

УДК 338.22(4)+27

Чернишова А. О.

## ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ ПЕРЕХІДНОЇ ЕКОНОМІКИ

У широкому розумінні інфраструктура являє собою сукупність галузей та об'єктів, що забезпечують функціонування економічної системи країни та її виробництво. Інфраструктура поділяється на дві великі категорії: економічну (виробничу) і соціальну. Цей поділ є досить умовним, оскільки окремі елементи інфраструктури несуть в собі риси обох категорій [1].

Слід зауважити, що в економічній літературі існує два головні підходи до вимірювання інфраструктури: фізичний (або натуральний) і фінансовий (вартісний) [2]. Фінансові показники вимірюють акумульовані інвестиції або накопичений капітал. Натуральні ж показники вимірюють широкий спектр характеристик. Наприклад: довжину доріг з твердим покриттям, число класних кімнат у школах або кількість контейнерів, оброблених одним портом. Як показує практика побудувати єдиний індекс, що охоплював би різні види інфраструктури, практично неможливо, тому для окремих сегментів інфраструктури використовують різні натуральні показники.

Досить довгий час інфраструктурні витрати розглядалися як споживчі витрати приватного або державного секторів, та лише нещодавно перейшли в категорію капітальних вкладень. Інфраструктурні інвестиції являють собою найважливіший інструмент економічного розвитку. Завдяки інфраструктурним інвестиціям зростає кількість нових робочих місць. Згідно широко визнаним розрахункам Марка Занді – головного економіста компанії Moody's Economy [3], державні капіталовкладення в інфраструктуру стимулюють приватні інвестиції. Крім того, бізнес в цілому виграє внаслідок скорочення витрат – транспортних, комунікаційних, енерго- і водопостачання.

Вплив інфраструктури на довготривале економічне зростання може здійснюватися за п'ятьма напрямками: як прямий фактор виробництва, як взаємозамінний елемент інших факторів виробництва, як стимул акумуляції факторів виробництва, як стимул сукупного попиту і, нарешті, в якість інструменту промислової політики.

Метою статті є детальний розгляд кожного напрямку довготривалого впливу інфраструктури на економічне зростання бізнесу.

Як *фактор виробництва* інфраструктура первісно виступає в якості прямого внеску у виробничий процес. В свою чергу збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню Валового Внутрішнього Продукту (ВВП). Це можна проаналізувати на прикладі енергетичної інфраструктури. Споживання електроенергії, як відомо, невід'ємне у виробництві товарів, а також в сфері послуг, а ненадійне енергопостачання робить ці процеси або занадто витратними, або взагалі неможливими.

Інфраструктура як *доповнення до інших факторів виробництва* може виявлятися в двох формах. З одного боку, розвиток інфраструктури може стати запорукою зниження витрат та поліпшення процесу виробництва, а її модернізація підвищує продуктивність інших факторів виробництва, таких як: капітал, робоча сила та сукупна продуктивність. У цьому випадку розширюється діапазон прибуткових інвестиційних можливостей, що стимулює приплив інвестицій. З іншого боку, недостатній рівень інфраструктури може стати перешкодою до розвитку організації, яка в результаті змушена будувати необхідну інфраструктуру за свій власний рахунок або шукати альтернативні шляхи реалізації проекту.

Інфраструктура *стимулює акумуляцію інших факторів виробництва*. Наприклад, накопичення людського капіталу в основному залежить від таких різнопланових факторів як, з одного боку, рівень освіти у регіоні, кваліфікація персоналу на підприємствах; з іншого,

наявність під'їзних шляхів до школи або місця роботи. Тобто, непрямий вплив інфраструктури на економічне зростання полягає або в стимулюванні існуючих факторів виробництва, або в підвищенні їх продуктивності.

В сучасних умовах інфраструктура може також виступати важливим фактором *формування сукупного попиту*. Як правило великі будівельні проекти реалізуються завдяки масованим інвестиціям спочатку у будівництво, а пізніше у ремонт та реконструкцію споруд. Внаслідок цього виникає попит на продукцію суміжних галузей (металургії, виробництва будівельних матеріалів і конструкцій, хімічної та деревообробної промисловості, сфери послуг). Завдяки цьому фактору держава часто використовує великі інфраструктурні проекти для досягнення певних завдань економічного зростання.

В умовах перехідної економіки інфраструктурні інвестиції можуть виступати в якості *інструменту промислової політики*. Інвестуючи в певні інфраструктурні проекти, держава намагається стимулювати представників приватного капіталу взяти в цьому участь. Так, будівництво доріг у сільській місцевості може стати початком інтеграції цієї місцевості в регіональну економічну середу і прискорити економічне зростання регіону в цілому.

