вопросов под производственной инфраструктурой понимается специализированный вид экономической деятельности по созданию условий для результативной работы основного производства как в целом в экономической системе, так и в каждом из ее звеньев на основе взаимного обмена с ними своей продукцией (услугами). В отличие от продукции других видов деятельности, продукция (услуги) производственной инфраструктуры по сфере применения носит межотраслевой характер. В то же время производственная инфраструктура, с одной стороны, если потенциал ее позволяет, либо создает условия для развития обслужи-

ваемых секторов материального производства, либо ограничивает масштабы и снижает эффективность работы многих отраслей в случае недостатка в соответствующих мощностях. То есть организационная и технологическая несбалансированность как внутри производственной инфраструктуры, так и при ее взаимодействии с основным производством и всеми секторами экономики в целом, отрицательно сказывается на эффективности их работы. В связи с чем сбалансированность процессов связанных с модернизацией и развитием производственной инфраструктуры следует рассматривать как важный фактор по обеспечению устойчивого и эффективного развития экономики страны.

Предлагаемая схема основных составляющих производственной инфраструктуры представлена на рис. 1. Она включает в себя такие составляющие как: транспорт, энергетика, связь, сервисное обслуживание, материально-техническое снабжение, водообеспечение и утилизация отходов. При этом каждая из этих систем подразделяется еще на целый ряд подсистем.

Учитывая место, роль и значение для экономики таких производственных инфраструктурных систем, как транспортно-дорожный комплекс и энергообеспечивающая система, рассмотрим их более подробно.

В производственную инфраструктуру транспортно-дорожной системы входят такие составляющие как железнодорожный и автодорожный комплексы, водные и воздушные виды транспорта, а также транспортные коридоры, которые включают в себя все объекты связанные сухопутным, водным и воздушным видами транспорта. При этом выделяются основные производства инфраструктуры (грузоперевозки) и сектора экономики, которым транспортная

инфраструктура оказывает услуги по перевозке грузов и пассажиров, а также обеспечивает транзитные перевозки.

Энергетическая инфраструктура (электрические сети, теплотрассы, газопроводы, нефтепродуктопроводы, подстанции и т.д.) интегрирует производства внутри энергообеспечивающей системы (генерирующие мощности, газо- и нефтедобывающие предприятия, нефтеперерабатывающие заводы и т.д.) и сектора национальной экономики. Она обеспечивает основное производство услугами (продукцией) энергетики (электричеством, теплом, газом, продуктами переработки нефти, твердыми видами топлива).

Этим подчеркивается та важнейшая роль, которая отводится производственной инфраструктуре, и то позитивное влияние, которое она оказывает на эффективность развития национальной экономики.

В то же время совершенно очевидным является то обстоятельство, что украинская экономика, как, собственно, и все экономики бывших союзных республик, со дня провозглашения независимости и по сей день в основном функционируют на той материально-технической базе, которая была создана еще во времена Советского Союза.

Также очевидным фактом является и то, что запас прочности этой базы практически уже исчерпан. На сегодня следует констатировать, что производственная инфраструктура, как и все сектора промышленного производства, почти полностью физически изношены и морально устарели. Особую тревогу вызывает то обстоятельство, что критическое положение в стране складывается в таких базовых и системообразующих секторах производственной инфраструктуры, как транспортно-дорожный комплекс и энергообеспечивающая система.

