

Іванова Н.В.

ІНФРАСТРУКТУРНІ ОБМЕЖЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ МОДЕРНІЗАЦІЙНОЇ ПАРАДИГМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Наслідки глобальної економічної кризи обумовили зсув пріоритетів регіонального розвитку та пошук альтернативних механізмів реалізації модернізаційної парадигми на регіональному рівні. Як свідчить аналіз теоретичних напрацювань та практичної діяльності, нерозвинена або навіть відсутня мережа інфраструктурних об'єктів суттєво гальмує та зменшує ефект програм та планів регіонального і національного розвитку, знижує рівень конкурентоспроможності країни та її регіонів на міжнародних ринках. Особливість відновлення інфраструктурної складової впливає з властивостей інфраструктури як економічної категорії та організаційного елементу системи міжгосподарських зв'язків, її участь у регіональному розвитку полягає у [1]:

1. Сприянні протіканню основних виробничо-господарських і соціально-економічних процесів та узгодженій взаємодії об'єктів регіонального розвитку.
2. Детермінуванні форми та змісту процесів економічно-просторового розвитку регіону.
3. Стимулюванні появи нових об'єктів промислового та сільськогосподарського виробництва, а також соціально-побутового призначення або трансформації існуючих.
4. Формуванні передумов та засобів встановлення просторових (між-регіональних) зв'язків.
5. Реалізації можливостей міжгалузевих, міжрегіонального та транснаціонального системотворення на інфраструктурній основі.
6. Формуванні передумов виникнення, посилення, згладжування регіональних соціально-економічних відмінностей.

Надмірна концентрація пропозиції інфраструктурних ресурсів, так само, як і попиту на них, нерівномірність внутрішніх і транзитних маршрутів, низька інвестиційна активність визначають великі розриви у рівні розвитку інфраструктури по окремим регіонам. Це, у підсумку, не дає змоги запрацювати мультиплікаторам як на регіональному, так і на галузевому рівнях, і становить інфраструктурні обмеження регіонального розвитку. У сучасному економічному словнику поняття «обмеження» має подвійне трактування [2]:

1. границі, які визначаються законами та іншими нормативними актами, рішеннями державних органів, і за межі котрих не повинна виходити діяльність економічних суб'єктів;
2. обмежені можливості використання ресурсів, ресурсні обмеження.

Інший термін, лінгвістично близький до попереднього, «обмеженість», – який визначається як «вузькість можливостей, небезмежність» [2].

На наш погляд, можна визначити два основні напрями обмежень у розвитку економічних систем: інституціональні та ресурсні, які, в свою чергу, деталізуються за декількома класифікаційними ознаками. Зазначимо, що всі обмеження знаходяться в тісній взаємодії та мають двобічний вплив: у якості стимулу розвитку (наприклад, ринкові обмеження, державний протекціонізм іноземної експансії, конкуренція за ресурси та клієнтів та інші) або мають гальмівний ефект (недосконалість існуючого законодавства, бар'єри входження на ринок, особливості ліцензування діяльності, запровадженої державою тощо).

Ключовим обмеженням у розвитку економічних суб'єктів є інфраструктурні, обумовлені територіально-економічною нерозвиненістю інфраструктури в цілому, нерівномірністю її регіонального та галузевого розвитку, незадовільним технічним станом існуючого інфраструктурного комплексу.

Однією із особливостей виробничої інфраструктури, що суттєво ускладнює можливості її модернізації, а отже, послаблення інфраструктурних обмежень розвитку, є присутність значної кількості природних монополій. Даний факт обумовлює необхідність державного регулювання, яке застосовують у разі, коли конкуренція не здатна забезпечити найкращий для суспільства стан ринку. В Україні підпадають під регулювання такі сфери діяльності суб'єктів природних монополій:

1. транспортування нафти і нафтопродуктів трубопроводами;
2. транспортування природного нафтового газу трубопроводами та його розподіл;
3. транспортування інших речовин трубопровідним транспортом;
4. передача та розподіл електроенергії;
5. користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування;
6. управління повітряним рухом;
7. централізоване водопостачання та водовідведення;
8. централізоване постачання теплоенергії;
9. спеціалізовані послуги транспортних терміналів, портів, аеропортів (за переліком, який визначає Кабінет Міністрів).

Спільними рисами природних монополій в інфраструктурних галузях є існування різного типу мереж (інфраструктури), необхідних для функціонування цих галузей. Це електричні, трубопровідні, телекомунікаційні та транспортні мережі. Через високу вартість побудови мереж максимальна ефективність досягається за найбільшого масштабу виробництва, тобто коли на ринку присутня лише одна компанія.

