

ЕКОНОМІКА ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: СУТНІСТЬ ТА ПРОБЛЕМИ ЇЇ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

ОДНОРОГ М. А.

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки та економічної теорії

ЧЕЧУЙ Н. В.

магістрантка

ЯСТРЕБ В. В.

магістрант

Білоцерківський національний аграрний університет

м. Біла Церква, Україна

Підйом української економіки, чим далі, тим більше, наштовхується на перешкоду – нерозвиненість економіки виробничої інфраструктури. Коли в економіці стали набирати силу творчі тенденції, виявилось, що подальшому економічному зростанню загрожує дефіцит електроенергії, що амбітні інвестиційні проекти не реалізуються через різко стану дорожньої мережі, що погіршується і т.д.

Саме виробнича інфраструктура (електроенергетика, залізничні й автомобільні дороги, магістральні нафто- і газопроводи, морські порти, аеропорти, зв'язок, комунальне господарство) – найбільш вузьке місце української економіки. При нинішньому стані інфраструктурні галузі не тільки не відповідають зростанню економіки, але і створюють постійну загрозу структурних, техногенних і інших криз і катастроф.

Серед першочергових проблем управління розвитком виробничої інфраструктури правомірно виділяють [1, с. 213]:

1) відсутність обґрунтованих пропорцій в виділення коштів на розвиток основного виробництва та інфраструктури;

2) відсутність єдиного замовника розвитку виробничої інфраструктури;

3) нескоординоване виділення коштів і необхідність створення для цього спеціальних фондів;

4) експлуатація об'єктів інфраструктури різними відомствами, наявність різних стандартів і підходів до її розвитку;

5) відсутність відпрацьованих механізмів проведення економічної та регіональної політики шляхом розвитку виробничої інфраструктури.

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

Під виробничою інфраструктурою доцільно розуміти сукупність об'єктів, що створюють і забезпечують загальні умови, необхідні для нормального функціонування суспільного виробництва.

У марксистській літературі не використовується саме поняття «інфраструктура», але є категорії, відповідні йому за своїм соціально-економічним змістом. Це – «загальні умови праці», «матеріальні умови, необхідні для того, щоб процес праці міг відбуватися», «загальні умови виробництва», а також «загальні умови суспільного процесу виробництва» [2, с. 21].

Очевидно, що загальні умови суспільного виробництва є природні умови і умови, що створені людиною в процесі трудової діяльності. Останні правомірно розглядати в якості виробничої інфраструктури.

У сучасній економічній літературі в рамках галузевого підходу виробнича інфраструктура розглядається як «комплекс галузей, що забезпечують зовнішні умови безпосередньо процесів виробництва. В неї включаються: вантажний транспорт, оптова торгівля, електро-, газо- і водопостачання, складське господарство, зв'язок, інформаційне обслуговування, а також сфера ділових послуг, до якої відносяться: реклама і маркетингове обслуговування, оренда, лізинг, консультаційне обслуговування, інжиніринг, сфера по забезпечення тимчасових потреб в робочій силі і ін.». Наведена вище точка зору є загальноприйнятою.

Можна констатувати змістовну подібність в трактуванні даного поняття різними напрямками економічної думки.

Те, що інвестиції в інфраструктуру розглядаються в якості «суспільного накладного капіталу», не дивно. Досить взяти до уваги масштабність таких проектів і довгий термін їх окупності. Безумовно, дані обставини різко знижують привабливість виробничої інфраструктури для приватних інвесторів. У цьому випадку без державної участі не обійтися.

Цілком правомірною ідеєю про те, що «держава повинна вступати в гру, щоб добитися здійснення цих громадських накладних капіталовкладень, або інвестицій в інфраструктуру» [3, с. 127].

Простежується закономірний зв'язок між ефективністю виробництва і рівнем розвитку інфраструктури. Чим вище рівень її розвитку, тим швидше і охочіше в регіон або країну приходять інвестиції, а також прибуває висококваліфікована робоча сила. Очевидний вплив виробничої інфраструктури на комплексний розвиток регіонів, сучасні інтеграційні процеси і т.д.

Здається, що цей аспект теорій економічного зростання особливо актуальний для української економіки. Реалізація у виробництві досягнень науково-технічного прогресу зумовлює необхідність вдосконалення підрозділів виробничої інфраструктури, без цього економічне зростання не забезпечити.

На наш погляд, формування виробничої інфраструктури має відбуватися до виникнення галузей промисловості відповідно до потреб всієї економіки, так як інфраструктура виконує функцію забезпечення загальних умов для процесу виробництва.