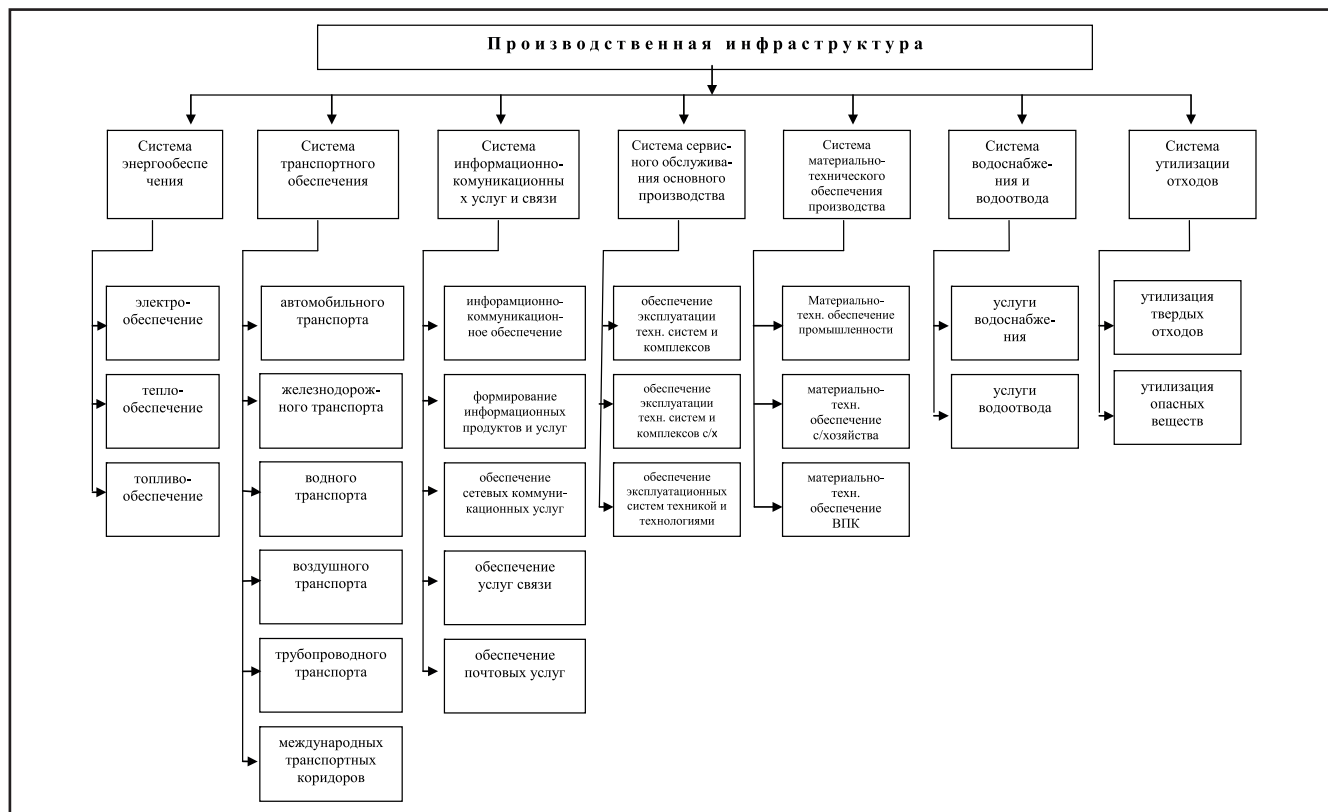


Рисунок 1. Общая схема составляющих производственной инфраструктуры

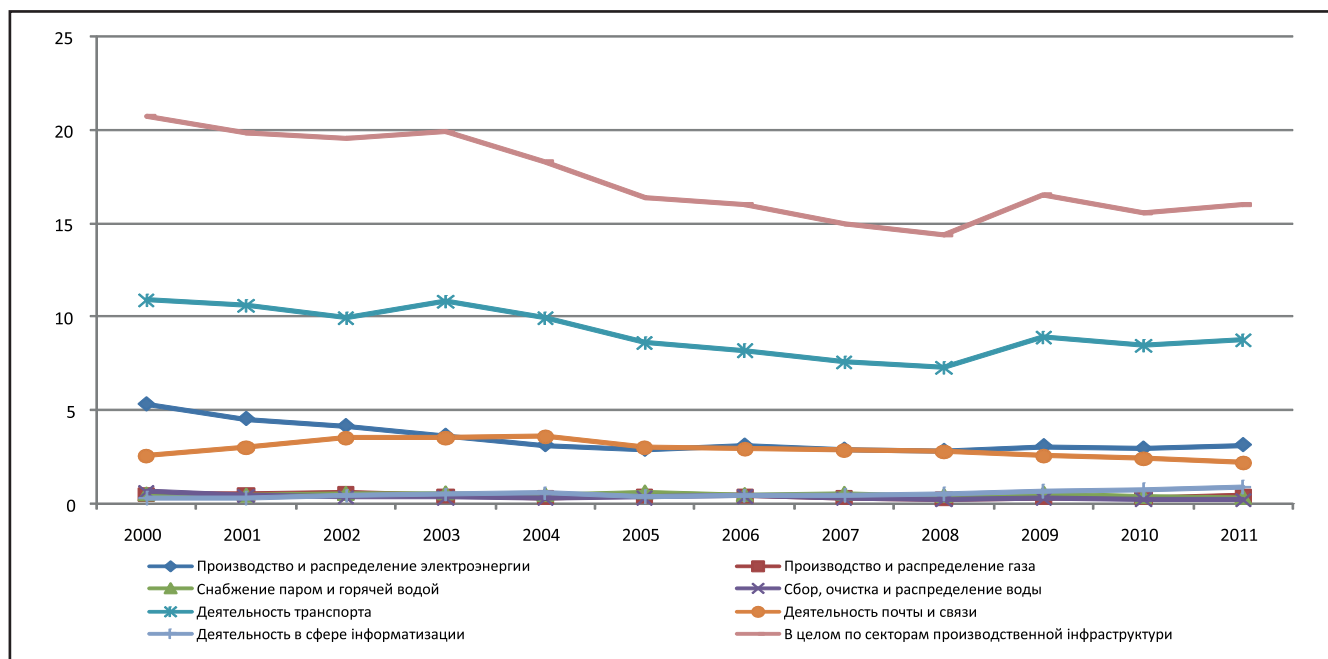
При этом следует отметить, что современная производственная инфраструктура занимает значительное место в национальной экономике. Так, согласно отчетным данным таблиц «Затраты–Выпуск» семь основных инфраструктурных секторов обеспечивали в 2011 году 12,43% общего объема продукции по Украине (деятельность транспорта – 6,26%, производство и распределение электроэнергии – 2,74%, производство и распределение газа – 0,37%, снабжение паром и горячей водой – 0,81%, сбор, очистка и распределение воды – 0,20%, деятельность почты и связи – 1,41%, деятельность в сфере информатизации – 0,61%). В 2000 году на эти сектора приходилось 15,15% общего объема выпуска продукции страны (рис. 3). Еще более ощутимый вес деятельности этих инфраструктурных секторов отмечается в общем объеме ВВП страны – свыше 16% в 2011 году (рис. 2). При этом разрыв в сторону снижения удельного веса ВВП против доли производства этих инфраструктурных секторов в 2011 относительно 2000 года почти в два раза выше.

