

РОЛЬ ІНФРАСТРУКТУРИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

THE ROLE OF INFRASTRUCTURE IN THE SUPPORT OF ECONOMIC GROWTH OF THE REGIONS OF UKRAINE

У статті досліджено формування економічної категорії «інфраструктура», визначено її основні функції та роль у соціально-економічному розвитку суспільства; розглянуто сучасний рівень інфраструктурного забезпечення України, запропоновано напрями щодо його удосконалення. Виявлено сильні сторони розвитку інфраструктурного забезпечення регіонів України. Запропоновано перспективні напрями розвитку інфраструктури, такі як участь держави у фінансуванні капітальних видатків спільно з приватним сектором, що підтверджується досвідом розвинених країн, де в найважливіших сферах суспільної діяльності дуже поширене поєднання державного і приватного фінансування.

Ключові слова: інфраструктура, розвиток інфраструктури, інфраструктурне забезпечення, інвестиції в інфраструктуру, економічне зростання.

Вступ. Одним із ключових параметрів трансформаційних перетворень, що характеризують їх якість у країнах з перехідною економікою, є рівень розвитку інфраструктурного забезпечення, яке являє собою визначальний елемент протікання у стійких умовах розвитку усіх без винятку в державі економічних процесів. Досягнення Україною відповідного рівня інфраструктурного забезпечення економіки за нинішніх умов виступає важливим чинником суттєвого підвищення її інвестиційної привабливості, нарощування інвестиційного потенціалу, посилення ділової активності на національному та міжнародному ринках, і, в кінцевому підсумку, сприяє формуванню позитивного іміджу країни загалом.

Постановка проблеми. Загальновизнаним є факт, що багато країн і регіонів світу досягли стійкого економічного зростання завдяки прискореному розвитку об'єктів інфраструктури. Сучасне інфраструктурне забезпечення розвинутих країн виступає важливою підсистемою ринкової економіки за масштабами, обсягами та характером залучених ресурсів, а також за рівнем впливу на динаміку і структуру внутрішнього національного продукту. В зв'язку з цим надзвичайно актуальним є теоретичне системне усвідомлення самого поняття «інфраструктура» та тих практичних дій, що спрямовані на зростання її ефективності.

Відмітимо, що лінгвістична сутність терміну «інфраструктура» визначена досить давно – у перекладі з латини вона означає «основу», «фундамент» [1, с. 499]. На початку ХХ ст. інфраструктура була синонімом поняття «забезпечення» і застосовувалася переважно у військовій термінології. Перші спроби економістів узагальнити та сформулювати комплексне уявлення про економічну сутність зазначеної категорії з'явилися у ХІХ ст. Так, А. Сміт в роботі «Дослідження про природу та причини багатства народів» (гл. 9) вказував на необхідність створення загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але не вигідних для приватного капіталу [2]. Разом з тим, вважається, що вперше термін «інфраструктура» увів саме у науковий обіг у 1955 р. американський економіст П. Розенштейн-Родан, який включив до інфраструктури базові галузі економіки – енергетику, транспорт, зв'язок. В його концепції є різні визначення, ідентичні поняттю «інфраструктура суспільного виробництва» (загальні умови виробництва, загальні умови суспільного процесу виробництва, матеріальні умови виробництва, загальні засоби праці, загальні умови праці тощо), розглянута сама категорія, а також вказано на те, що розвиток інфраструктури – прерогатива держави [3, с. 60]. Дану позицію підтримав і П. Самуельсон, який зазначав, що розвиток інфраструктури сприяє зміцненню економічних позицій приватних підприємств і створює сприятливі умови для діяльності в основних галузях економіки. При цьому він виступав за державну підтримку здійснення значних проектів розвитку ринкової інфраструктури [4].

