

РЕГІОНАЛЬНА ІНФРАСТРУКТУРА УКРАЇНИ: СТАН І ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ



**Т. К. Кваша,
О. О. Руденко**

Актуальність. В Україні нині набувають особливого значення питання поліпшення стану інфраструктури та подальшого її розвитку.

Високоякісна інфраструктура транспорту забезпечує реальну інтеграцію національного ринку і зв'язок з ринками інших країн і регіонів. Ефективні умови транспортування товарів, людей і послуг, зокрема якість автомобільних доріг і залізниць, портів і повітряного транспорту дають змогу підприємцям постачати свій товар на ринок безпечно і вчасно, а працівникам – пересуватися країною в пошуку найбільш придатних робочих місць. Постачання електроенергії в необхідному обсязі є передумовою роботи всіх галузей економіки, а розвинута телекомунікаційна мережа гарантує швидкий і вільний потік інформації, що дає змогу учасникам ринку приймати своєчасні та обгрунтовані рішення.

Стан інфраструктури є одним із головних факторів, на основі яких розраховується індекс глобальної конкурентоспроможності (ІГК). Рейтинг структурних компонентів ІГК чітко висвітлює основні чинники, які стримують конкурентні позиції України у світі. Серед 12 головних чинників конкурентоспроможності, наведених в «Основних положеннях Звіту про конкурентоспроможність України 2008», інфраструктура посідає друге місце, після інституціонального середовища [1]. Найвність для України конкурентних переваг засвідчує стан і розвиток вітчизняної інфраструктури. Так, конкурентними перевагами стали розвиток залізничної інфраструктури – 32 місце (з 125 країн), а також телефонний зв'язок – 49 місце. Негативними чинниками є якість постачання електроенергії – 86 місце і загальна якість інфраструктури – 70 місце.

Одним із пріоритетів Програми діяльності Кабінету Міністрів України «Український прорив: для людей, а не політиків» [2] і Бюджетної декларації на 2009 рік [3] є концентрація капітальних видатків бюджету на створенні інформаційно-комунікаційної, транспорт-

ної та комунальної інфраструктури як складових частин сприятливого інвестиційного та підприємницького середовища.

Розробленість питання. В Україні галузі інфраструктури в економічному плані вивчені недостатньо. Окремим питанням присвячені роботи І. Бураковського, В. Бедної, В. Мовчан, К. Мухіної, О. Пчелинцева, Н. Сисенко, Е. Ставицького, І. Юзефович. Ці автори розглядали питання: оцінки інфраструктурної політики в Україні; впливу світових тенденцій на розвиток соціальної інфраструктури в країнах Європейського Союзу та чинників оптимізації соціального захисту [4]; аналізу підходів до поняття «комунікація», їх типізації та визначення місця комунікацій в інфраструктурі регіону, а також те, що рівень розвитку інфраструктури свідчить про наявні і потенційні можливості розвитку регіону [5]; складності сучасних інфраструктурних проблем та необхідності організації галузей інфраструктури у рамках суспільного сектору економіки з опорою на суспільні інвестиції [6]. Однак питання стану інфраструктури та інвестицій в її розвиток за регіонами України вивчені недостатньо.

Метою статті є дослідження стану регіональної інфраструктури України, аналіз інвестицій в її розвиток та розробка пропозицій щодо джерел і методів фінансування інфраструктури.

Новизна: вперше проаналізовано стан інфраструктури регіонів України в контексті підвищення їхньої конкурентоспроможності.

В Україні в офіційних документах відсутнє визначення поняття інфраструктури. На практиці до неї зараховують такі види економічної діяльності, як транспорт і зв'язок, виробництво та розподілення електроенергії, газу та води, комунальне господарство [7].