Как показал анализ, практически во всех секторах производственной инфраструктуры страны необходимо комплексно проводить широкомасштабную повсеместную модернизацию. Это касается автомобильных и железных дорог, портов и терминалов, локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, грузового и пассажирского автомобильного парка, трубопроводной системы (магистральных и распределительных газопроводов, нефтепроводов, тепловых сетей, водопроводов), электрических сетей и т.д. Так, например, нарушение принципа простого воспроизводства на железнодорожном транспорте наблюдается с начала распада СССР. При этом износ основных средств вырос с 38% почти до 80%. По данным «Укрзализныци», износ электровозов составил 90%, тепловозов – 97%, пассажирских и грузовых вагонов – около 80%. Степень износа электrorаспределительных сетей достигла 70%, газораспределительных – 50%, компрессорных станций – 80% (см. табл.).

Для модернизации производственной инфраструктуры требуются значительные инвестиции. Известно, что объем инвестиций развитых и развивающихся стран в модернизацию и развитие инфраструктуры составляют до 10% ВВП. В Украине за последние 11 лет объем инвестиций в четыре основные инфраструктурные сектора (транспорт, почта и связь, производство и распределение электроэнергии, газа и воды) изменялся с 3,6 (в 2009 году) до 5,9% (в 2004 году) от ВВП. Причем размер инвестиций в транспорт за период с 2002 по 2012 год изменялся в диапазоне от 1,5 до 2,7% ВВП страны в 2009 и 2007 годах соответственно. А в производство и распределение электроэнергии инвестиции в этот период не превышали 1,73% ВВП Украины (в 2012 году).

Основным источником инвестирования производственной инфраструктуры остаются собственные средства инфраструктурных предприятий: часть прибыли, которая направляется на развитие производства и амортизационные отчисления. Но эти собственные источники финансирования воспроизводительных процессов в инфраструктурных секторах имеют тенденцию к постоянному сокращению. Низкая рентабельность этих видов экономической деятельности обуславливается получением основного эффекта в секторах, которые обслуживаются ими и повышением затрат на обслуживание и ремонт изношенного оборудования. Кроме того, сдерживание модернизационных процессов при нарастающем уровне износа основных средств сопровождается уменьшением базы начисления амортизационных отчислений. Об этом свидетельствует оценка соотношений начисленной амортизации к износу основных фондов в целом по Украине с 2000 по 2010 год, которое выросло с 49,3 до 76,6% соответственно при показателях износа основного капитала с 43,7 (в 2000 году) до 74,9% (в 2010 году). А по инфраструктурным секторам эти соотношения еще хуже [7].

Каждый инфраструктурный сектор по-разному влияет на результаты и эффективность национальной экономики, как



**Рисунок 2. Динамика доли валового внутреннего продукта инфраструктурных секторов в общем объеме ВВП Украины в 2000–2011 годах, в % к итогу соответствующих лет**

**Степень износа основных составляющих транспортно-дорожной системы и электрических сетей, магистральных и распределительных газопроводов Украины по состоянию на 01.01.2012**

