

2. Земельні банки і фонди – інструменти для розвитку сільських територій // Землевпорядний вісник. – 2012. – №3. – С. 11–15.

3. Діалог фахівців: Що запозичимо у німців? // Землевпорядний вісник. – 2012. – №7. – С. 21–22.

4. Левченко Н.М. Адаптація механізму оподаткування нерухомості в Україні до світових аналогів / Н.М. Левченко // Сталий розвиток економіки. – 2012. – №6. – С. 281–285 [Електрон. ре-

сурс]. – Режим доступу: http://unier.km.ua/uploadfiles/Vimogi_Zhurnal_26_05_2014.pdf

5. Мартин А.Г. Управління землями територіальних громад: монографія / А.Г. Мартин, О.В. Кустовська. – К., 2015. – 210 с.

6. Про схвалення Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2014 р. №333-р [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/333-2014-r

УДК658.589(477)

Б.З. ПІРІАШВІЛІ,
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування НАН України,
Б.П. ЧИРКИН,
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Основні проблеми та пріоритетні напрями розвитку виробничої інфраструктури України

Дана стисла характеристика основних секторів виробничої інфраструктури України, обкреслені їх ключові проблеми. Показаний взаємозв'язок і здійснені оцінки впливу виробничої інфраструктури на суміжні сектори економіки країни. Запропонований методичний підхід за визначенням пріоритетних напрямів модернізації і розвитку виробничої інфраструктури з урахуванням різного впливу кожного з цих секторів для забезпечення перспективного соціально-економічного зростання країни і нарощування її результативності і конкурентоспроможності.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, пріоритетні напрями, розвиток, модернізація, енергозабезпечуюча система, транспортно-дорожній комплекс.

Б.З. ПИРИАШВИЛИ,
к.е.н., Институт экономики и прогнозирования НАН Украины,
Б.П. ЧИРКИН,
к.е.н., Институт экономики и прогнозирования НАН Украины

Основные проблемы и приоритетные направления развития производственной инфраструктуры Украины

Дана сжатая характеристика основных секторов производственной инфраструктуры Украины, очерчены их ключевые проблемы. Показана взаимосвязь и осуществлены оценки влияния производственной инфраструктуры на смежные сектора экономики страны. Предложен методический подход к определению приоритетных направлений модернизации и развития производственной инфраструктуры с учетом различного влияния каждого из этих секторов для обеспечения перспективного социально-экономического роста страны и наращивания ее результативности и конкурентоспособности.

Ключевые слова: производственная инфраструктура, приоритетные направления, развитие, модернизация, энергообеспечивающая система, транспортно-дорожній комплекс.

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

Fundamental problems and priority lines for the development of production infrastructure in Ukraine

The compressed description of basic sectors of productive infrastructure of Ukraine is Given, their key problems are outlined. Intercommunication is shown, and estimations are carried out influence of productive infrastructure on the contiguous sectors of economy of country. Methodical approach is offered on of priority directions of modernisation and development of productive infrastructure taking into account different influence of each of these sectors for providing of perspective socio-economic height of country and increase of her effectiveness and competitiveness.

Keywords: production infrastructure; priority lines; development; modernization; energy supplying system; Transportation and road complex.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку країни виробнича інфраструктура набуває особу актуальності, так як во многом передбачає перспективи розвитку національної економіки. При цьому від технічного стану виробничої інфраструктури та її розвитку залежить якість наданих послуг, надійність та стійкість роботи основного

виробництва, а також ефективність функціонування всієї економіки в цілому.

В той же час склад секторів виробничої інфраструктури та їх мережну структуру в кожній країні визначає реальний сектор економіки, а їх перспективу – стратегія економічного розвитку держави та географія їх розміщення. Стартуванням розвитку інфраструктури

является сложившееся на сегодня ее состояние и мультипликативный результат ее деятельности, а также намечаемая стратегия экономического развития страны.

В условиях существующих экономических сложностей и ограниченности в инвестиционных ресурсах возникает вопрос, каким образом обеспечить результативность развития производственной инфраструктуры и национальной экономики.

Анализ исследований и публикаций по проблеме. Проанализировав в целом современное состояние инфраструктурных секторов экономики в работах [1–3, 6, 7], нами были определены основные проблемы и дана оценка влияния этих секторов на смежные отрасли экономики, а также были рассмотрены приоритетные направления в их развитии как важного фактора социально-экономического развития страны.

В мировой практике повышенное внимание к развитию и модернизации производственных инфраструктурных секторов обычно наблюдается в переломные и кризисные периоды экономического развития. Так, одной из ключевых проблем рассматриваемых на саммите двадцатки в Санкт-Петербурге в 2013 году были проблемы связанные с развитием производственной инфраструктуры и созданием новых рабочих мест.

В свое время в работе [5] отмечалось, 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 также о том, что каждый миллиард долларов США, вложенный в инфраструктуру, создает, по меньшей мере, 15 тысяч новых рабочих мест в этой области и в два раза больше рабочих мест в смежных областях. При этом каждый доллар, вложенный в инфраструктурные проекты, вызывает кумулятивный эффект в размере \$1,59. Далее автор утверждает, что «... для обеспечения достойного уровня жизни населения, страны нуждаются в эффективной транспортной системе, энергетике, связи, развитой финансовой системе...».

В этом контексте к этому следует добавить, что на развитие инфраструктуры за десятилетие до 2020 года планируется выделить в странах Евросоюза около \$300 млрд., в Китае – \$200 млрд., в США и Канаде – \$180 млрд., а в странах бывшего СССР (включая Россию и Украину) – всего \$56 млрд. [4].

Таким образом, производственную инфраструктуру следует рассматривать как специализированный вид экономической деятельности по созданию условий для результативной работы основного производства как в целом в экономической системе, так и в каждой ее секторах. В то же время производственная инфраструктура, с одной стороны, если ее потенциал позволяет, либо создает условия для развития всех 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 в деле обеспечения устойчивого развития экономики страны.

Кроме того, необходимо отметить, что инфраструктура не только обслуживает производящие отрасли экономики, но и стимулирует их развитие, а также способствует повышению эффективности развития национальной экономики. В то же время совершенно очевидным является то обстоятельство, что украинская экономика, как, собственно, и почти 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.