За цих причин, а також з міркувань національної безпеки, законодавство України встановлює перелік об'єктів, які не підлягають приватизації. Значну частину таких об'єктів становлять транспортні об'єкти, які можуть представляти інтерес для українських та закордонних інвесторів. Зокрема йдеться про пор-

ти, портову інфраструктуру, підприємства залізничного транспорту, дорожнє господарство. У сфері транспорту можливості для нового будівництва часто обмежені існуючою інфраструктурою, і реалізація нових інвестиційних проєктів потребує використання площ уже існуючих об'єктів. Однак майданчики для нового будівництва в рамках таких підприємств часто зайняті застарілими та вже не використовуваними об'єктами. Це є серйозною проблемою в реалізації багатьох інвестиційних проєктів у інфраструктурній сфері, де значна кількість ключових об'єктів не підлягають приватизації.

Інше обмеження інфраструктурного розвитку носить ресурсний характер. Так, в результаті опитування, проведеного Фондом «Ефективне управління» у партнерстві зі Всесвітнім економічним форумом, 27% керівників компаній транспортно-комунікаційного сектору визначили доступ до фінансування як один із найбільш проблематичних факторів для ведення бізнесу [3]. Наразі відчувається значне відставання фактичних обсягів інвестування у розвиток інфраструктури, у тому числі капіталовкладень, від реально потрібних. Вирішення цієї проблеми можливо за рахунок комплементарної участі: через бюджетне фінансування, залучення приватних і зацікавленості іноземних інвесторів.

Що стосується іноземного капіталу, то поглиблення співпраці зі Світовим банком є актуальним не тільки для подолання наслідків світової фінансової кризи в Україні, але й для вирішення питання забезпечення зняття інфраструктурних обмежень для розвитку. Україна зацікавлена в одержанні фінансової підтримки Світового банку для реалізації інфраструктурних проєктів, насамперед у тих напрямках, де Україна має найбільші потреби: впровадження проєктів у сфері розвитку державної міської та транспортної інфраструктури, секторів енергетики і енергозбереження. Наразі значними інвесторами у розвиток транспортної системи є міжнародні фінансові інститути, передусім, ЄБРР, що можна пояснити важливістю ролі України як «транзитера» у транспортній стратегії Євросоюзу. Однак у зв'язку із цим визначимо і суттєві недоліки такого напрямку усунення інфраструктурних обмежень. По-перше, значна частина коштів спрямовується на розвиток обмеженої кількості ділянок шляхів транзитних напрямків. А по-друге, зазначений процес супроводжується приростом зовнішнього боргу країни.

У ході вирішення питання щодо нівелювання інфраструктурних обмежень та їх впливу на розвиток економіки України слід не лише створити сприятливі умови для зростання інфраструктурного потенціалу, але й дієвої модернізації існуючого інфраструктурного комплексу. Безумовним є шлях створення системи стимулів у приватному секторі для збільшення фінансування інвестицій, що формуватиме підґрунтя для динамічного розвитку країни у довгостроковій перспективі. Очевидно, що наявна інфраструктура потребує кардинальної модернізації, проте досі не вирішено, хто та в який спосіб повинен її фінансувати. У цілому розвиток сектору стримується неефективним регулюванням та відсутністю дієвих регуляторів для інфраструктурних галузей, що позначається на якості виробничих послуг.

Література

1. Іванова Н.В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці [Електронний ресурс] // Ефективна економіка, 2010. – №11. – Режим доступу до журн. <http://www.economy.nauka.com.ua>.
2. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Старобдубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2007. – С. 270
3. Дослідження транспортної інфраструктури. Нинішній стан транспортної інфраструктури гальмує економічне зростання [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.competitiveukraine.org/upload/reports/7_ukr.pdf

Ісаєнков О.О., Ісаєнков К.О.

ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ ПІДПРИЄМСТВ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

Ознайомившись із теоретико-методологічними і методичними аспектами становлення і розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, станом та перспективами його розвитку, можна зробити висновок. Мале (середнє) підприємство - це мікроструктурна одиниця, мікросистема, форма господарювання та підприємництва, заснована на ініціативі, самостійності і добровільності з метою відшукати більш досконалі способи праці та підвищення її ефективності з метою отримання прибутку.

Розвиток малого та середнього бізнесу при цьому є основою для створення нових робочих місць і у зв'язку з цим для вирішення важливих соціально-економічних проблем. За останні 10-15 років в економічно розвинених країнах більш ніж 75% нових робочих місць створено підприємницькими структурами, особливо групою малих і середніх підприємств. Зокрема, у США більш ніж 80% робочих місць за останні 10-12 років створено малими і середніми підприємствами.

Якщо звернутися до історії започаткування суб'єктів підприємницької діяльності, слід врахувати внесок до цього питання австрійської школи кінця ХІХ ст. Підприємницьку діяльність тут розуміли як об'єктивне соціально-економічне явище. Реагуючи на зміни ринку, вона, насамперед у формі малого та середнього бізнесу заповнює вузькі місця в існуючих виробничих технологіях, в асортименті продукції і наданні послуг, і працює в різних географічних сегментах.

Важливо зазначити, що в процесі розвитку та вдосконалення ринкових відносин, технології та інтенсифікації використання науки і техніки, у центрі уваги малого та середнього бізнесу перш за все є сфера інтелектуальної діяльності.