Результати дослідження. Фундаментальні дослідження інфраструктури, як економічної категорії, у науковому середовищі колишнього СРСР розпочалися у 50-60-ті рр. ХХ ст. та продовжуються

нині, але вже в окремо новоутворених країнах. Помітними результатами у цій сфері вирізняються роботи Є. Алаєва, В. Жаміна, Н. Журавльової, В. Красовського, Б. Краснопольського, Р. Нудельмана, А. Пробста, І. Тараканової та інших. У підходах названих вчених щодо визначення змісту інфраструктури єдиної думки не існує, проте зазначається, що вона виробляє послуги, а не продукт у матеріально-речовій формі, тобто створює необхідні умови для його виробництва.

В дослідженнях українських вчених останніми роками з'явилися нові підходи до визначення сутності інфраструктури та розвитку її специфічних особливостей, які характерні для умов становлення ринкової економіки у нашій країні. Так, у роботах А. Гриценка та В. Соболева визначається, що інфраструктура у будь-якій соціально-економічній системі – це, насамперед, сукупність елементів, які забезпечують безперебійне функціонування взаємозв'язків об'єктів і суб'єктів даної системи [5, с. 37]. А такі вчені, як Л. Алексєнко та В. Олексєнко зазначають, що інфраструктура – це складові частини загальної будови економічного життя, які забезпечують нормальну діяльність економічної системи в цілому [6, с. 286].

Узагальнюючи різноманіття думок про сутність інфраструктури, можна зробити висновок про зміну традиційного підходу до розуміння цього поняття як допоміжної, другорядної економічної категорії. Значна частина зарубіжних і вітчизняних дослідників, конкретизуючи природу інфраструктури, доходять думки, що найбільш істотною ознакою вказаної категорії за сучасних умов стає її роль у створенні загальних передумов відтворювального процесу та зростання обсягів суспільного виробництва. Інфраструктуру, таким чином, можна визначити, як економічну категорію, яка являє собою систему функціональних елементів і відносин для забезпечення реалізації індивідуальних та колективних інтересів різних груп економічних суб'єктів і створює загальні передумови для ефективного функціонування та розвитку суспільного виробництва.

Економічний зміст інфраструктури, обумовлений її економічною сутністю, розкривається через систему функцій інфраструктури. Основною функцією інфраструктури, яка витікає безпосередньо з її економічної суті, є функція забезпечення загальних умов суспільного відтворення в структуроутворюючих галузях національного господарства, в соціальній сфері, в територіальних господарських комплексах тощо. Другою функцією інфраструктури, яка безпосередньо взаємопов'язана з першою, є систематизуюча функція, що забезпечує єдність усіх фаз відтворення в рамках національного господарства, в тому числі і в кожному його структурному підрозділі, шляхом стійкої підтримки всієї сукупності існуючих взаємозв'язків. Третя функція – забезпечення єдності товарних, грошових, інформаційних і інших потоків, що створюють загальні умови для динамічної стійкості процесу відтворення в необхідних пропорціях і масштабах.

Аналізуючи різноманітні точки зору, що подані у науковій літературі, можна констатувати виокремлення вченими поділу інфраструктури за горизонтальним і вертикальним принципом. Горизонтальний поділ розкриває функціональне значення інфраструктури та групує її складові за сферами діяльності на: виробничу інфраструктуру (що обслуговує виробництво), соціальну (що створює умови для життєдіяльності населення), ринкову (що забезпечує вільний рух товарів і послуг), інформаційну (що забезпечує функціонування та розвиток інформаційного середовища), інноваційну (що обслуговує та забезпечує реалізацію інноваційної діяльності), екологічну (необхідну для охорони та покращення навколишнього середовища) та інші види інфраструктури.

Вертикальний поділ розкриває економічну сутність інфраструктури на різних рівнях її функціонування і виділяє національну, регіональну та локальну інфраструктуру. Національна інфраструктура забезпечує процес обігу по країні в цілому та створює можливості для безперебійного функціонування всього суспільного виробництва, злиття всіх часток, локальних процесів відтворення в єдиний процес. Локальна – забезпечує відтворення в межах окремого підприємства (господарської структури). Найбільш неопрацьованою на даний час є регіональна інфраструктура, і це обумовлено декількома причинами. По-перше, поки що не достатньо чітко визначено економічний статус самого регіону; по-друге, регіон – відкрита економічна система, отже регіональна інфраструктура тісно пов'язана з національною, локальною, а також з інфраструктурними об'єктами інших регіонів, в зв'язку з чим важко виділити якийсь завершений інфраструктурний комплекс; по-третє, регіональне господарство та обслуговуюча його інфраструктура залежать від особливостей географічного середовища, рівня розвитку продуктивних сил, демографо-розселенських процесів, історичних відмінностей територій.