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.

Следует отметить, что некоторые решения относительно дальнейшего развития производственной инфраструктуры и модернизации отдельных инфраструктурных секторов или их составляющих принимаются без достаточного экономического обоснования, а отраслевые инфраструктурные проекты финансируются по остаточному принципу.

Кроме того, как показывает практика, решение вопросов в области развития производственной инфраструктуры принимаются без достаточной увязки с интересами национальной экономики.

Так, например, нарушение принципа простого воспроизводства на железнодорожном транспорте наблюдается с начала 90-х годов. За этот период износ основных средств вырос с 38% до почти 90%. При этом, по данным «Укрзалізниця», износ электропоездов составил 72%, тепловозов – 98%, электропоездов – 81%, пассажирских и грузовых вагонов – около 85%. Что касается энергетического сектора, то степень износа электросетей достигла 70%, газораспределительных – 50%, компрессорных станций – 80%.

В связи с этим, учитывая важность в развитии производственной инфраструктуры для экономики страны, представляется необходимым выделить следующие основные проблемы в этой области: высокий уровень износа основных фондов; использование устаревших технологий; наличие большого количества аварийно опасных объектов; разбалансированность основных звеньев как внутри инфраструктурных систем так и со смежными секторами экономики; отсутствие надежных источников масштабного инвестирования по развитию и модернизации комплексных инфраструктурных проектов; несовершенство хозяйственного механизма по реализации этих проектов, а также отсутствие основ государственной политики в этой области.

Целью статьи является оценка роли и характеристика влияния инфраструктурных секторов на смежные отрасли экономики, а также определение приоритетных направлений в развитии основных инфраструктурных производственных комплексов как важного фактора осуществления инновационной стратегии по модернизации системообразующих секторов национальной экономики.

МАКРОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

Изложение основного материала. В настоящее время, несмотря на то что Украина располагает достаточно развитой производственной инфраструктурой, особую тревогу вызывает то обстоятельство, что критическое положение складывается в таких базовых и систематизирующих секторах производственной инфраструктуры, как энергообеспечивающая система и транспортно-дорожный комплекс. В этой связи, учитывая их определяющую роль для развития экономики страны, остановимся на этих секторах несколько подробнее.

Рассматривая железнодорожную инфраструктуру как составную часть транспортно-дорожного комплекса, следует отметить, что Украина располагает наиболее развитой в Европе сетью железных дорог, эксплуатационная длина которой составляет около 22 тыс. км. Железные дороги Украины имеют 56 пунктов пересечения границы с семью пограничными странами, тесно взаимодействующими между собой, а также с тринадцатью основными морскими портами Черного и Азовского морей, а также реку Дунай.

Инфраструктура железных дорог Украины, как и всех стран бывшего СССР, развивалась в условиях постоянно растущих объемов перевозок, что требовало первоочередного развития пропускной способности, тогда как скорость перевозок была второстепенным показателем. Соответственно, железные дороги Украины значительно превосходят европейские дороги по таким основным показателям как вес поездов, пропускная способность, вместимость вагонов. Исключением является показатель разрешенной скорости движения на дорогах Украины, которая составляет

140 км/ч для пассажирских и 80 км/ч для грузовых поездов при 160 км/ч и 100–120 км/ч, соответственно, на европейских железных дорогах.

Из общей эксплуатационной длины железных дорог Украины (около 22 тыс. км) 67,5% составляют однопутные участки, а 32,5% – двух- и трехпутные. Электрифицировано 44,9% железных дорог, устройствами автоматического регулирования движения поездов оборудованы 60,7% железнодорожного пути, а системами централизованного управления – около 73% всех стрелок. Уровень электрификации железнодорожной инфраструктуры и оснащение современной автоматической блокировкой достаточно высоких и охватывает все основные направления перевозок. Именно на этих электрифицированных участках и выполняется большая часть железнодорожных перевозок.

В то же время вся инфраструктура железнодорожного транспорта весьма устарела и в значительной степени утратила свою прежнюю работоспособность. По данным «Укрзалізниця», с начала 90-х годов железные дороги потеряли 38% потенциальных перевозочных возможностей, а по обеспечению грузовыми вагонами – более 50%. Кроме того, требуется замена 30% железнодорожного полотна, 56% всего подвижного состава, 40% систем тягового энергообеспечения и более 11% мостов и других искусственных сооружений, нуждающихся в реконструкции.

Исследованиями, которые проводились «Укрзалізницею», установлено, что для перехода, например, только на европейские стандарты скорости нужны миллиардные ин-

Таблица 1. Рейтинг стран Международного союза железных дорог (МСЖД) на основе совокупной балльной оценки по производительности железных дорог

Страна	Количество баллов	Место среди стран МСЖД	Страна	Количество баллов	Место среди стран МСЖД
Россия	86	1	Хорватия	282	26
Казахстан	96	2	Македония	287	27
Эстония	103	3	Азербайджан	289	28
Украина	104	4	Румыния	319	29
Израиль	136	5	Сербия	326	30
Канада	159	6	Люксембург	327	31
Австрия	161	7	Киргизия	331	32
Германия	162	8	Болгария	334	33
Беларусь	166	9	Таджикистан	339	34
Словения	175	10	Босния	352	35
Швейцария	178	11	Молдова	373	36
Литва	181	12	Армения	386	37
Испания	184	13	Албания	394	38
США	189	14	Великобритания	154	39
Финляндия	189	15	Швеция	206	40
Италия	192	16	Нидерланды	236	41
Латвия	207	17	Грузия	246	42
Бельгия	210	18	Дания	254	43
Португалия	210	19	Словакия	296	44
Франция	219	20	Ирландия	299	45
Польша	226	21	Туркменистан	319	46
Чехия	230	22	Греция	388	47
Узбекистан	242	23	Норвегия	415	48
Венгрия	273	24	Черногория	419	49
Франция	278	25			

вестиции в модернизацию как самой инфраструктуры, так и в подвижной состав. При этом выигрыш в сроках перевозок будет незначительным и составит 2–2,5 часа на 1000 км, то есть эффект не будет соответствовать затратам.