У звіті Світового банку [8] до складу інфраструктури включені такі елементи: комунальне господарство (енергетика, зв'язок, водопостачання, каналізація, збирання та знищення твердих відходів, газопроводи); інженерні споруди (дороги, великі греблі, мережа іригаційних і дренажних каналів); інші види транспорту (міський та міжміський рельсовий транспорт, міський транспорт, порти та водні шляхи, аеропорти).

У США інфраструктура охоплює автомобільні шляхи, аеропорти, водний транспорт, водопостачання і каналізацію, знищення твердих відходів і суспільний транспорт. Російські дослідники до складу інфра-

структури відносять також такі галузі соціальної інфраструктури, як освіта і охорона здоров'я, а саму інфраструктуру визначають як «фундаментальний прошарок регіональних і міських систем, що створюють ресурсні умови економічного зростання» [6].

У нашому аналізі термін «інфраструктура» охоплює діяльність транспортної інфраструктури, пошти та зв'язку, виробництва та розподілення електроенергії, газу та води, санітарні послуги, прибирання сміття та знищення відходів.

Розвиток економіки країни значною мірою залежить від розвитку транспортної інфраструктури. У той же час збільшення масштабів ринку ставить нові вимоги до транспорту, швидкості та своєчасності доставки вантажів, зберігання їхніх фізичних, споживчих та інших якостей.

В Україні показники функціонування транспортної інфраструктури не виділені в окрему групу, а віднесені до виду економічної діяльності «Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції»¹ [9]. Обсяги інвестицій у транспортну інфраструктуру подано у статистиці Держкомстату України, починаючи лише з 2006 р., а показники вартості основних засобів транспортної інфраструктури в регіональному розрізі досі відсутні. Для цілей нашого аналізу щодо інвестицій та стану основних засобів транспортної інфраструктури будуть використані відповідні дані за видом економічної діяльності «Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції», враховуючи той факт, що майже 70% основних засобів транспорту зосереджено на підприємствах, що здійснюють додаткові транспортні послуги, а інвестиції у транспортну інфраструктуру за рахунок Держбюджету становлять більш як 99% інвестицій у додаткові транспортні послуги та допоміжні операції.

Транспортна інфраструктура України складається з 169,4 тис. км автомобільних доріг; 21,9 тис. км залізничних колій; 2 тис. км трамвайних колій; 101,5 тис. км метрополітенівських колій; 4,5 тис. км тролейбусних шляхів; 44,7 тис. км магістральних трубопроводів загального користування; 16,2 тис. мостів і шляхопроводів на автомобільних дорогах [10]. Більшість мостів (близько 65 %) збудовано до 1970 р. за тогочасними нормативами, тому нині майже 7,5 тис. мостів загальною протяжністю близько 163 км (46 %) за технічними параметрами не відповідають вимогам нормативів і сучасному фактичному навантаженню. Багато з них перебуває в критичному стані, у першу чергу опорна мережа магістральних і регіональних доріг.

В Україні налічується загалом 42 аеропорти та аеродроми, з них 30 – аеропортів, у тому числі – 15 міжнародних. Основними аеропортами України є такі:

¹ До «додаткових транспортних послуг і допоміжних операцій» належать такі: транспортне оброблення вантажів, складське господарство; функціонування транспортної інфраструктури; послуги з організації подорожувань; організація перевезення вантажів.

«Бориспіль», «Дніпропетровськ», «Донецьк», «Київ» (Жуляни), «Львів», «Одеса», «Сімферополь», «Харків», «Запоріжжя», які у 2007 р. обслужили 97,08 % загального обсягу пасажирських повітряних перевезень, у тому числі в міжнародному аеропорту «Бориспіль» – 62 % загального обсягу пасажиропотоку вітчизняних аеропортів [11].

Галузь зв'язку є однією з найбільш науко- та капіталоемних складових інфраструктури держави. В Україні налічується 17,5 тис. автоматичних телефонних станцій майже на 13 млн. номерів. Забезпечення населення стаціонарними телефонними апаратами в середньому становить 60 одиниць на 100 сімей (54 – у 2005 р.). Інтенсивно розвивається мережа мобільного зв'язку. Кількість абонентів мобільного зв'язку в 2007 р. на 1 тис. сімей становила 1191 чол. проти 637 – в 2005 р.