Зазначимо, що склад видів діяльності, які формують інфраструктуру, та стан її розвитку у визначальній мірі обумовлюються як пріоритетами, що складаються в суспільстві на певному етапі роз-

витку, так і фінансуванням, і, насамперед, державними інвестиціями, розміри яких визначають темпи зростання продуктивності праці та обсяги суспільного виробництва.

Питання інвестицій в інфраструктуру, як відомо, особливої уваги набуло після публікації праці Д. Ашауера, в якій дослідник пов'язував уповільнення темпів економічного зростання в США в 1970-1980 рр. зі скороченням саме таких державних видатків [7, с. 394]. Важливого значення вчений надавав низці істотних взаємозв'язків, що існують між інфраструктурою, з одного боку, і динамікою приватних капіталовкладень, а також продуктивності праці – з іншого. На думку Д. Ашауера, переорієнтувавши державні витрати на удосконалення і розширення інфраструктури, можна збільшити продуктивність праці в країні (США) і підвищити конкурентоспроможність товарів на світовому ринку.

Дослідження авторитетних міжнародних організацій також вказують на наявність позитивного впливу розвитку інфраструктури на економічне зростання. Так, Світовий банк при аналізі політики в галузі інфраструктури виявив певну кореляцію між розвитком інфраструктури та рівнем доходів у державі. Аналіз макроекономічних показників ряду країн засвідчив існування залежності між темпами приросту інфраструктури та величиною збільшення ВВП: зростання вартості фондів інфраструктури на 1 % супроводжувалось підвищенням його обсягу на 1 % у всіх досліджуваних країнах [8, с. 367]. На важливість розвитку інфраструктури для економічного зростання наголошується і у наукових проєктах міжнародних міждержавних економічних організацій, зокрема ЄБРР, МВФ тощо.

Відносно рівня розвиненості інфраструктури, зокрема у зіставленні з матеріальним виробництвом і його фінансовим забезпеченням, в економічній літературі виділяються три основні групи країн. Першу групу представляють США, де рівень розвитку інфраструктурних складових національної економіки випереджає рівень розвитку матеріального виробництва. Другу групу складають країни Західної Європи, що одержали в післявоєнні роки потужні інвестиційні вливання у свою економіку, які дозволили вирівняти темпи розвитку інфраструктури і матеріального виробництва. Третя група представлена країнами, що розвиваються, рівень розвитку інфраструктури в яких значно відстає від рівня розвитку матеріального виробництва.

Україна відноситься до держав з недостатнім рівнем розвитку інфраструктурного забезпечення. Дослідники зазначають, що сучасний рівень забезпечення країни та її регіонів об'єктами інфраструктури значно відстає від вимог часу і становить 40–52 % від нормативного, територіальна структура його неоднорідна та надто диференційована від центру до периферії, і все це, у підсумку, не дозволяє повною мірою реалізувати потенціал економічного зростання [9, с. 104].

Дійсно, регіони України відрізняються наявним потенціалом розвитку інфраструктурного забезпечення. Проте для більшості з них характерними є приблизно однакові фактори, які лімітують або ж сприяють розвитку інфраструктури. Зокрема, сильними сторонами розвитку інфраструктурного забезпечення регіонів України на сьогоднішній день є: для *житлово-комунального господарства* – достатній спектр видів комунального устрою регіонів, збільшення частки приватного сектору, швидке нарощування обсягів житлового будівництва переважно в міських поселеннях; для *охорони здоров'я* – достатньо розгалужена мережа закладів усіх форм власності, які надають широкий спектр послуг жителям України; для *освіти* – урізноманітнення послуг суб'єктами господарювання усіх форм власності, розгортання мережі вищих навчальних закладів; для *пасажирського транспорту* – достатньо розгалужена мережа транспортних шляхів, створення значної кількості маршрутів мікроавтобусів переважно в містах, що покращує транспортну доступність; для *зв'язку* – зростання обсягів надання послуг і розвитку засобів та мереж зв'язку, поступова реконструкція шляхом заміни застарілого аналогового обладнання на сучасне цифрове, розвиток ринку сучасних інформаційних технологій та послуг, мережі Інтернет.