Для украинских железных дорог более эффективным на сегодня является сокращение простоев вагонов на пограничных и технических станциях, а также под грузовыми операциями. По нашим данным, это обеспечило бы почти двойное увеличение производительности вагона, то есть интенсивность его использования.

Следует также отметить, что с начала 90-х годов, по причине вывода из эксплуатации подвижного состава, в связи с отработкой положенного срока службы, а также хронического недофинансирования закупки нового оборудования, инвентарный парк тягового подвижного состава сократился на 2082 единицы (26%). При этом количество пассажирских вагонов уменьшилось на 2584 вагона (25%), грузовых вагонов – на 120 тыс. (45%). Ситуация осложняется достаточно высоким износом всего подвижного состава, что приводит к увеличению затрат на ремонт более чем в два раза и снижению уровня безопасности движения.

В то же время, как следует из работы [7], несмотря на все негативные моменты, связанные с состоянием железных дорог в стране, при составлении рейтинга стран Международного союза железных дорог (МСЖД), проведенного на основе совокупной балльной оценки по производительности железных дорог, на сегодня Украина занимает четвертое место, существенно опередив при этом по баллам многие высокоразвитые страны мира (табл. 1).

В контексте устойчивого и надежного развития производительных сил страны особая роль принадлежит энергоснабжающей производственной инфраструктуре. Эта структура включает в себя такие составляющие как газо-, угле- и нефтепродуктообеспечение, а также электро- и теплоснабжение. Они являются основой для устойчивого функционирования национальной экономики и для надежного энергообеспечения жизнедеятельности населения страны, то есть является ключевыми элементами энергетической и экономической безопасности страны. Эта инфраструктура представляет собой сложную систему единства процессов добычи, производства, хранения, транспортировки и распределения топлива и энергии.

Рассматривая объединенную энергетическую систему (ОЭС) Украины в целом, следует отметить, что она является одной из крупнейших энергосистем Европы и основой централизованного энергообеспечения отечественных потребителей.

По данным НЭК «Укрэнерго» [8], магистральная энергетическая система (МЭС), которая является важной составной частью ОЭС, имеет в своем составе 4,5 тыс. км линий электропередачи напряжением 750–500 кВ, 12,8 тыс. км – 330 кВ, 3,0 тыс. км – 220 кВ, более 0,3 тыс. км – 400 кВ и 0,1 тыс. км – 800 кВ. В составе магистральных и межгосударственных электрических сетей имеются 133 подстанции. Из них восемь – напряжением 750 кВ; две – 500 кВ; 87 – 330 кВ; 34 – 220 кВ и две – 400 кВ. При этом общая установленная трансформаторная мощность составляет 77,8 тыс. МВА.

В системе энергоснабжения важная роль принадлежит распределительным электрическим сетям (РЭС), которые находятся в непосредственном взаимодействии как с кон-

кретным потребителем, так и с магистральными и межгосударственными электрическими сетями. Результаты работы РЭС в значительной степени определяют надежность, качество и эффективность работы всей системы.

Среди областей, оборудование электросетей в которых требует замены, следует отметить: Запорожскую (31,3%), Ивано–Франковскую (28,5), Киевскую (20,8), Черновицкую (22,0), Хмельницкую (20,8) и Херсонскую (17,4%). Меньше среднего по стране уровня изношенности оборудования электросетей отмечается в 19 областях: от 0,01 в Ровенской до 8,3% Донецкой.

Распределительные электрические сети, построенные преимущественно в 50–80-х годах XX века, имеют протяженность воздушных и кабельных линий электропередачи напряжением 0,4–154 кВ – 1184,6 тыс. км. В их состав входят трансформаторные подстанции (ПС) напряжением 6–110 кВ общей установленной мощностью более 140 тыс. МВА. Низкие темпы обновления РЭС из-за недостаточного финансирования привели к высокому уровню их изношенности. Более 17% линий электропередачи находится в технически непригодном состоянии, что создает угрозу для людей и окружающей среды и требует увеличения ежегодных затрат на их техническое обслуживание и ремонт. По данным энергоснабжающих компаний, замене подлежат: 2,87 тыс. км линий 110/154 кВ; 3,85 тыс. км – 35 кВ; 42,22 тыс. км – 10(6 кВ) и 107,68 тыс. км линий 0,38 кВ.

Около 13% трансформаторных подстанций исчерпали предусмотренный проектом нормативный ресурс и требуют замены.

Техническое состояние в региональном разрезе характеризуется следующими особенностями. В шести регионах (Винницкой, Луганской, Николаевской, Сумской, Черкасской и Черновицкой областях) на текущий период удельный вес выработавших свой ресурс ЛЭП не превышает 0,5%. В семи регионах удельный вес самортизированных линий электропередачи не превышает средний их уровень в Украине (18,3% от их общей протяженности) и меняется от 0,6% (Харьковская область) до 18,0% (Ровенская область). Наибольшая доля полностью самортизированных ЛЭП зафиксирована в Донецкой области (47,7%). В 14 регионах этот показатель превышает средний по стране уровень. В семи регионах доля таких электросетей превышает 30%. В шести – составляет от 20,5% (Киевская область) до 29,1% (Хмельницкая) [7].

Учитывая региональные особенности (размер территории, численность населения, размещение производства и другие факторы), которые надлежит учитывать при оценке состояния и эффективности функционирования производственной инфраструктуры (табл. 2), проведены относительные межрегиональные сравнения.

Состояние техногенной безопасности объектов системы электроснабжения в целом является удовлетворительным. Однако из-за высокой изношенности оборудования сетей электроснабжения растет аварийность их работы, особенно под влиянием сложных погодных условий. Наблюдается также высокая аварийность в кабельных сетях, которые выработали технический ресурс, особенно в городах Киеве, Харькове, Львове и других.