Основные составляющие транспортной системы	Ед. измерения	Размерность	Степень износа, %
<b>Транспортно-дорожная система</b>			
Железнодорожные пути	км	21600	84,0
Электровозы	ед	1858	90,2
Тепловозы	ед	2513	98,1
Электропоезда	ед	1124	81,5
Дизельные поезда	ед	244	93,1
Грузовые вагоны	ед	111900	83,0
Пассажирские вагоны	ед	7100	85,8
Автомобильные дороги	км	169600	80
Грузовые автомобили	ед	1248900	65
<b>Электрические сети</b>			
Линии электропередачи (ЛЭП) – всего	тыс. км	905,0	64,9
в. т.ч. кабельные	тыс. км	64,3	–
из общего количества линий электропередачи – магистральные линии	тыс. км	22,7	64,5
электроподстанции (ПС) напряжением 220 – 750 кВ	шт.	132	76
Электрические распределительные сети	тыс. км	882,3	До 82%, при 17%, подлежащих замене
Трансформаторные подстанции:	шт.	Около 200 тыс. ед., из которых 90% отработало свой пр. срок	До 31,3%, при 19%, подлежащих замене
<b>Магистральные и распределительные газопроводы</b>			
Магистральные газопроводы	тыс. км	Общая протяженность газопроводов, проходящих через территорию Украины 38,55 тыс. км, в т.ч. 22,16 тыс. км магистральные	Около 40% от общей протяженности газопроводов отработали свой ресурс (30 лет)
Распределительные газопроводы	тыс. км	349,2	Свыше 40% от общей протяженности отработали свой ресурс
Компрессорные станции (КС)	шт.	72 компрессорные станции (КС), 1437 газораспределительные станции (ГРС)	Около 80% газоперекачивающих агрегатов на компрессорных станциях эксплуатируются больше нормативного срока – более 20 лет

ее непосредственная составляющая (в форме выработанного объема продукции (услуг), ВВП), так и особенно опосредствовано в составе вклада инфраструктурных расходов в издержках основного производства, в котором они используются. Причем ключевое значение результатов деятельности производственной инфраструктуры имеет их вклад в экономику в целом. По нашим оценкам, снижение инфраструктурных затрат на 1% эквивалентно приросту ВВП страны на 0,1% (для условий снижения затрат на транспортные услуги) и 0,06% (в случае снижения затрат электроэнергии). А для отдельных секторов, например в черной металлургии, эффект от такого снижения стоимости услуг в 7 и 12 раз выше соответственно, то есть за счет использования этого фактора ВВП черной металлургии может быть увеличен на 0,7–0,71%.

Это дает основания считать, что решение относительно модернизации и развития производственной инфраструктуры следует осуществлять на основе комплексного подхода, при котором приоритет определялся бы в пользу того инфраструктурного сектора, который обеспечивал бы лучший результат по экономике в целом и учитывал бы другие условия и ограничения.

Являясь важным фактором модернизации и целевой трансформации отечественной экономики, производственная инфраструктура в своем развитии на инновационной основе должна содействовать материализации ключевых задач социально-экономического развития страны. Базисные задачи перспективного развития страны определяются в рамках концепции и долгосрочной программы развития страны.

В настоящее время осмысление важнейшей проблемы модернизации национальной экономики является самой главной задачей и ждет своего незамедлительного решения. Так как, несмотря на все заверения по поводу необходимости проведения модернизации, в государстве отсутствует реальная долгосрочная политика, связанная с системным проведением новой индустриализации страны на базе инновационного развития в контексте тех приоритетов, которые должны будут определять ее будущее.

По сути дела модернизация производственной инфраструктуры заключается в переходе на инновационной основе из современного положения, в котором она пребывает, в новое состояние. При этом суть модернизации состоит в необходимости повышения надежности функционирования

национальной экономики и в обеспечении эффективности развития всех ее секторов.

Большинство исследователей также определяют модернизацию как процесс перехода от традиционной экономики к новой экономике, к экономике высоких технологий. При этом модернизация, как правило, сопровождается глубокими позитивными изменениями в социально-экономическом развитии страны – повышается эффективность экономики, улучшается качество жизни, улучшаются условия труда, повышается загрузка отечественного производителя, создаются новые рабочие места и т.д. Кроме того, комплексная модернизация, проводимая на системном уровне, приводит к повышению статуса страны в мировом экономическом сообществе и к обеспечению роста экономики на базе инновационного развития.

В опубликованных материалах семинара «Современные проблемы развития» руководитель Центра исследований постиндустриального общества РФ д.э.н. В.Л. Иноземцев рассматривает модернизацию как мобилизационный процесс, который предпринимается в тех или иных странах для сокращения образовавшегося отставания от государств-конкурентов [8].

В то же время он не отрицает, что модернизация может осуществляться и по внутренним причинам, так как порождается логикой развития этих стран, не преследуя при этом цели кого-либо догнать или перегнать.

Автор также отмечает, что решение проблемы модернизации заключается в конечном счете в политической воле руководства страны и в ее способностях контролировать этот процесс. При этом автор считает, что для успешного проведения модернизации необходимо обеспечить грамотность управления, четкость в постановке задач, эффективный менеджмент со стороны политического класса и людей, отвечающих за развитие национальной экономики, ясное позиционирование страны в системе мирового хозяйства и понимания конечной цели, к которой стремятся.

Если рассматривать проблему модернизации в более общем смысле и применительно к нашим конкретным условиям, то это по сути дела – обновление – замена морально и физически устаревшего оборудования, а также устаревших технологий на новейшие достижения науки и техники. При этом основой модернизации является инновационная составляющая, которая должна включать в себя современные технические и технологические изменения, базирующиеся на развитии образования, науки и реализуемые в виде создания новых машин, механизмов и технологических процессов.