Разом з тим, слабкими сторонами сучасного інфраструктурного забезпечення регіонів країни є: для *житлово-комунального господарства* – низький рівень забезпеченості загальною житловою площею, низький рівень житлової забезпеченості вразливих верств населення, недостатньо розвинена інженерна мережа, низький рівень надання житлово-комунальних послуг; для *охорони здоров'я* – потреба у реконструкції та модернізації державної і комунальної інфраструктури охорони здоров'я, недостатнє укомплектування закладів середнім медичним персоналом, повільне впровадження сучасних методик медичного обслуговування; для *освіти* – проблеми з укомплектуванням штатів педагогічним персоналом, труднощі у забезпеченості підручниками і методичною літературою, недостатня комп'ютеризація освітнього процесу; для *пасажирського транспорту* – високий рівень зносу більшості рухомого складу, підвищення цін внаслідок використання застарілого рухомого складу; для

зв'язку – потреба у повному технічному переоснащенні системи зв'язку, відсутність єдиної інформаційної мережі, недостатність впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних технологій.

Зазначимо, що, на наш погляд, одним з найбільш вагомих чинників, які стримують розвиток інфраструктури в сучасних умовах, слід вважати недостатній рівень фінансового забезпечення. Це обумовлює вкрай нерівномірний та дискретний розвиток її складових. Для України в цілому та її регіонів зокрема характерним є те, що в останні роки держава основну частину бюджетних коштів спрямовує як інвестиції у соціальну інфраструктуру. За рахунок бюджетних коштів фінансуються ті елементи інфраструктури, які є надзвичайно капіталомісткими, забезпечують окупність протягом тривалого часу, в зв'язку з чим для приватного капіталу є непривабливими. Дана ситуація формує нестачу коштів для інших складових інфраструктури і це зумовлює необхідність у регулюванні державою інвестиційних потоків до основних системоутворюючих ланок інфраструктури – виробничої та ринкової.

На процес інвестування, як відомо, значний вплив справляють деякі чинники, що перешкоджають цьому процесу, і основними з них є – нестача самих інвесторів, нестача стимулів інвестування, нерозвиненість адекватної інфраструктури і т. д. Нестача інвесторів в Україні зумовлена в основному відсутністю інвесторів, які готові взяти на себе ризик, пов'язаний з інвестиціями в інфраструктуру. Серед факторів, що здатні послабити стимули інвестування, можна назвати такі, як політична нестабільність, високі темпи інфляції та низька доходність інфраструктурної сфери. Щодо наявності відповідного рівня інфраструктури, то в регіонах країни на даний час вона розвивається досить повільно і нерівномірно.

З огляду на зазначене, в умовах сучасних динамічних змін економічних умов господарювання важливим завданням держави щодо подальшого розвитку інфраструктури має стати пошук нових фінансових джерел для активізації інвестування та одночасне створення привабливих умов для активізації інвестицій в інфраструктуру. Створення привабливих умов для інвестування в інфраструктуру має відбуватися за рахунок застосування як адміністративних, так і економічних методів. До адміністративних методів стимулювання інвестицій можна віднести: встановлення державних норм та стандартів інвестування інфраструктури; забезпечення захисту інвестицій; визначення умов користування надрами, землею, водою та іншими природними ресурсами. До економічних методів, спрямованих на створення привабливих умов інвестування, слід віднести: надання фінансової допомоги у вигляді субсидій, субвенцій, бюджетних позик на розвиток інфраструктури; пільгове кредитування з бюджету пріоритетних проєктів розвитку інфраструктури; кредитування комерційними банками та іншими фінансово-кредитними установами інфраструктурних проєктів; зниження податкового тиску на інвесторів, які вкладають кошти в інфраструктуру.