К системе теплообеспечения страны относятся: объекты генерации тепловой энергии (ТЭЦ, ТЭС, АЭС, когенерационные установки, централизованные отопительные котельные,

Таблица 2. Сравнительная характеристика показателей функционирования электрических сетей в Украине

Область, регион	Плотность электросетей, км/1000 кв. км	Производство электроэнергии, кВт·ч на 1 чел.	Валовой региональный продукт на 1 чел., грн.	Плотность населения, тыс. чел. на 1 кв. км	Соотношение удельных показателей по регионам относительно их средних значений по стране, в % от их оценок по стране				
					плотности электросетей	производства электроэнергии на 1 чел.	потребления электроэнергии на 1 чел.	валового регионального продукта	плотности населения
Украина	1499,6	4116,5	23600,0	76,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
АРК	1286,8	428,6	16507,0	75,3	85,8	10,4	75,6	69,9	99,0
Винницкая	1711,7	2406,0	14332,0	62,1	114,1	58,4	45,2	60,7	81,7
Волынская	1263,9	107,0	13916,0	51,6	84,3	2,6	38,6	59,0	67,9
Днепропетровская	1570,9	3856,3	34709,0	104,9	104,8	93,7	256,7	147,1	138,0
Донецкая	2635,2	5939,9	28986,0	167,9	175,7	144,3	76,3	122,8	220,9
Житомирская	1249,8	13,3	14616,0	43,0	83,3	0,3	49,1	61,9	56,6
Закарпатская	1398,8	126,0	12278,0	97,4	93,3	3,1	45,8	52,0	128,1
Запорожская	1470,8	28119,7	23657,0	66,4	98,1	683,1	213,4	100,2	87,4
Ивано-Франковская	1969,9	4611,5	14814,0	99,3	131,4	112,0	52,2	62,8	130,7
Киевская	1683,3	3527,3	26140,0	61,2	112,3	85,7	75,0	110,8	80,5
Кировоградская	1287,6	1699,4	15533,0	41,2	85,9	41,3	64,8	65,8	54,2
Луганская	1731,5	2938,6	19788,0	86,2	115,5	71,4	116,6	83,8	113,4
Львовская	1837,8	694,9	16353,0	116,8	122,6	16,9	50,9	69,3	153,7
Николаевская	1102,9	15539,5	20276,0	48,2	73,5	377,5	79,0	85,9	63,5
Одесская	1266,7	69,5	22544,0	71,8	84,5	1,7	77,1	95,5	94,4
Полтавская	1525,5	814,1	29652,0	51,9	101,7	19,8	105,5	125,6	68,2
Ровенская	1349,4	14721,3	13785,0	57,3	90,0	357,6	60,9	58,4	75,4
Сумская	1387,9	372,8	15711,0	49,0	92,6	9,1	52,4	66,6	64,5
Тернопольская	1758,8	78,2	11713,0	78,7	117,3	1,9	32,7	49,6	103,6
Харьковская	1518,9	3017,3	23639,0	88,0	101,3	73,3	77,8	100,2	115,7
Херсонская	974,4	1612,5	14346,0	38,3	65,0	39,2	63,0	60,8	50,4
Хмельницкая	1702,9	9901,2	13602,0	64,6	113,6	240,5	45,5	57,6	85,0
Черкасская	908,2	1473,3	17325,0	61,7	60,6	35,8	68,0	73,4	81,2
Черновицкая	2100,4	1702,9	10939,0	111,6	140,1	41,4	42,8	46,4	146,9
Черниговская	1157,1	1002,7	15406,0	34,6	77,2	24,4	48,1	65,3	45,5
Киев	14221,5	2048,9	70424,0	3490,2	948,4	49,8	96,6	298,4	4592,4
Севастополь (горсовет)	2440,7	236,4	20455,0	422,9	162,8	5,7	79,0	86,7	556,5

промышленно-отопительные котельные отдельных предприятий, квартирные генераторы тепла (газовые, жидкостные, твердотопливные котлы, бытовые печи), утилизационные установки и др.; объекты передачи и распределения тепловой энергии потребителям (магистральные тепловые сети, тепловые пункты, местные распределительные сети, в частности, распределительные сети жилых домов); система управления и регулирования поставки тепловой энергии.

В последние годы общий объем производства и потребления теплоэнергии составили около 240 млн. Гкал. В настоящее время в стране работают более 100 тыс. котельных различного назначения, подавляющее большинство из которых – это мелкие промышленные или отопительные автономные котельные, около 250 ТЭЦ, из которых более 200 – мелкие ведомственные промышленные установки.

Большинство котельных и ТЭЦ имеют устаревшее энергоёмкое оборудование (более 20% энергоустановок работают более 20 лет), которое не соответствует современным экологическим требованиям и нормативам, нуждается в реконструкции и модернизации.

Основными потребителями теплоэнергии являются такие сферы, как ЖКХ и население, удельный вес которых составляет около 70%, промышленность – 20%, другие отрасли экономики – 10%.

В табл. 3 приведены данные по протяженности изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей как в целом по Украине, так и по областям. При этом если по стране удельный вес изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей составлял по состоянию на 2013 год 19,0%, или 5952,6 км, то по ряду областей их доля значительно превышает эту оценку: в Винницкой – 25,0% (189,2 км), в Запорожской – 23,8% (325,0 км), во Львовской – 27,8 (399,1 км), в Одесской – 40,0% (580,6 км), в Сумской – 43,1% (325,4 км), в Севастополе – 31,9% (188,0 км).

Обеспечение потребности в теплоэнергии различных секторов экономики и населения Украины осуществляется системами централизованного теплоснабжения на базе мощных котельных и ТЭЦ, которые охватывают около 60% потребителей, и системами индивидуального теплоснабжения (собственные (поквартирные) генераторы тепловой

Таблица 3. Протяженность изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей в Украине в 2011–2013 годах