Наша країна має істотний виробничий потенціал і побудовану в період з 1940-х до 1980-х років минулого сторіччя велику інфраструктуру для передачі й розподілу електроенергії. Завдяки стратегічному геополітичному розташуванню Україна є однією з найважливіших країн, що транспортують енергоносії. Однак підтримання стратегічної ролі країни щодо енергетичного транзиту потребує інвестицій для модернізації відповідної інфраструктури.

Житлово-комунальне господарство є однією з тих галузей, розвиток яких безпосередньо впливає на рівень життя населення. Найгострішою проблемою залишається забезпеченість населення високоякісною питною водою.

За даними Держкомстату України [12], на кінець 2007 р. були забезпечені водопроводами 454 міста з 458; 769 селищ міського типу з 886; 6280 сільських населених пунктів з 28540. По одному місту у Волинській, Київській, Луганській та Львівській областях не мали централізованого водопостачання. Загальна протяжність водоводів, водопровідних мереж становить 181,6 тис. км, з яких 36 % перебувало у ветхому та аварійному стані. Втрати поданої в мережу питної води становили 38,5 %, а майже 5 % відпущеної споживачам води не відповідало вимогам стандарту щодо якості питної води. Найбільші обсяги втрат води в 2007 р. зафіксовано в м. Севастополь (87,1 % відпущеної), Закарпатській (77,4 %) та Чернівецькій областях (69,9 %). Ще в семи регіонах частка втраченої води перевищила 50 % відпущеної споживачам.

Найбільш напружений стан щодо якості питної води відмічається в містах Львівської, Луганської та Херсонської областей. Так, частка відпущеної води, що не відповідала вимогам стандарту щодо якості питної води у Львівській області становила 25 %, Луганській – майже 20; Херсонській – 14 %.

Україна успадкувала від СРСР широко розвинуту централізовану мережу тепlopостачання, яка об-

слуговує мешканців багатоквартирних будинків, в котрих проживає приблизно дві третини населення країни. На сьогодні в Україні існує приблизно 450 ТЕЦ (майже половина з них – у промисловості) та 100 тис. промислових і місцевих котелень для виробництва лише тепла. Більша частина котелень і ТЕЦ – застарілі, з низькою ефективністю. Втрати теплової енергії в 2007 р. становили 12 %. У багатьох випадках це стосується систем центрального тепlopостачання, які були створені ще за радянських часів.

У багатьох випадках центральне опалення є найменш дорогим способом забезпечення густонаселених міських районів теплом. Однак системи центрального опалення були побудовані в ті роки, коли ефективності використання енергії не приділялося практично ніякої уваги. Обладнання, що використовується в секторі централізованого тепlopостачання для генерації та транспортування енергії, є неефективним і потребує негайної заміни та модернізації. За даними Держкомстату України, втрати теплоенергії в магістральних тепломережах енергосистем Мінпаливенерго зросли в 2007 р. на 25 % порівняно з попереднім роком. Крім того, системи централізованого тепlopостачання в Україні були спроектовані зі значною надлишковою потужністю, а це призводить до надмірного споживання палива, оскільки котли та інші складові системи є менш ефективними, коли вони працюють на часткову потужність [13].

До пріоритетних напрямів бюджетних інвестицій слід віднести інвестиції в модернізацію систем тепlopобезпечення та запровадження нових енергозберігаючих технологій. Підвищення цін на газ знову ставить на порядок денний проблему відповідності тарифів на енергоносії та тепло, що постачаються населенню.

Існуюча цінова політика, а також відсутність у багатьох випадках приладів обліку споживання енергетичних ресурсів заважають зростанню інвестицій в галузі інфраструктури.