Перспективним напрямом розвитку інфраструктури є і такий, як участь держави у фінансуванні капітальних видатків спільно з приватним сектором, що підтверджується досвідом розвинутих країн, де в найважливіших сферах суспільної діяльності значно поширене поєднання державного і приватного фінансування. Переваги даного способу є очевидними, разом з тим, необхідними умовами для успішної реалізації державно-приватних партнерств, як зазначається у дослідженнях МВФ, є: розвинена нормативно-правова база, що регламентує діяльність державно-приватних партнерств; досконалий порядок відбору і реалізації державно-приватних партнерств; збалансовані договірні зобов'язання між державою і приватними партнерами [10, с. 15]. Умови сучасного економічного розвитку України вимагають також проведення активної політики щодо залучення прямих іноземних інвестицій. На даний час в країні створена відповідна законодавча база у сфері регулювання інвестиційної діяльності, яка поступово удосконалюється з метою досягнення більшої привабливості для іноземних інвесторів. Зокрема, Державна програма заохочення іноземних інвестицій визначає наступні пріоритетні сфери для іноземного інвестування: паливно-енергетичний комплекс, транспортна інфраструктура, зв'язок, соціальна інфраструктура [14, с. 226].

З метою підвищення рівня розвиненості інфраструктурного забезпечення країни варто звернутися і до досвіду розвинутих країн, які здійснюють активну підтримку комплексного розвитку об'єктів інфраструктури. Зокрема, у США та Німеччині розробляються комплексні плани розвитку інфраструктури терміном на 10-20 років, що дає можливість безперервного вдосконалення системи обслуговування національного господарства, а також перспективного планування фінансових коштів на такі цілі. Підтверджується зарубіжним досвідом і доцільність збереження державної власності на основні об'єкти інфраструктури, що дає змогу здійснювати контроль за їх діяльністю та станом.

Висновки. Таким чином, можна констатувати, що в умовах сучасних динамічних змін макроекономічних умов господарювання інфраструктура стає важливою частиною процесу суспільного відтворення. Для України необхідність і потреба в подальшому розвитку інфраструктурного забезпечення зумовлюється наступними процесами: формуванням ринкової моделі економіки; зростанням ролі всіх видів власності; посиленням навантаження на галузі економіки, що обслуговують суспільне виробництво, створюють умови для нормальної життєдіяльності населення, функціонування суспільних і міждержавних відносин. Враховуючи зазначені проблеми та їхню природу, можна стверджувати, що становлення сучасної інфраструктури, яка відповідає вимогам ринку, є необхідною умовою забезпечення економічного зростання України.

Список використаної літератури

1. Советский энциклопедический словарь; гл. ред. А. М. Прохоров. Москва: Сов. энциклопедия, 1983. 1600 с.
2. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. Москва: Эксмо, 2007. 960 с.
3. Rosenstein-Rodan P. Notes of the theory of the «Big Push». *Economic Development for Latin America*. London. New York, 1961. P. 58–72.
4. Самуэльсон П. Экономика. Т. 2. Москва: НПО «Алгон», 1992. 415 с.
5. Гриценко А., Соболев В. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова. *Економіка України*. 1998. № 4. С. 35–44.
6. Алексеенко Л. М., Олексієнко В. М. Економічний тлумачний словник: власність, приватизація, ринок цінних паперів (українсько-англійсько-російський). Тернопіль: Астон, 2003. 672 с.
7. Макконелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика: в 2 т.; пер. с англ. 11-го изд. Т. 1. Москва: Республика, 1992. 399 с.
8. Державні фінанси: Теорія і практика перехідного періоду в Центральній Європі; пер. з англ. Ю. Немец (ред.). Київ: Основи, 1998. 542 с.
9. Данилишин Б. М., Хвесик М. А., Корецький М. Х., Дачій О. І. Оцінка техніко-економічного стану об'єктів інфраструктури і виробничих фондів. України: монографія. Донецьк: Юго-Восток, Лтд, 2008. 375 с.
10. Кириленко О. П., Малиняк Б. С. Бюджетні видатки на розвиток інфраструктури держави: теоретичне обґрунтування, вітчизняний досвід. *Фінанси України*. 2008. № 7. С. 3–16.