Области и регионы	2011		2012		2013	
	протяженность изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей на конец года в двухтрубном исчислении, км	% к общей протяженности тепловых и паровых сетей	протяженность изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей на конец года в двухтрубном исчислении, км	% к общей протяженности тепловых и паровых сетей	протяженность изношенных и аварийных тепловых и паровых сетей на конец года в двухтрубном исчислении, км	% к общей протяженности тепловых и паровых сетей
Украина	4865,5	14,7	5876,6	18,1	5952,6	19,0
АР Крым	253,1	15,6	321,4	20,5	313,0	19,9
Винницкая	212,1	28,2	207,5	26,5	189,2	25,0
Волынская	94,8	17,5	97,9	18,4	151,2	27,1
Днепропетровская	228,9	6,2	250,9	6,8	307,8	8,5
Донецкая	574,0	12,6	552,1	12,4	558,5	12,7
Житомирская	140,9	18,9	119,8	16,5	140,6	19,0
Закарпатская	30,0	8,4	21,8	9,9	21,5	9,6
Запорожская	83,5	4,7	358,7	21,6	325,0	23,8
Ивано–Франковская	65,9	14,7	82,9	19,0	93,4	21,7
Киевская	193,5	14,4	171,1	13,9	166,1	14,2
Кировоградская	97,7	14,3	96,1	14,2	138,4	24,3
Луганская	134,3	7,9	113,6	7,3	141,7	10,2
Львовская	269,8	18,1	418,0	28,7	399,1	27,8
Николаевская	38,2	5,9	30,8	4,4	32,1	4,7
Одесская	557,6	38,3	592,8	40,2	580,6	40,0
Полтавская	103,3	9,5	160,0	13,1	180,5	14,9
Ровенская	57,1	14,9	56,4	14,3	46,5	12,0
Сумская	313,5	41,7	309,4	41,5	325,4	43,1
Тернопольская	139,8	33,4	131,5	32,2	120,8	30,5
Харьковская	144,6*	5,7*	658,7	27,2	648,2	27,6
Херсонская	63,8	12,0	56,1	10,2	78,4	16,3
Хмельницкая	172,1	20,5	169,9	20,3	160,8	20,9
Черкасская	119,8	19,7	120,8	21,2	121,8	21,7
Черновицкая	15,2	4,9	39,1	12,2	34,9	11,6
Черниговская	198,5	27,7	190,5	27,3	186,1	27,0
Киев	375,5	15,1	360,8	14,6	303,0	12,3
Севастополь	188,0	31,3	188,0	31,4	188,0	31,9

* Неучтенная протяженность всех ветхих (изношенных и аварийных) сетей из-за изменения учета предприятий.
 Источник: по данным предприятий, которые производят и отпускают тепло и горячую воду населению и на коммунально-бытовые потребности, без производственно-технологических потребностей / Госстат Украины [Электрон. ресурс]. – Доступный с: <<http://www.ukrstat.gov.ua/>>

энергии – газовые и электрические котлы, конвекторы, водонагреватели, тепловые насосы и т.д.). В последние годы наблюдается тенденция децентрализации теплоснабжения путем замещения или дополнения услуг централизованного теплоснабжения блочными котельными малой и средней мощности и индивидуальным теплоснабжением.

Система централизованного теплообеспечения имеет развитые магистральные тепловые и паровые сети, протяженность которых составляет более 37 тыс. км в двухтрубном исчислении.

Приведенные выше характеристики состояния производственной энергообеспечивающей инфраструктуры Украины свидетельствуют о наличии в ней проблем, связанных как с ее высоким уровнем износа, так и с отсутствием стратегии ее модернизации и развития в соответствии с перспективами социально-экономического развития страны. При этом состояние электросетей в последние годы значительно ухудшилось, а также возникли новые проблемы функци-

онирования системы электроснабжения – управленческие, экономические и технологические.

Осложнение управления ОЭС Украины происходит в основном из-за увеличения количества субъектов хозяйствования, разной формы собственности в сфере производства, передачи и распределения электроэнергии. Наблюдается также высокий процент износа основных фондов и выработки ресурса оборудования (41,3% всех линий электропередачи магистральных электросетей находятся в эксплуатации свыше 40 лет, а 55,4% силовых трансформаторов и 76,9% выключателей напряжением 35–750 кВ – свыше 25 лет), которое приводит к увеличению эксплуатационных расходов на ремонт и техническое обслуживание оборудования¹. Растут также аварийность и технологические расходы электроэнергии на ее транспортировку, увеличивается количество отключений обо-

¹ Проект Концепции Государственной целевой программы развития магистральных и межгосударственных электрических сетей напряжением 220–750 кВ на 2012–2016 годы [Электрон. ресурс]. – Доступный из: <http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article?art_id=201011/>.

рудования и его повреждения через старение оборудования трансформаторных подстанций, элементов линий электропередачи и ухудшения климатических условий в стране.

Аналогичные проблемы характерны и для тепловых сетей Украины. Из-за высокого уровня физического износа (изношенность магистральных и распределительных сетей достигает 70% их общей протяженности) общие потери тепла в теплосетях ориентировочно составляют около 30% общих объемов его производства. Отметим, что точная информация о потерях и об общем состоянии в теплообеспечении на сегодня отсутствует, поскольку большинство сетей и источников тепла не имеют средств инструментального контроля.

Переходя к оценке влияния инфраструктурных секторов на смежные отрасли, необходимо отметить, что они, как указывалось выше, занимают значительное место в ее экономике Украины. На национальном уровне производственная инфраструктура выступает совокупностью предприятий, занятых осуществлением услуг по обеспечению деятельности экономических субъектов основного производства и других секторов экономики. Эти предприятия в совокупности формируются в такие отдельные виды экономической деятельности как обеспечение энергией, осуществление транспортных услуг, водоснабжение, водоотвода и осуществление других работ для содействия функционированию основного производства.

Оценки динамики изменения удельного веса основных секторов производственной инфраструктуры в общем объеме ВВП, приведенные в табл. 4, показывают, что за исключением сферы информатизации (в которой наблюдается устойчивый рост) все остальные сектора имеют тенденцию к снижению.

Процесс модернизации и развития производственной инфраструктуры, который нуждается в значительных инвестициях, осуществляется главным образом за счет государственных капитальных вложений.

При этом в целом постоянно отмечается недофинансирование осуществляемых инфраструктурных проектов, связанных с их модернизацией и развитием.

Как указывалось выше, инвестиции в сектора производственной инфраструктуры рассматриваются как важнейший

фактор ускорения экономического развития и создания новых рабочих мест. Так, например, в результате модернизации и развития производственной инфраструктуры сократятся транспортные и коммуникационные расходы, а также снизятся издержки основного производства в связи с сокращением затрат на транспорт, энерго- и водоснабжение и другие инфраструктурные расходы.

