

Шапошников К. С.

*доктор економічних наук, професор,
директор*

*Причорноморського науково-дослідного інституту
економіки та інновацій (Одеса)*

Shaposnykov K. S.

*Doctor of Economics, Professor
Head of Black Sea Research Institute of
Economy and Innovation (Odessa)*

ІНФРАСТРУКТУРНО-КОМУНІКАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ САМОРОЗВИТКУ НА МЕЗОЕКОНОМІЧНОМУ РІВНІ (НА ПРИКЛАДІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ)

INFRASTRUCTURE AND COMMUNICATION PROVIDING FOR MEZOECONOMIC SELF-DEVELOPMENT (IN CASE OF TRANSPORT SERVICES)

Анотація. Сучасні транспортні комунікації не лише зв'язують зі світовою спільнотою, будучи матеріальною основою зовнішньоекономічних зв'язків держави, інтеграції її в глобальну економічну систему, а й об'єднують усі регіони країни, формуючи умови для забезпечення територіальної цілісності й єдності її економічного простору. Створюючи умови, необхідні для розвитку суспільного виробництва, транспортна інфраструктура виступає його потужним каталізатором, викликає ланцюгову реакцію змін у соціально-економічній сфері. Рівень забезпеченості країни певними комунікаційними системами створює так званий комунікаційний чинник економічного саморозвитку. Так, в останні десятиліття під впливом швидкого техніко-технологічного прогресу транспортно-комунікаційний чинник набув вирішального значення серед факторів економічного саморозвитку. Тим самим очевидно стає взаємозумовленість прогресу у сфері транспортно-комунікаційних технологій і соціально-економічного розвитку на мезоекономічному рівні. Отже, ця стаття присвячена дослідженню інфраструктурно-комунікаційного забезпечення саморозвитку на мезоекономічному рівні.

Ключові слова: інфраструктурне забезпечення, комунікаційне забезпечення, мезоекономічний рівень, саморозвиток.

Вступ. Світовий досвід свідчить, що практично всі економічні перетворення мезоекономічного рівня були пов'язані з якісними змінами інфраструктури. Слід зазначити, що на сьогоднішній день на порядок денний виноситься проблема диверсифікації української економіки, збільшення в структурі ВВП частки продукції з високою доданою вартістю, частки переробної промисловості. Тобто йдеться про перехід від переважно екстенсивної моделі розвитку транспорту та його інфраструктури до інтенсивної на основі інноваційних проривних технологій, що забезпечують підвищення якості транспортних послуг.

Друга важлива тенденція – глобалізація економіки. Цей фактор викликає посилення міжнародної та внутрішньогалузевої конкуренції, що вимагає підвищення конкурентоспроможності суб'єктів національного ринку транспортних послуг.

Вище наведене актуалізує питання про необхідність урахування й аналізу інфраструктурно-комунікаційної складової саморозвитку на мезоекономічному рівні, виявлення на цій основі проблем з подальшою розробкою програм і заходів щодо стимулювання процесів оновлення інфраструктури транспорту та впровадження нових транспортно-логістичних технологій як складової розвитку комунікаційного простору на мезоекономічному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливостям інфраструктурного та комунікаційного забезпечення розвитку соціально-економічних систем різного рівня в останні роки присвячено праці О. Бойко, Ю. Пащенко, Б. Піріашвілі, Є. Сича, А. Хохлюка та інших.

Постановка завдання. Дослідження інфраструктурно-комунікаційного забезпечення саморозвитку на мезоекономічному рівні на прикладі транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу. В цілому під рівнем розвитку інфраструктури слід розуміти ступінь відповідності існуючої інфраструктури запитам національної економіки з метою забезпечення економічного зростання та саморозвитку. Це означає, що рівень розвитку транспортної інфраструктури не повинен стримувати темпів економічного зростання та саморозвитку. При цьому важливо враховувати, що цілі і завдання розвитку об'єктів транспортної інфраструктури в економічному саморозвитку розрізняються залежно від рівнів територіально-адміністративного охоплення та ступеня охоплення господарства. Так, наприклад, транспортну інфраструктуру поділяють на «внутрішньодержавну або магістральну (єдиного господарського комплексу), регіональну або мезоекономічну (регіональних господарських комплексів економічного району, економічної зони, області, адміністративного району, територіально-виробничого комплексу, промислового вузла тощо) і локальну (окремих поселень сільського і міського типу)» [1].