В наших условиях для проведения широкомасштабной модернизации производственной инфраструктуры также необходимы в первую очередь такие составляющие, как политическая воля руководства страны и значительные бюджетные инвестиции. Поэтому в стране должна быть принята стратегическая установка на системную модернизацию, а это предполагает формирование определенной экономической политики – политики модернизации.

Анализируя современное техническое состояние производственной инфраструктуры, а также возможности страны для проведения системной ее модернизации, возникает целый ряд вопросов, которые необходимо решать уже сегодня. Так, например, при постановке задачи системной модерни-

зации должен учитываться не только аспект времени и этапов, но и аспект необходимых пропорций, их проектирования и подбор методов и инструментов, которые были бы способны повлиять на изменение соотношений и качественное состояние общественно-экономической системы в целом [9].

Иными словами, следует определиться с объектами, которые необходимо модернизировать, со сроками модернизации и с источниками финансирования. При этом должна быть исключена внесистемная постановка и неконкретность содержания процесса модернизации.

Однако, учитывая скромные возможности бюджетного финансирования и отсутствие особого желания частного сектора инвестировать в проекты модернизации производственной инфраструктуры, необходимо в первую очередь определиться с приоритетами в области модернизации инфраструктурных секторов в контексте долгосрочной Программы развития национальной экономики, а также с поиском эффективных путей решения проблемы финансирования.

В то же время, как показывает зарубежный опыт, если в 80-е годы финансирование модернизации инфраструктурных секторов экономики было в основном прерогативой государства, то в 90-е годы акцент в финансировании был перенесен на частные компании. Однако, как оказалось впоследствии, частные компании не оправдали возложенных на них обязательств и показали полную неэффективность такого подхода, так как вместо того, чтобы модернизировать инфраструктурные сектора экономики, они, как правило, просто предпочитали повышать тарифы на свои услуги [6].

При этом, как указывается далее в этой работе, в связи с тем, что за счет тарифов невозможно было решить поставленную задачу, в последнее время государство снова стало рассматриваться в качестве основного игрока в деле развития и модернизации производственной инфраструктуры, так как именно налоги, по мнению автора статьи, становятся главным источником капиталовложений в эту сферу экономики.

Эксперты также считают, что именно доминирующая роль государства в инвестировании в объекты инфраструктуры и привела к высоким темпам экономического роста ряда азиатских стран.

Так, например, в Китае наиболее динамично развивается транспортная инфраструктура, в которую вкладываются огромные деньги. При этом опережающими темпами создается транспортная сеть – новые дороги, скоростные железнодорожные магистрали, портовые сооружения, аэропорты и т.д. Китай начиная с 2000-х годов ежегодно инвестирует в инфраструктуру 8–10% ВВП.

Далее автор отмечает, что в настоящее время и в некоторых развитых странах заговорили о необходимости отказа от приватизации инфраструктуры. При этом предлагается существенно прагматический подход, в рамках которого государству отводится центральная роль в финансировании этой важнейшей отрасли хозяйства, а частному сектору – функции по строительству объектов инфраструктуры и управлению ими и только в отдельных случаях – по их финансированию.

Исходя из вышеизложенного следует, что государство должно однозначно быть сориентировано на формирование реальной политики по проведению новой индустриализации страны и высокотехнологичной модернизации. При этом

особое место должно быть уделено производственной инфраструктуре как основному звену, которое осуществляет поставку продукции основного производства всем секторам национальной экономики, обеспечивая при этом их эффективность развития (как в случае с энергоснабжающей производственной инфраструктурой). Или обеспечивает поставку грузов и перевозку пассажиров, а также их транзит (как в случае с транспортно-дорожной производственной инфраструктурой). При этом следует отметить, что обе эти инфраструктуры являются базовыми и системообразующими секторами национальной экономики.

Так, еще академик С.Г. Струмилин в работе [10] отмечал роль транспортно-дорожного комплекса в социально-экономическом развитии страны «...транспорт должен всегда несколько опережать в своем развитии общее нарастание грузооборота в стране. Некоторый разрыв транспортных ресурсов представляется... одним из самых целесообразных видов резерва, ибо его отсутствие может превратить транспорт, являющийся одним из самых мощных факторов развития в один из самых серьезных тормозов этого развития».

Таким образом, модернизация производственной инфраструктуры обеспечивает расширение производственных возможностей по всей цепочке (от производителя до потребителя), как, например, в энергообеспечивающей системе, а также обеспечивает повышение качества и объема предоставляемых услуг, как, например, в транспортном секторе, что естественно способствует повышению эффективности развития национальной экономики.

Переходя к нашим проблемам модернизации и развития производственной инфраструктуры, следует обратить внимание на неспособность комплексно и на системном уровне решать проблемы модернизации как страны в целом, так и производственной инфраструктуры в частности. Это связано в первую очередь с отсутствием в Украине соответствующих долгосрочных программ ее развития.