С целью оценки влияния основных инфраструктурных секторов на смежные сектора отечественной экономики через характеристики межотраслевых связей, выполнены оценочные расчеты по повышению эффективности работы этих секторов (со снижением тарифов) и мультипликативный эффект (от увеличения масштабов инфраструктурных услуг). В соответствии с этими расчетами снижение инфраструктурных затрат на 1% сопровождается существенным приростом ВВП как в смежных секторах, так и в экономике в целом (табл. 5). В соответствии с этими оценками снижение затрат на электроэнергию эквивалентно росту ВВП в черной металлургии в 1,0073 раза, а при сборе, очистке и распределении воды, снабжении паром и горячей водой – 1,0080 и 10045 раз ВВП этих секторов соответственно.

Прирост тарифа на электроэнергию на 1% будет сопровождаться снижением ВВП в названных выше секторах на 0,73, 0,80, 0,45% соответственно. Наиболее уязвимыми секторами экономики в зависимости от роста тарифов на транспортные услуги являются: металлургическое производство и производство готовых металлических изделий; добыча углеводородов и связанные с ним услуги; химическая и нефтехимическая промышленность, а также добыча угля, лигнита и торфа, добыча урановых и ториевых руд. Прирост тарифа на услуги транспорта на 1% может привести к снижению ВВП этих же секторов (металлургическое производство и производство готовых металлических изделий; добыча углеводородов и связанные с ним услуги; химическая и нефтехимическая промышленность, а также добыча угля, лигнита и торфа, добыча урановых и ториевых руд) соответственно на: 0,71; 0,34; 0,28 и 0,19%. Изменение тарифов на услуги почты и связи оказывает менее

Таблица 4. Динамика изменения удельного веса основных секторов производственной инфраструктуры от ВВП страны *, %

Год	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение газа	Снабжение паром и горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	Деятельность транспорта	Деятельность почты и связи	Деятельность в сфере информатизации	Всего инфраструктура
2000	5,33	0,48	0,51	0,65	10,9	2,56	0,29	20,72
2001	4,55	0,5	0,45	0,41	10,6	3	0,29	19,8
2002	4,16	0,57	0,54	0,36	9,97	3,55	0,42	19,57
2003	3,64	0,43	0,57	0,33	10,85	3,56	0,49	19,87
2004	3,14	0,32	0,48	0,27	9,94	3,6	0,56	18,31
2005	2,89	0,42	0,62	0,33	8,64	3,03	0,39	16,32
2006	3,11	0,42	0,48	0,4	8,21	2,97	0,42	16,01
2007	2,89	0,32	0,54	0,26	7,57	2,89	0,45	14,92
2008	2,83	0,26	0,43	0,22	7,3	2,79	0,53	14,36
2009	3,08	0,34	0,57	0,31	8,94	2,57	0,68	16,49
2010	2,95	0,31	0,37	0,25	8,49	2,44	0,75	15,56
2011	3,14	0,44	0,33	0,22	8,75	2,22	0,89	16,01

* Рассчитано по данным таблиц «затраты–выпуск» за 2000–2011 годы.

Таблиця 5. Основные характеристики влияния инфраструктурных секторов на смежные сектора экономики в Украине

	Индекс роста ВВП при снижении тарифа на электроэнергию на 1%	Снижение (в %) ВВП при увеличении тарифа на электроэнергию на 1%	Индекс роста ВВП при снижении тарифа на услуги транспорта на 1%	Снижение (в %) ВВП при увеличении тарифа на транспорт на 1%	Индекс роста ВВП при снижении тарифа на услуги связи на 1%	Мультипликативный эффект наращивания производства и распределения электроэнергии на 1%	Мультипликативный эффект наращивания объемов услуг транспорта на 1%	Мультипликативный эффект наращивания объемов услуг в сфере информатизации на 1%
Добыча угля, лигнита и торфа; добывание урановой и ториевой руд	1,0021	-0,21	1,0019	-0,19	1,0001	1,3447	1,0019	1,0012
Добыча углеводородов и связанные с ним услуги	1,0002	-0,02	1,0034	-0,34	1	1,3250	1,0034	1,0005
Химическая и нефтехимическая промышленность	1,0014	-0,15	1,0028	-0,28	1,0001	1,0054	1,0028	1,0005
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	1,0073	-0,73	1,0071	-0,71	1,0001	1,0040	1,0071	1,0005
Машиностроение	1,0005	-0,05	1,0017	-0,17	1,0001	1,0122	1,0017	1,0004
Производство и распределение электроэнергии	1,0003	-0,03	1,0005	-0,05	1,0001	1,0137	1,0005	1,001
Производство и распределение газа	1,0001	-0,01	1,0001	-0,01	1,0002	1,1194	1,0001	1,002
Снабжение паром и горячей водой	1,0045	-0,45	1,0003	-0,03	1,0002	1,0031	1,0003	1,0007
Сбор, очистка и распределение воды	1,0080	-0,8	1,0001	-0,01	1,0002	1,0093	1,0001	1,0014
Деятельность транспорта	1,0008	-0,08	1,0010	-0,1	1,0001	1,0087	1,0010	1,0019
Деятельность почты и связи	1,0002	-0,02	1,0001	-0,01	1,0027	1,0062	1,0001	1,0091
Деятельность в сфере информатизации	1,0000	0	1,0001	-0,01	1,0009	1,0049	1,0001	1,22
ВВП по экономике в целом	1,0006	-0,06	1,0010	-0,1	1,0002	1,0148*	1,0010*	1,0031*

* Мультипликативный эффект в экономике в целом.

существенно влияние на макроэкономические показатели. Наиболее ощутимо на ВВП экономики влияет изменение тарифов на транспортные услуги – до 0,1% при росте транспортных тарифов на 1% (табл. 5).

Консолидированное влияние производственной инфраструктуры на смежные сектора и экономику в целом и определяется эффектами (мультипликаторами) от прироста объемов услуг непосредственно в инфраструктурных секторах и через них в смежных хозяйственных комплексах в составе промежуточных затрат, отражаемых в отчетных таблицах «затраты–выпуск». В соответствии с проведенными оценками наибольший индекс мультипликативного эффекта в экономике обеспечивается наращиванием услуг по производству и распределению электроэнергии (1,0148). Меньше мультипликативный эффект – при наращивании услуг в сфере информатизации – до 1,0031 и на транспорте (1,001). Сектор производства и распределения электроэнергии наиболее существенно влияет и на смежные сектора экономики (табл. 5).