Відповідно до рівнів інфраструктури, що характеризують участь об'єктів транспортної інфраструктури в розміщенні та розвитку виробничих сил, кожному з них відповідають характерні або специфічні ознаки, що пов'язані спільністю географічного положення; законодавчо-правової і нормативної бази; економічних, екологічних і політичних цілей; технічної і технологічної бази; інформаційного простору.

Цілі та завдання інфраструктури на мезорівні:

- розвиток, ремонт та обслуговування транспортного комплексу, який забезпечує потребу населення та економічної області в перевезеннях;

- під'їзд до сільських населених пунктів, об'єктів сільськогосподарського і промислового призначення;

- забезпечення обслуговування об'єктів вищих регіональних рівнів місцевими (обласними) ресурсами і об'єктами виробничої та сервісно-побутової інфраструктури.

Ми погоджуємось з думкою О.Бойко [6], котра зазначила, що «основні об'єкти на мезорівні: дороги та споруди місцевого призначення, станції технічного обслуговування, заправні станції, місцеві аеропорти, транспортні розв'язки в прикордонних пунктах, кемпінги, інші об'єкти виробничої та сервісно-побутової інфраструктури транспортного комплексу».

Взагалі поняття «рівень розвитку транспортної інфраструктури» визначається як кількісними, так і якісними характеристиками. До кількісних характеристик можна віднести [6]: довжину шляхів сполучення (за видами і типами), щільність (щодо території, населення, коефіцієнт Енгеля, універсальний коефіцієнт Успенського). Якісні показники характеризують рівень організації матеріальних і пов'язаних з ним інформаційного та фінансового потоків.

Між тим, аналіз роботи національної транспортної мережі показує, що в останні роки проблема невідповідності рівня розвитку транспортної інфраструктури потребам економіки істотно загострюється. Побудована ще за радянських часів транспортно-комунікаційна система України з часом вичерпала свій ресурс і потребує суттєвого відновлення. Так, наприклад, індекс якості автомобільних доріг в Україні один з найгірших в світі. За оцінками експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна у 2014 р. отримала 2,14 бали з 7 можливих і посіла 144 місце, перемістившись в рейтингу вниз одразу на 7 позицій за рік, у той час як сусідня Польща отримала 3,05 бали і 105 місце. Навіть в Росії дороги за показниками якості експертами оцінені вище – індекс 2,5 і 136-е місце у рейтингу [2].

У зв'язку з цим необхідним стає майже стовідсоткове відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, очікує на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення та зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі мережа доріг. Очевидно, що такий стан українських доріг завдає удару по євроінтеграційним планам України, оскільки вони мають високу зношеність, низьку міцність і значну нерівність дорожнього покриття та не відповідають європейським стандартам. Україна не має жодного автобану європейського рівня, за виключенням 16 км траси Київ-Бориспіль.

В Україні із 169,5 тис. км автомобільних доріг загального користування дороги першої категорії становлять лише 1 %, другої – 8 %, третьої – 17 %, четвертої категорії – 63 % загальної протяжності автомобільних доріг. При цьому транспортно-експлуатаційний стан автодоріг є незадовільним: 51,1% не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю. Низький рівень функціонування автомобільної транспортної мережі проявляється внаслідок низьких темпів будівництва автомобільних доріг загального користування, з одного боку, і значно вищих темпів автомобілізації країни – з іншого [4].

Найбільш значним є знос основних виробничих фондів та об'єктів інфраструктури на залізничному транспорті складає, який приблизно складає 85%. Залізнична

інфраструктура потребує масштабної модернізації, її фізичний знос перевищує 60 %, у т.ч. колійного господарства – 86 % [3].