При этом следует отметить, что отсутствие таких программ связано также и с тем, что в стране не разрабатываются, не рассматриваются, не обсуждаются и не принимаются такие важные для страны документы, как Концепция и Стратегия развития Украины на долгосрочную перспективу (20–30 и более лет). Соответственно отсутствует и долгосрочная экономическая политика. Эти документы в принципе и должны быть основой для разработки долгосрочной Программы развития страны, которая в свою очередь должна предопределять разработку средне- и краткосрочных прогнозов по модернизации национальной экономики в контексте приоритетных направлений ее развития.

Концепция происходит от латинского слова *conception*. Трактуются как определенный способ понимания, трактовки какого-либо предмета, явления, процесса. Употребляется также для обозначения ведущего замысла, конструктивного принципа в научном, техническом, политическом и др. видах деятельности (Б.С.Э. – М., Изд-во «Советская энциклопедия», 1973).

Применительно к модернизации под Концепцией следует понимать такие основные положения, как:

- индустриализация всей экономики;
- повышение эффективности ее развития;

- ориентация на развитие внутреннего рынка;
- максимальное использование собственного научно-технического и промышленно-производственного потенциала, а также внутренних материальных и трудовых ресурсов;
- повышение комфортности труда и качества уровня жизни населения.

Параллельно с формированием основных положений Концепции должна быть принята Стратегическая установка на системную модернизацию, а это предполагает формирование определенной Экономической политики – политики модернизации, которая должна найти свое отражение в Стратегии и реализовываться в рамках необходимой долгосрочной программы развития экономики.

Стратегия вошла в обиход из военной терминологии. Стратегия – это высшая область военного искусства. Она охватывает вопросы теории и практики подготовки вооруженных сил к войне, а также ее планирование и ведение. Характерным является то обстоятельство, что стратегия тесно связана с политикой государства и находится в непосредственной зависимости от нее. Политика ставит соответствующие задачи, а стратегия должна обеспечить их выполнение. При этом стратегия тесно связана с экономикой (Б.С.Э. – М., Изд-во «Советская энциклопедия», 1973).

Таким образом следует отметить, что недостаточное внимание к необходимости разработки долгосрочных программ развития экономики, к проблемам модернизации производственной инфраструктуры, а также попыткам решения отдельных составляющих инфраструктурных секторов вне системного и целостного подхода в конечном счете приводит к разбалансировке экономической системы и к значительным финансовым потерям. На это указывает и опыт проведения Евро-2012.

Так, «Райфайзен Банк Аваль» опубликовал исследование, в котором рассматривался экономический эффект от проведения Евро-2012. Его авторы пришли к выводу, что скрытые издержки от проведения футбольного чемпионата оказались очень высокими. В то же время государственные средства, потраченные на проведение этого чемпионата (\$13 млрд.), могли бы более эффективно разрешить проблемы структурной слабости украинской экономики [11].

К неэффективному использованию финансовых ресурсов можно отнести и закупку за рубежом скоростных электропоездов, и строительство нефтепровода Одесса – Броды, а также постановку в свое время вопроса о необходимости строительства в Украине нового нефтеперерабатывающего завода (НПЗ) при уже существующих шести НПЗ, мощности которых на момент рассмотрения этого решения использовались примерно на 20%.

Возвращаясь к модернизации отечественной производственной инфраструктуры, следует отметить, что отсутствие системного подхода в деле решения этой проблемы становится достаточно серьезным тормозом в повышении эффективности развития национальной экономики.

В связи с этим для более эффективного решения проблемы модернизации нами предлагается следующая поэтапная схема реализации поставленной задачи.

*На первом этапе работы* необходима разработка долгосрочной Концепции развития национальной экономики на 20–30 и более лет.

## МАКРОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

На втором этапе работы на этот же период на базе Концепции формируется Экономическая политика и разрабатывается Стратегия развития страны.

На третьем этапе работы на базе Концепции и Стратегии развития страны, а также четко сформированной экономической политики разрабатываются соответствующие Программы развития экономики: долгосрочная (на 20–30 лет и более); среднесрочная (на 5–10 лет); краткосрочная (на 2–3 года).

Эти Программы после их рассмотрения и утверждения должны получить статус официальных документов. Кроме того, при реализации этих Программ со стороны государственных органов необходимо осуществлять постоянный контроль за ходом их выполнения.

Одновременно необходимо предусмотреть обязательную корректировку разработанных Программ через каждые 2–3 года с учетом возможных экономических, геополитических и прочих изменений.

При этом эти Программы независимы от смены руководства страны и не должны подвергаться ревизиям.

На четвертом этапе работы в соответствии с разработанными Программами развития страны на различные периоды времени разрабатываются соответствующие долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные Программы по развитию и модернизации инфраструктурных секторов экономики в контексте приоритетных направлений в развитии экономики, состояния изношенности основного оборудования и степени вклада инфраструктурных производственных секторов в национальную экономику.