Масштабность и высокая дифференциация влияния производственной инфраструктуры на смежные сектора отечественной экономики и на ее результативность, потенциальный прирост рабочих мест, а также расширение внутреннего рынка за счет создания благоприятных условий для наращивания инвестиций и увеличения объемов материального производства и сферы услуг обуславливают потребность ранжирования процессов модернизации и развития инфраструктурных комплексов.

Рассмотрим теперь приоритетные направления в развитии и модернизации производственных инфраструктурных секторов. Определение приоритетных направлений проводилось с учетом различного влияния каждого из рассматриваемых нами секторов с целью обеспечения прогнозируемого в перспективе социально-экономического роста экономики страны и наращивания ее конкурентоспособности. При этом модернизация инфраструктурных секторов рассматривалась как один из факторов осуществления государственной инновационной стратегии модернизации отечественной экономики.

Таблиця 6. Рейтинги приоритетных направлений развития инфраструктурных секторов Украины по отдельным индикаторам и по их интегральной совокупности

Рейтинговая оценка	Индикаторы приоритетного развития инфраструктурных секторов												
	Выпуск продукции, % от общего объема	ВВП инфраструктурного сектора, в % от общего объема	ВВП инфраструктурного сектора на единицу выпуска продукции	Простой ВВП экономики при снижении затрат на инфраструктурные услуги на 1%	Инвестиции на единицу ВВП инфраструктурного сектора	Валовая прибыль на единицу оплаты труда наемных работников	ВВП на единицу оплаты труда наемных работников	Валовая прибыль на единицу оплаты труда наемных работников	Валовая прибыль на единицу выпуска продукции	Интегральный рейтинг по всем индикаторам без выделения приоритетного	Интегральный рейтинг по всем индикаторам с выделением приоритетного		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	Деятельность транспорта	Деятельность транспорта	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность и связи	Снабжение паром и горячей водой	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	
2	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность в сфере информатизации	Производство и распределение электроэнергии	Сбор, очистка и распределение воды	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность в сфере информатизации	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Производство и распределение электроэнергии	
3	Деятельность и связи	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Деятельность транспорта	Деятельность в сфере информатизации	Деятельность и связи	
4	Снабжение паром и горячей водой	Деятельность в сфере информатизации	Производство и распределение газа	Снабжение паром и горячей водой	Деятельность и связи	Деятельность транспорта	Деятельность транспорта	Деятельность в сфере информатизации	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность в сфере информатизации	
5	Деятельность в сфере информатизации	Производство и распределение газа	Производство и распределение электроэнергии	Деятельность в сфере информатизации	Снабжение паром и горячей водой	Производство и распределение газа	Производство и распределение газа	Деятельность транспорта	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение электроэнергии	Производство и распределение газа	Снабжение паром и горячей водой	
9	Производство и распределение горячей водой	Снабжение паром и горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	Производство и распределение газа	Производство и распределение горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	Сбор, очистка и распределение газа	Производство и распределение газа	Сбор, очистка и распределение воды	Сбор, очистка и распределение воды	Сбор, очистка и распределение воды	Производство и распределение газа	
7	Сбор, очистка и распределение воды	Сбор, очистка и распределение воды	Снабжение паром и горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	Деятельность в сфере информатизации	Снабжение паром и горячей водой	Снабжение паром и горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	Снабжение паром и горячей водой	Снабжение паром и горячей водой	Снабжение паром и горячей водой	Сбор, очистка и распределение воды	

Источник: рассчитано по данным статистической отчетности «затраты-выпуск» в рыночных ценах за 2011 год [Электрон. ресурс]. // Госстат Украины. – Доступный с: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Поэтому в основу обоснования приоритетности модернизации определенного сектора производственной инфраструктуры положена максимизация повышения результативности и качества его функционирования через широкое прямое и опосредствованное влияние на смежные сектора путем сокращения инфраструктурных (транспортных, коммуникационных и других) расходов на единицу выработанной основной продукции и учета вклада соответствующего инфраструктурного сектора в повышение результативности экономики страны в целом. То есть приоритетность в модернизации и развитии инфраструктурных секторов следует формировать на основе системы критериев (показателей), которые отражают наибольшую привлекательность (в части экономического эффекта) определенного инфраструктурного сектора в обеспечении устойчивого развития отечественной экономики, уровня ее конкурентоспособности, обеспечения экологической безопасности и социальной значимости.

Отправным этапом в определении основных направлений в развитии инфраструктурных секторов является их состояние и соответствие технико-технологическому уровню основного производства, которое ими обслуживается, а также необходимостью снижения потерь в основном производстве, вызванной неудовлетворительным функционированием инфраструктурных комплексов.

Сформулированным принципам определения приоритетных решений в развитии производственной инфраструктуры полнее всего отвечают достаточно разработанные методы экономико-математического моделирования. Однако их использование для определения оптимального решения ограничивается возможностями адекватной формализации условий и критериальных функций экономико-математических моделей. В данном случае задача заключается в поиске выбора приоритетных направлений в развитии инфраструктурных секторов для осуществления инвестиционных проектов по которым будет получен необходимый результат на макроэкономическом уровне. То есть приоритетное направление по развитию производственной инфраструктуры должно соответствовать вектору показателей, среди которых экспертно могут определяться ключевые регламентированные параметры (условия), ниже которых развитие ее нецелесообразно.

На макроэкономическом уровне выбор приоритетных направлений в развитии инфраструктурных секторов предлагается осуществлять по следующей (базовой) системе рейтинговых (нормированных) показателей: прирост ВВП; прирост выпуска продукции; сокращения расходов на инфраструктурные услуги на единицу основной продукции при соблюдении ограничений относительно использования бюджетных средств и при соблюдении регламентированного уровня экономической (через инфраструктурные затраты) и экологической безопасности, сокращения потерь в инфраструктурном секторе и в экономике в целом, а также активизации внутреннего рынка и других параметров.