Ряд великих галузей виробничої інфраструктури в нашій країні характеризується розширенням виробництва громадських благ, що задовольняють найбільш загальні потреби господарства і населення (наприклад, телекомунікації, транспорт, електроенергетика та ін.), і зростаючої концентрації в цьому секторі ресурсів і продукції.

Об'єктивною перешкодою припливу приватних інвестицій в сферу виробничої інфраструктури є високі бар'єри для входу в неї нових фірм. Висота таких бар'єрів визначається масштабною інвестицій, необхідних для створення інфраструктурної мережі, а також тривалими термінами окупності, високим рівнем ризиків, тривалим періодом амортизації основних фондів, наявністю численних органів регулювання господарюючих суб'єктів в даній сфері діяльності.

Найважливішими виробничими інфраструктурними галузями сучасної економіки є транспортний та енергетичний комплекси, газова промисловість. Їх особливістю є те, що вони відносяться до природних монополій. Таким монополіям притаманний високий рівень концентрації капіталу, який дозволяє здійснювати

великомасштабну вертикальну інтеграцію процесу виробництва і реалізацію товарів і послуг, що зумовлює істотне зниження трансакційних витрат. У зв'язку з цим, в інституційній структурі природних монополій можна виділити ряд елементів:

1) матеріальні транспортні мережі, по яких здійснюється постачання продукції;

2) операції, або діяльність з експлуатації інфраструктурної мережі;

3) ринки, де відбувається узгодження попиту і пропозиції на послуги інфраструктурної мережі.

Оскільки транспортний і енергетичний комплекси, газова промисловість і телекомунікації складають основу сучасної української економіки, важливо визначити ефективні підходи в економічній діяльності держави.

В українській державі, яка до сих пір є основним власником виробничої інфраструктури, грошових коштів на здійснення розширеного відтворення цього сегмента економіки довгий час не вистачало.

Недостатність державних коштів на фінансування інфраструктури була характерна не тільки для України. Скорочення державного сектора і ослаблення державного втручання в економічні процеси відбувалося практично у всіх розвинених країнах.

В даний час ситуація змінюється. У багатьох розвинених країнах успішно здійснюються великі проекти із залученням бізнесу до фінансуванню виробничої інфраструктури на основі партнерства держави і приватного сектора, причому без передачі бізнесу прав власності в повному обсязі. У західній економічній науці з'явився спеціальний термін, що характеризує цю нову для інфраструктури систему відносин держави і приватного капіталу: Public-Private-Partnership (PPP) – державно-приватне партнерство. Безумовно, цей досвід цікавий і для України. Крім того, слід в належній мірі використовувати можливості бюджетного профіциту для державного фінансування підрозділів виробничої інфраструктури.

У розвитку інфраструктури необхідно враховувати і регіональний аспект. Те, що українська держава перестає бути стороннім спостерігачем процесів, що відбуваються у сфері

виробничої інфраструктури, перехід до активних дій по регулювання її розвитку вселяє оптимізм. Сфера, яка перебувала в перехідній економіці на положенні «попелюшки», ось-ось перетвориться в «принцесу».

Перспектива проглядається, на наш погляд, у формуванні єдиної програми соціально-економічного розвитку України, яка передбачає ув'язку розвитку всіх сфер економіки, включаючи виробничу інфраструктуру. Підкріплена достатнім бюджетним фінансуванням програма змогла б через систему державних замовлень зорієнтувати всі сектори економіки, включаючи приватний, на рішення масштабних завдань виведення України в лідери науково-технічного та соціально-економічного прогресу.

Література:

1. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України : монографія. Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.
2. Рибчук А.В. Формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства : автореф. дис. ... докт. екон. наук : 08.00.02 ; Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ, 2010. 32 с.
3. Федулова С.О. Фундаментальна нелінійність розвитку в регіональних дослідженнях. *Проблеми системного підходу в економіці : зб. наук. пр.* 2017. Вип. 1 (57). С. 125–131.

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ESG-КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ КОМПАНІЇ

ПОРТНИЙ О. В.

*аспірант кафедри економіки, маркетингу
та бізнес-адміністрування*

*Державний університет інфраструктури та технологій
м. Київ, Україна*

У сучасній взаємодії зі стейкхолдерами соціальна відповідальність бізнесу має вагоме значення. Відповідно до М. Грейса (M. Greis, 2018) інвестори, що дотримуються концепції сталого інвестування прагнуть знизити ризик, отримати перевагу,