Схема постановки решения проблемы модернизации и развития производственной инфраструктуры представлена на рис. 3.

В заключение следует отметить следующее:

– запас прочности той материально–технической базы, которая была создана еще во времена СССР, практически полностью исчерпан;

– производственная инфраструктура практически всех секторов национальной экономики почти полностью физически изношена и морально устарела;

– отсутствуют основы долгосрочной общегосударственной политики по развитию и модернизации производственной инфраструктуры;

– отсутствует системный подход при разработке проектов модернизации и развития производственной инфраструктуры;

– имеет место тенденция разбалансировки основных звеньев как внутри производственных инфраструктурных систем, так и этих систем со смежными секторами экономики;

– наблюдаются определенные трудности в деле финансирования проектов по модернизации производственной инфраструктуры (у государства на это не имеется достаточных средств, а у предпринимательских структур отсутствует особая заинтересованность в финансировании этих проектов).

К этому следует добавить, что проводимая повсеместно бессистемная приватизация объектов производственной инфраструктуры в большинстве случаев не привела к повышению эффективности их работы. При этом результаты приватизации отдельных объектов инфраструктуры в конечном счете ухудшили функционирование целостных функциональных комплексов, что привело к их разбалансировке и соответственно к потерям в экономике.

### Выводы

Сложившееся состояние производственной инфраструктуры затрудняет эффективную модернизацию отечественной экономики. Приоритетные направления инновационного об-

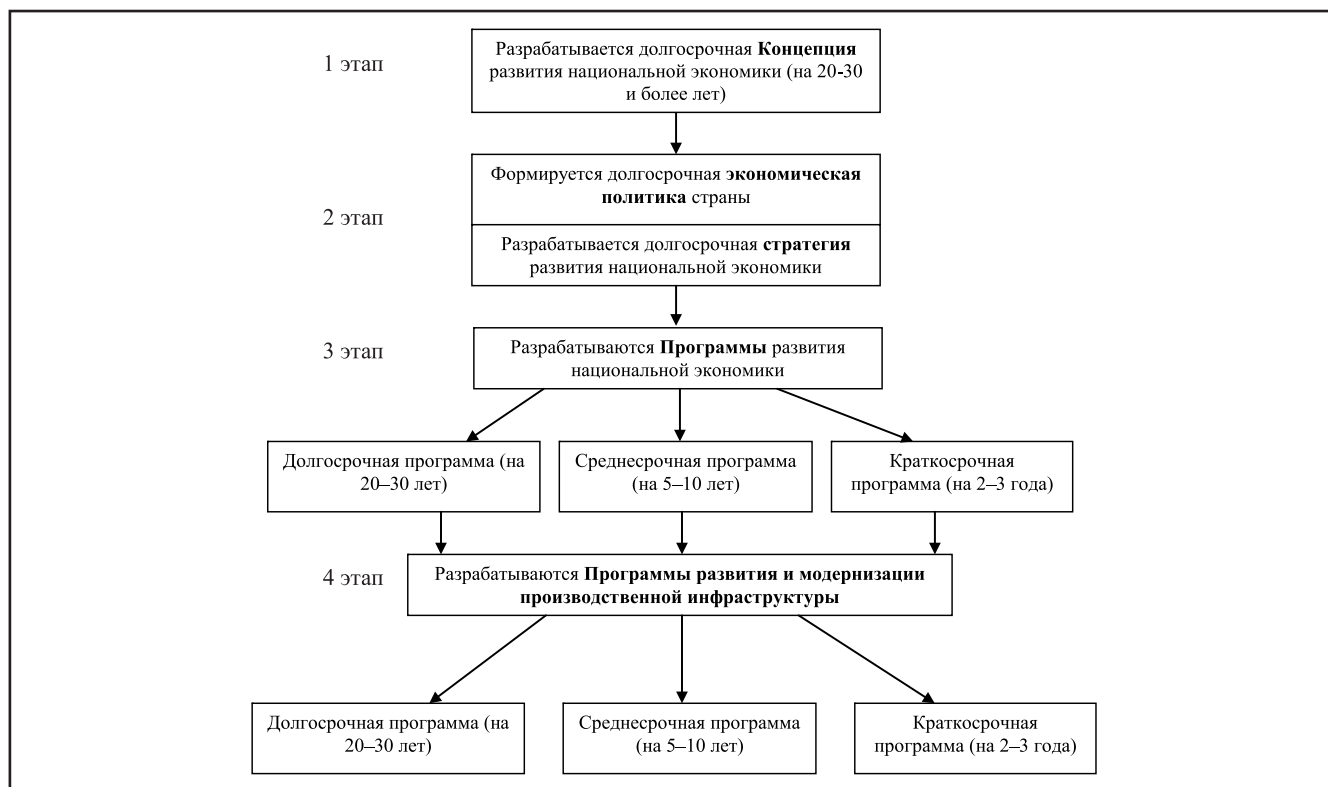


Рисунок 3. Схема по разработке Программы развития и модернизации производственной инфраструктуры



новления инфраструктурных секторов обуславливаются перспективами социально-экономического развития страны.