Для определения приоритетности в развитии определенного инфраструктурного сектора из их общей совокупности в экономике страны предлагается руководствоваться рейтинговыми оценками по количественным и качественным параметрам, результативности деятельности инфраструктурных комплексов и их системному влиянию на экономику

страны в целом. В качестве индикаторов определения приоритетности в развитии инфраструктурных секторов нами были использованы такие показатели как: прирост ВВП; прирост выпуска продукции; объем произведенного ВВП на единицу промежуточного продукта; объем произведенного ВВП на единицу выпуска продукции (услуг) и другие индикаторы, указанные в табл. 6.

Оценки приоритетности в развитии производственных инфраструктурных секторов, осуществленных по каждому из одиннадцати показателей-индикаторов приведены в табл. 6. Полученные результаты по таким показателям-индикаторам, как объем выпуска продукции и произведенного ВВП, указывают на то, что приоритетным направлением развития и модернизации в секторах производственной инфраструктуры является деятельность транспорта. Тогда как при определении приоритетов в развитии инфраструктурных секторов по интегральному вектору показателей-индикаторов, когда каждому из них предоставляется одинаковый вес, приоритет будет за сектором деятельности почты и связи. В то же время при определении приоритетов по интегральному вектору показателей-индикаторов (табл. 6, гр. 13) с выделением из них, по мнению экспертов, определяющего показателя (там же гр. 5) предпочтение должно быть за развитием транспорта. При таком варианте обеспечивается прирост ВВП экономики в пять раз больше, чем соответствующий эффект при выборе по сектору деятельности почты и связи, и в 1,7 раза больше, чем по инфраструктурному сектору производство и распределение электроэнергии. Предоставление повышенного веса этому индикатору «прирост ВВП экономики при снижении затрат на инфраструктурные услуги» (табл. 6 гр. 5) обуславливает следующее ранжирование преимуществ в развитии производственных секторов: на первом месте – деятельность транспорта; на втором – производство и распределение электроэнергии и на третьем – деятельность почты и связи.

Если в качестве индикатора определения приоритетов в развитии и модернизации принимать мультипликативный эффект инфраструктурных секторов, то их приоритетность распределится в следующей последовательности: производство и распределение электроэнергии; деятельность в сфере информатизации и деятельность транспорта.

Выводы

В заключение необходимо отметить, что Украина располагает достаточно масштабной производственной инфраструктурой, которая, однако, к настоящему моменту уже практически исчерпала свой потенциал. Без целевой и комплексной ее модернизации и развития, производственная инфраструктура будет сдерживать динамику роста национальной экономики и ухудшать ее конкурентоспособность. Высокая дифференциация влияния производственных инфраструктурных комплексов на результативность как смежных секторов, так и экономики в целом, обуславливают необходимость обоснования выбора приоритетов в их развитии как фактора повышения эффективности экономики страны. Для рационального развития и модернизации производственной инфраструктуры следует обосновывать приоритеты этого процесса. Для этого предложено исполь-

зовать комплекс индикаторов определения приоритетной модернизации инфраструктурных секторов.

Определение приоритетности в развитии конкретных секторов производственной инфраструктуры следует осуществлять на основе соответствующего вектора показателей–индикаторов, выделяя те из них, которые на системном уровне характеризуют итоговый экономический результат инновационного обновления инфраструктурных комплексов.

При окончательном решении относительно определения преимуществ в развитии и модернизации секторов производственной инфраструктуры следует учитывать и другие факторы, которые не полностью формализируются, но существенно влияют на эффективность их деятельности. Например, надежность работы производственной инфраструктурной системы будет способствовать замещению импортируемых дефицитных ресурсов и активизации внутреннего рынка.

Стратегические направления относительно развития и модернизации инфраструктурных производственных комплексов следует разрабатывать комплексно с определением выбора приоритетных направлений их развития, как важных факторов осуществления государственной инновационной стратегии модернизации мощных системообразующих секторов отечественной экономики. Определение приоритетности развития инфраструктурных секторов выполнялось по индикаторам, которые учитывают: масштабы выпускаемой ими продукции (услуг) и произведенный ВВП, объем инвестиций на единицу ВВП, вклад рассматриваемого сектора в прирост ВВП страны на основе уменьшения инфраструктурных расходов на единицу продукции, а также характеризует результативность деятельности инфраструктурных секторов.

По определенным критериям была установлена следующая ранжировка инфраструктурных секторов относительно приоритетности их развития и модернизации: на первом месте – деятельность транспорта; на втором – производство и распределение электроэнергии и на третьем – деятельность почты и связи.

То есть, приоритетность в развитии и модернизации производственных инфраструктурных секторов формируется на основе системы критериев (показателей), которые больше всего способствуют росту национальной экономики, повышению ее эффективности и конкурентоспособности, а также отвечает более весомому вкладу этих секторов в обеспечении устойчивого развития отечественной экономики при условии повышения экономической, энергетической и экологической безопасности страны.

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 редакцією 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. Засади модернізації виробничої інфраструктури України. Кол. монографія. За редакцією канд. екон. наук Б.З. Піріашвілі та канд. екон. наук О.І. Никифорука. Національна академія наук України ДУ «Інститут економіки та прогнозування» Київ. 2014. – С. 275.
8. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrenergo.energy.gov.ua/ukrenergo/control/uk/publish/article?art_id=97081&cat_id=33493

Н.В. КОНДУКОЦОВА,
аспірантка, НДЕІ Мінекономрозвитку і торгівлі України

Структура моніторингу та оцінювання виконання державних програмних документів розвитку реального сектору економіки

Розглядаються методичні аспекти структури моніторингу та основних підходів щодо оцінювання програмних документів розвитку реального сектору економіки. На основі проведених узагальнень пропонуються висновки та рекомендації щодо формування системи моніторингу та оцінювання реалізації програм розвитку.

Ключові слова: моніторинг, методи оцінювання, виконання, програмні документи, реальний сектор, розвиток економіки.

Н.В. КОНДУКОЦОВА,
аспірант, НИЗІІ Минэкономразвития и торговли Украины

Структура мониторинга и оценки исполнения государственных программных документов развития реального сектора экономики

Рассматриваются методические аспекты структуры мониторинга и основных подходов к оценке программных документов развития реального сектора экономики. На основе проведенных обобщений предлагаются выводы и рекомендации по формированию системы мониторинга и оценки реализации программ развития.

Ключевые слова: мониторинг, методы оценки, исполнения, программные документы, реальный сектор, развитие экономики.