Крім перелічених факторів, можна назвати економічне зростання, що також може впливати на прийняття інвестиційних рішень і тому генерувати попит на збільшення інфраструктурної мережі.

Актуальним питанням сучасності є вирішення проблем інфраструктури з урахуванням такого соціально-економічного чинника як розвиток окремих її складових елементів – охорона здоров'я та розвиток фізичної культури. Нещодавно окремі зарубіжні дослідники спробували з'ясувати які обсяги інвестицій потрібні для реалізації певних інфраструктурних потреб. Щоб знайти відповідь на це питання на рівні однієї країни, розглянемо інвестування в українську інфраструктуру.

Як відомо Україна виступає сьогодні однією з двох держав (разом із Польщею), де проходить фінальна частина 14-го чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Отже, проаналізуємо економічні вигоди які отримають приймаючі країни внаслідок підготовки до цієї події.

Так, в останні декілька років Україна активно вкладала чималі кошти та зусилля на розвиток внутрішньої інфраструктури. Зокрема, великий відсоток приватних інвестицій був направлений на покращення готельного бізнесу, а бюджетне фінансування було покладене на розвиток транспортної інфраструктури та будівництво стадіонів. Цікаво, що нинішній прем'єр-міністр України Микола Азаров наголосив на тому, що розвиток інфраструктури в Україні буде продовжено і після проведення УЄФА Євро 2012. «Єврочемпіонат з футболу пройде. Але ми продовжимо будівництво сучасних аеропортів, ми будемо обов'язково розвивати авіаційні сполучення», – зазначив він [4].

Отже, за цей час Україна впевнено продемонструвала реалізацію цільової програми підготовки до чемпіонату. У містах, що приймають матчі чемпіонату з футболу – Києві, Донецьку, Львові та Харкові – збудовано та реконструйовано сучасні стадіони високого класу. Національний спортивний комплекс (НСК) «Олімпійський» – став головною ареною Євро-2012. «Арена Львів» – стадіон, вартістю 2 млрд 287 млн грн, здатний вмістити майже 35 тис. гостей. «Донбас Арена» у Донецьку – перший стадіон класу «Еліт» Східної Європи. Він був перший з усіх стадіонів Євро-2012 зданий в експлуатацію наприкінці серпня 2009 року. У Харкові реконструйовано Обласний Спортивний Комплекс (ОСК) «Металіст». Фінансування об'єкту було виконане з державних бюджетів різних рівнів [5].

Що стосується транспортної системи, «Укрзалізниця» ввела 5 нових комфортних поїздів по Україні та скасувала непопулярні «українські» та «російські». Нові поїзди Hyundai відповідають останнім тенденціям у сфері ергономіки і технічного дизайну. Були збудовані та здані в експлуатацію нові термінали в аеропортах «Бориспіль» та «Жуляни». У львівському аеропорту побудовано новий термінал, який на сьогодні вже починає розширювати кількість

рейсів. У Харкові та Донецьку побудовано аеропорти, які можуть приймати будь-які повітряні судна. Скандинавська бюджетна Авіакомпанія Norwegian Air Shuttle почала польоти в Україну з 8 червня 2012 року. Першим рейсом компанії став рейс сполученням Осло-Київ (аеропорт Бориспіль), який буде здійснюватися двічі на тиждень.

За даними УНІАН обсяг вкладених інвестицій в інфраструктуру України за останні 4 роки оцінюється на рівні \$13,4 млрд, що становить близько третини держбюджету України. Разом Польща і Україна витратили більше 35 млрд євро на розвиток інфраструктури і спортивних об'єктів. Як наслідок, в 2011 році обидві країни показали високі темпи зростання вкладень в основний капітал (9 % в Україну і 8,5 % в Польщі). Це прискорило економічне зростання [5].

Все ж таки, дивлячись на всі зміни до Євро 2012, що буде переважати в результаті: доходи чи витрати? Порівняємо прогнози для Польщі та України.

В цілому на підготовку до Євро-2012 Україна витратила 9 % ВВП, що працевлаштувало 69 000 чоловік протягом 2008–2012 років. 85 % всіх витрат пов'язаних з інфраструктурою, інші – зі спортивними аренами і організацією чемпіонату. Детальніше ці дані можна розглянути у табл. 1.