Знищена бойовими діями на сході України залізнична інфраструктура також потребує термінового відновлення. У результаті несанкціонованих втручань на Донецькій, Придніпровській та Південній залізницях залишилися зруйнованими близько 190 об'єктів залізничної інфраструктури (колій, електромереж, шляхопроводів, станцій, депо, вокзалів), на відновлення яких необхідно витратити близько 900 млн грн.

Україна володіє достатньо високим судноплавним потенціалом річок. Довжина річкових судноплавних експлуатованих шляхів сягає 6,2 тис. км,

у т.ч. 200 км складають канали. Однак тривалий період часу показники, що характеризують стан та ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України мають негативну динаміку. Так, з часу набуття Україною незалежності (в період 1990-2014 рр.) довжина річкових водних артерій скоротилась майже у 2 рази (з 4 тис. км до 2,1 тис. км). Одночасно скоротилась щільність річкових судноплавних шляхів в 1,75 разу. Крім того, внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, 57 % шляхів мають гарантовані глибини. Внаслідок незадовільного технічного стану шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Вимагають негайної реконструкції і гідротехнічні споруди басейну ріки Дніпро [7].

Інфраструктура річкових причалів (вокзалів) не відповідає сучасним міжнародним технічним характеристикам та стандартам і використовується лише на 5–10 % від своєї пропускну здатності. Наявний потенціал річкового флоту зменшується через наближення значної частки флоту до критичного терміну експлуатації. На річковому транспорті технічно і морально застарілі судна, із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років, складають 81,9 % флоту. Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, зокрема наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд, відсутність коштів для державного фінансування розвитку річкової інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні [7].

Морські порти України за якісними, а також технічними характеристиками, такими як глибина, засоби перевантаження та зберігання, технічний стан причалів й устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття. Відбувається старіння основних засобів виробництва: середній вік вітчизняних суден становить понад 20 років, що не дозволяє багатьом суднам заходити до закордонних портів. Переважна частина флоту, контрольованого вітчизняними судновласниками, зареєстрована в іноземних суднових реєстрах, що загрожує незалежності транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі України. Реалізації потенціалу водного транспорту України сприятиме поступове відновлення повномасштабного суднобудування, яке в останні 20 років перебуває у довготривалій кризі. Новий Податковий кодекс звільняє суднобудування на 10 років (нарівні з літакобудуванням) від податку на прибуток, що створює умови для технічної модернізації

суднобудівних підприємств. За розрахунками на повне осучаснення підприємств суднобудування знадобиться від 5-6 до 10 років.

В авіаційні галузі також спостерігається технічна невідповідність більшості аеропортів України вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА); серед інших проблем аеропортів слід зазначити: застарілість основних засобів виробництва, зменшення ресурсу аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання, недостатні геометричні розміри, а також низька пропускна спроможність термінальних комплексів тощо. Найбільш гострою є проблема старіння парку літаків, серед яких не більше 6% від загальної чисельності експлуатуються менш ніж 5 років; при цьому занадто повільно реалізуються програми лізингового придбання літаків, а кошти, що виділяються на це державою, витрачаються неефективно.

Спираючись на Концепцію розвитку транспортних дорожніх коридорів України до 2020 р. і подальший період, першочерговим слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів і придорожньої інфраструктури з доведенням якості шляхів, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають європейським стандартам, розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії.

У контексті покращення комунікаційних властивостей транспортно-інфраструктурного потенціалу не може бути залишено поза увагою проблема формування на території країни мережі МТК. Створення МТК і входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним державним напрямом в розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [5].

У зв'язку з цим ваговою складовою у розвитку інфраструктури РТП є поглиблений розвиток міжнародного співробітництва у цій сфері; при цьому найважливішими напрямками міжнародної співпраці є участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі МТК, що проходять у європейських й азійських напрямках, у тому числі й у рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення [7].