На основании вышеизложенного для решения проблемы развития и модернизации производственной инфраструктуры в первую очередь необходимо:

– во-первых, определиться с концепцией и стратегией развития страны и на их базе сформировать экономическую политику;

– во-вторых, на этой основе разработать программу развития национальной экономики;

– в-третьих, на базе выполненных работ разработать национальную программу по модернизации производственной инфраструктуры;

– в-четвертых, разработать механизмы по реализации этой национальной программы;

– в-пятых, создать специальный фонд для целевого инвестирования процессов модернизации секторов производственной инфраструктуры;

– в-шестых, в рамках реализации Национальной программы по модернизации производственной инфраструктуры, учитывая ограниченные финансовые возможности страны, в первую очередь следует обратить особое внимание на определение приоритетных направлений в модернизации этих структур в контексте Программы развития экономики;

– в-седьмых, проведение модернизации производственной инфраструктуры и ее дальнейшее развитие должно осуществляться на базе инновационного развития. При этом реализация поставленной задачи должна решаться на системном уровне в контексте интеграции в мировую экономическую систему с учетом приоритетных направлений в развитии национальной экономики.

Таким образом, не вдаваясь в подробности и причины современного состояния национальной экономики, которые в общем-то всем известны, необходимо уже сегодня для занятия надлежащего места в мировой экономике ставить вопрос об индустриализации как основного приоритетного направления развития страны. К этому следует добавить, что индустриализация страны, основанная на базе инновационного развития, является важнейшей исходной составля-

ющей как для проведения широкомасштабной модернизации существующей производственной инфраструктуры, так и для ее дальнейшего развития. При этом реализация поставленной задачи должна решаться на системном уровне в контексте интеграции в мировую экономическую систему, приоритетных направлений в развитии национальной экономики и создания необходимых условий для значительного расширения внутреннего рынка.

#### Список использованных источников

1. Оцінка техніко-економічного стану об'єктів інфраструктури та виробничих фондів України / Б.М. Данилишин, М.А. Хвесик, М.Х. Карецький, О. Дацій. – Донецьк: Юго-Восток, 2008. – 374 с.
2. Піріашвілі Б.З., Галиновський Є.І., Чиркін Б.П. Інфраструктура паливно-енергетичного комплексу України та її регіонів: стан, проблеми та основні напрями розвитку / За ред. д.е.н., проф., академіка НАН України Б.М. Данилишина / Видавництво ТОВ «Формула-1» м. Київ. 2011. – С. 272.
3. Катсу Ш. Чем международный опыт может быть полезным для развития инфраструктуры в России? / Электронный ресурс: <http://web.worldbank.org/wbsite/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/NEWSSPANISH/O,,contentMDK:214812~menuPK^34370~piPK42770~theSitePK:1074568,00htm/>
4. Шульгин И.В. Инфраструктура науки в СССР. АН СССР. Институт истории естествознания и техники. М.Наука. – 1988. – С. 20.
5. Орешин В. Развитие инфраструктуры и модернизация. – М. Экономист, №12, 2012. – С. 21–27.
6. Кондратьев В. Инфраструктура и экономический рост. – М.: Мировая экономика и международные отношения, №11, 2011. – С. 18–24.
7. Найденов В. От кризиса к кризису, Газета «2000», 28 июня 2013. – С. В5.
8. Модернизация России в контексте глобализации, материалы науч. семинара «Современные проблемы развития». Мировая экономика и международные отношения. 2010, №2. – С. 90–103. – Наука, М.
9. Сухарев О. О приоритетах политики модернизации. – М., Экономист, №3, 2010. – С. 20–24.
10. Струмилин С.Г. Избранные произведения. Т.4. – М., Наука, 1964. – С. 398.
11. Купе Том. Работа над ошибками / Инвест газета. – №46. – 2013. – С. 18.

УДК 659075.0

О.Г. ГОНЧАРЕНКО,  
к.е.н., доцент,

## Соціально-економічні аспекти функціонування виробничого комплексу Державної кримінально-виконавчої служби України

*Досліджено соціально-економічні аспекти функціонування виробничого комплексу Державної кримінально-виконавчої служби України, діяльність якого спрямована на залучення засуджених до суспільно-корисної праці, їх виправлення і ресоціалізацію.*

**Ключові слова:** праця, продуктивність, ефективність, потенціал, ресоціалізація, виробничий комплекс пенітенціарної системи.

О.Г. ГОНЧАРЕНКО,  
к.э.н., доцент

## Социально-экономические аспекты функционирования производственного комплекса Государственной уголовно-исполнительной службы Украины

*Исследованы социально-экономические аспекты функционирования производственного комплекса Государствен-*