Таблиця 1

Макроекономічні прогнози для Польщі та України від Євро-2012  
(Дослідження Ерсте Групи)

	Польща	Україна
Всього інвестицій, млрд євро	23	1,4
% ВВП	6	9
Кількість додаткового зайнятих, тис.	20–30	69
% робочої сили	0,11–0,17	0,31
Кількість відвідувачів, тис.	500–700	500
Середні витрати на 1 туриста, євро	800	800
Всього витрат туристів, млн євро	400–560	400
% ВВП	0,11–0,16	0,32
Всього ріст ВВП	1,4–2,7 %	невідомо

Дана таблиця освітлює кількість витрат та доходів, пов'язаних із підготовкою до Євро-2012 для України та Польщі. Як видно, Польща використала майже подвійну суму інвестицій у порівнянні з Україною, але, в свою чергу, Україна залучила набагато більший обсяг робочої сили за той же час. В результаті, згідно з прогнозами спеціалістів, кількість туристів в обох країнах може сягнути однакових показників, які можуть принести майже однаковий рівень доходів. Причиною такого результату можуть бути різні рівні інфраструктури в Україні та Польщі, а тому і відмінність у поставлених цілях [6].

Необхідно зауважити, що в Україні менше половини всіх витрат було профінансовано приватним сектором, решта – з державного та місцевого бюджетів. Уряд оцінив, що додаткові податкові надходження в результаті інвестицій склали 30,3 млрд грн, що становить 60 % всіх державних витрат.

Можна з впевненістю сказати, що інвестиції в інфраструктуру не були надмірними. Більшість змін були необхідними протягом десятків років. Наприклад, аеропорти в основному були збудовані ще за радянських часів і не відповідали сучасним стандартам обслуговування потоку пасажирів. Дороги між основними містами були у настільки поганому стані, що істотно уповільнювали рух і робили його небезпечним. А зміни у транспортній та спортивній інфраструктурах були затребувані досить давно. Більш детальний розподіл видатків, пов'язаних з Євро-2012 представлений у табл. 2.

Таблиця 2

Детальний розподіл видатків, пов'язаних з Євро-2012  
(Державна програма підготовки до Євро-2012)

Витрати	млрд грн	%	Нові або оновлені
Транспорт	79	74 %	
аеропорти	22	220 %	+ 147700 пасажирів / день
дороги	32	30 %	3455 км доріг
залізні дороги	19	17 %	1700 км залізних доріг
міський транспорт	6	6 %	902 нових транспортів
Спортивні арени	13	12 %	192953 місць
Готелі	10	10 %	290 готелів
Електрика	2	2 %	44 генеруючих станцій
Медицина	1	1 %	21 лікарень
Інші	2	2 %	
Всього	137	100 %	

Згідно із вищенаведеними даними, найбільша кількість інвестицій в Україні була направлена на покращення та розвиток транспортної системи, де обсяги витрат на відновлення доріг посягли перше місце. Таким чином, дороги між містами, в яких мають проводитися матчі, були повністю відремонтовані. Також, значна кількість коштів була витрачена на оновлення та будівництво спортивних арен у містах, які приймають Євро-2012. Менша кількість інвестицій була задіяна на розвиток готельного бізнесу, медицини та покращення енергопостачання. Таким чином, Україна не тільки збільшила потік туристів, але і отримала покращену інфраструктуру, яку надалі можна використовувати для своїх потреб [7].

З огляду на минулі роки помітно, що ефективному розподілу витрат сприяла також фінансова криза 2009 року. Можна сказати, що загалом, економічні наслідки таких подій можуть бути розділені на дві категорії: прямі і непрямі. Найбільш помітними прямими є інвестиції і короткострокові збільшення доходів від туризму [8].

## ВИСНОВКИ

Таким чином, на підставі визначеного аналізу взаємозв'язку між інфраструктурою та економічним зростанням можна виділити п'ять аспектів, що стосуються державної політики щодо інфраструктури: співвідношення державного і приватного секторів, проблема фінансування, правильний вибір місця розташування нових інфраструктурних об'єктів, пріоритетність у розвитку тих чи інших секторів інфраструктури, співвідношення нового будівництва та реконструкції.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Кушлін В. І. Державне регулювання економіки : підручник / за ред. В. І. Кушліна. – 2-е вид., доп. та перероб. – М. : Видавництво РГАС, 2005. – 825 с.
2. Близнюк О. П. Фінанси : навчальний посібник / О. П. Близнюк. – К. : Знання, 2006. – С. 25.
3. *The Economic of the American Recovery and Reinvestment Act.* – Mark Zandi. – January, 21. – 2009.
4. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmi.gov.ua>.
5. Колесніков Б. Вся інфраструктура, побудована до Чемпіонату в Україні, буде запитана UKRinform.ua [Електронний ресурс] / Б. Колесніков. – Режим доступу: <http://www.ukrinform.ua>.
6. Інформаційний центр «Україна-2012» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro2012.ukrinform.ua>.
7. Інтернет – газета [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://poslezavtra.com.ua>.
8. РБК-Україна – незалежна українська інформаційна агенція [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua>.

Стаття надійшла до редакції 26.05.2012 р.