References

1. Sovetskyu entsyklopedychesky slovar' (1983). Hl. red. A. M. Prokhorov. Moscow: Sov. entsyklopedyya, 1600 s.
2. Smit, A. (2007) Issledovaniye o prirode i prichinakh bogatstva narodov. Moscow: Eksmo, 960 s.
3. Rosenstein-Rodan, P. (1961) Notes of the theory of the «Big Push». *Economic Development for Latin America*. London. New York, pp. 58–72.
4. Samuel'son, P. (1992) Ekonomika. T. 2. Moscow: NPO «Alhon», 1992. 415 s.
5. Hrytsenko, A., Sobolyev, V. (1998) Rynkova infrastruktura: sut', funktsiyi, budova. *Ekonomika Ukrainy*, No. 4, s. 35–44.
6. Alekseyenko, L. M., Oleksiyenko, V. M. (2003) Ekonomichnyy tлумachnyy slovnyk: vlasnist', pryvatyzatsiya, rynek tsinnykh paperiv (ukrayins'ko-anhliys'ko-rosiys'ky). Ternopil': Aston, 672 s.
7. Makkonell, K. R., Bryu, S. L. (1992) Ekonomiks: Printsipy, problemy i politika. V 2 t. Per. s anhl. 11-go izd. T. 1. M.: Respublika, 399 s.
8. Derzhavni finansy: Teoriya i praktyka perekhidnoho periodu v Tsentral'niy Yevropi (1998). Per.z anhl. Yu.Nemets (red.). Kyiv: Osnovy, 542 s.
9. Danylyshyn, B. M., Khvesyk, M. A., Korets'ky, M. Kh., Datsiy, O. I. (2008) Otsinka tekhniko-ekonomichnoho stanu ob"yektiv infrastruktury i vyrobnychykh fondiv. Ukrainy: monohrafiya. Donets'k: TOV «Yuhovostok, Ltd», 375 s.
10. Kyrylenko, O. P., Malynyak, B. S. (2008) Byudzhetni vydatky na rozvytok infrastruktury derzhavy: teoretychne obhruntuvannya, vitchyznyanyy dosvid. *Finansy Ukrainy*, No. 7, s. 3–16.

T. Goncharuk

**THE ROLE OF INFRASTRUCTURE IN THE SUPPORT OF ECONOMIC GROWTH
OF THE REGIONS OF UKRAINE**

The article studies the formation of the economic category "infrastructure", defines its main functions and role in the socio-economic development of society; The current level of Ukraine's infrastructure maintenance is considered, directions for its improvement are proposed. Strengths of the infrastructure development of Ukrainian regions are revealed. Proposed directions of infrastructure development are suggested, such as participation of the state in financing capital expenditures in cooperation with the private sector, which is confirmed by the experience of developed countries, where the combination of public and private financing is widespread in the most important spheres of social activity.

It is stated that in the conditions of modern dynamic changes in macroeconomic conditions of management, infrastructure becomes an important part of the social reproduction process. For Ukraine, the necessity and need for further development of infrastructure provision are determined by the following processes: the formation of a market model of the economy; increasing the role of all types of property; increasing the burden on the economy, serving the social production, create conditions for the normal life of the population, the functioning of public and interstate relations. Taking into account the above-mentioned problems and their nature, it can be argued that the establishment of modern infrastructure that meets market requirements is a prerequisite for ensuring Ukraine's economic growth.

Keywords: *infrastructure, infrastructure development, infrastructure provision, investment in infrastructure, economic growth.*