Слід підкреслити, що в країнах, що розвиваються, політика в області розвитку інфраструктури спрямована на задоволення базових потреб населення та підприємств у транспортних послугах з одного боку, а з іншого

на створення бази для економічного зростання на основі розвитку торгівлі та транзиту. Між тим в економічно розвинутих країнах політика стратегії в галузі транспорту й управління транспортними потоками головним чином зосереджена на використанні логістики, розвитку логістичної інфраструктури для оптимізації транспортної мережі та рівномірному розподілу навантаження між усіма видами транспорту, в тому числі на основі мульти-модальних схем.

Окрім ступеня насичення країни транспортною мережею, слід враховувати і рівень організації потоків в системі. Адже крім матеріального, процес транспортування породжує супутні інформаційний та фінансовий потоки. Неузгоджена робота елементів транспортної системи призводить до зниження швидкості цих потоків, зумовлює зростання транспортних витрат, що в кінцевому рахунку призводить до подорожчання кінцевого продукту.

Підвищення комунікаційного та інфраструктурного потенціалу РТП країни потребує широкого впровадження інноваційних транспортно-логістичних технологій, інформаційних систем, розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури, які спрямовані на прискорення руху товарів, зниження транспортних витрат у ціні продукту, забезпечення надійних і доступних внутрішніх і міжрегіональних зв'язків. Спорудження інфраструктурних об'єктів багатопільового призначення дозволить досягти економії ресурсів, координувати функціонування різних сфер економіки і видів транспорту. При цьому вирішення завдань перспективного розвитку інфраструктури РТП повинно відбуватися у взаємозв'язку з перспективними сценаріями зростання продуктивних сил, розвитком промисловості й інших інфраструктурних галузей – енергетики, зв'язку та соціальної інфраструктури.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, проведений виявив велику кількість проблем, які узальнюючи можна звести до наступних: по-перше, низька якість внутрішньої транспортної мережі, що обмежує швидкість перевезень; по-друге, високий рівень спрацювання і недостатній рівень оновлення основних засобів усіх видів транспортно-дорожнього господарства, що зумовлює невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам щодо забезпечення необхідного рівня якості транспортних послуг. У своїй основі дані проблеми мають системний характер, отже, їх вирішення потребує комплексного підходу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Піріашвілі Б.З. Засади модернізації виробничої інфраструктури України: монографія / Б.З. Піріашвілі., Б.П. Чиркін, О.І. Никифорок та ін. – ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». – К.: 2014. – 275 с.
2. The Global Competitiveness Report 2013-2014: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://reports.weforum.org/the-global-competitiveness-report-2013-2014/#=§ion=tables-gcr_pillar2_2013-14..
3. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи: монографія / А.М. Хахлюк. – К.: Кондор, 2009. – 300 с.
4. Бойко О.В. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах / Є.М. Сич, Ю.Є. Пашенко, О.В. Бойко, // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УДАЗТ, 2012. – Вип. 39. – С. 110 – 120.
5. Розвиток транспортної мережі в Україні / МІУ: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-am/Investment Forum/3 TEN- T extension Ukraine eng.pdf>.
6. Бойко О.В. Інфраструктура транспортного ринку в системі чинників соціально-економічного зростання / Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»: зб. наук. праць. – Чернігів. ЧДТУ, 2012. – №3(60). – С.115 – 127.
7. Мінінфраструктури: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/32007.ntml>.

Annotation. Modern transport communications connecting not only with the international community, as the material basis of foreign economic relations of the state, its integration into the global economic system, but also to unite all regions of the country, creating the conditions for ensuring the territorial integrity and unity of economic space. Creating the conditions necessary for the development of social production, transport infrastructure serves its powerful catalyst, causing a chain reaction of changes in the socio-economic sphere. The level of security of the country by certain communication systems creates a

so-called communication factor in economic development. Thus, in the past decade under the influence of rapid technical and technological progress transport and communication factor has become decisive factors of economic development and international cooperation. Thus, it becomes obvious interdependence of progress in transportation and communication technology and socio-economic development. Therefore, this article is dedicated to the research infrastructure and communication providing for mezeconomic self-development.

Key words: infrastructure providing, communications providing, mezeconomic level, self-development.