У багатьох містах процеси перероблення відходів відстають від темпів залучення ресурсів, а це призводить до значного забруднення довкілля. В Україні на кожного міського мешканця припадає 150 – 600 кг побутового сміття на рік, зокрема на кожного киянина – не менше 300–325 кг. У розрахунку на одну особу обсяг побутових відходів збільшується щорічно на 1–4 %, а по масі – на 0,2–0,4 %. Утилізація лише половини відходів, що утворюються в країні, дає змогу щорічно використовувати як сировину, млн. т: макулатура – 11,5; текстильні відходи – 1,2; скло та метал – 1; полімери – 0,5 [14].

Майже всі побутові відходи захоронюються на полігонах, переважна більшість яких перевантажена. При цьому порушуються проектні показники щодо обсягів накопичення відходів. Водночас полігони є джерелом інтенсивного забруднення атмосфери та

підземних вод. Найбільші площі під полігони зайняті в Дніпропетровській, Донецькій, Одеській, Запорізькій, Луганській областях.

В Україні внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу інфраструктури збільшується зношеність її технічних засобів, що негативно впливає на навколишнє природне середовище та здоров'я людини.

У цілому по Україні протягом 2003–2007 рр. частка основних засобів інфраструктури в загальному обсязі основних засобів України зросла з 19,5 до 26,2 %, у тому числі – з 12 до 21,7 % у Луганській області; з 30,4 до 43,2 % у Запорізькій. Разом із тим, ступінь зносу основних засобів інфраструктури України в 2007 р. зріс порівняно з 2003 р. (табл. 1).

Отже, в 2003–2007 рр. знос основних засобів інфраструктури зменшився лише в п'яти регіонах України: Івано-Франківській, Львівській, Тернопільській, Хмельницькій та в м. Севастополь. Але необхідно звернути увагу на те, що в Івано-Франківській області він залишається вищим за середній по Україні показник. Причому у Хмельницькій області оновилися всі складові інфраструктури, а в м. Севастополь – основні засоби пошти та зв'язку (ступінь зносу зменшився з 46 до 40 %) і виробництво та розподілення електроенергії, газу та води (з 60 до 54 %). Усі інші регіони демонструють динаміку збільшення зносу основних засобів інфраструктури. Так, у Вінницькій, Донецькій, Івано-Франківській, Кіровоградській, Луганській, Харківській та Херсонській областях рівень цього показника – понад 70 %. Максимальний рівень зносу (80 %) мають основні засоби інфраструктури Харківської області, хоча ще у 2003 р. він дорівнював 55 %, тобто був дещо нижчим за середній по Україні показник. Зношеність основних засобів і відсутність належного фінансування робіт з реконструкції і капітального ремонту інженерних споруд призвели до виникнення надзвичайних ситуацій у містах Алчевську, Щолкіному, Керчі, Орджонікідзе та ін.

Найважливішим інструментом поліпшення стану інфраструктури мають стати інвестиції в її розвиток.

За прогнозами ОЕСР, середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру до 2030 р. становитимуть близько 3,5 % світового валового внутрішнього продукту. Видатки на інфраструктуру в середньому по країнах, що розвиваються, мають становити 5,5 % ВВП, а потреби у фінансуванні сектору в країнах з низьким рівнем доходів можуть досягати 7–9 % ВВП [15]. Причому інвестиції в інфраструктуру повинні передувати виробничим, причому саме бюджетні, а не комерційні інвестиції є з точки зору регіонів ініціюючими [6].

Висновкам ОЕСР щодо видатків на інфраструктуру по країнах, що розвиваються, відповідають лише шість регіонів: Автономна Республіка Крим, Львівська, Миколаївська, Одеська, Чернівецька області та

Вартість, структура та ступінь зносу основних засобів інфраструктури за регіонами України*

	Вартість основних засобів інфраструктури, млрд грн		У тому числі, %								Ступінь зносу основних засобів інфраструктури, %	
			додаткові транспортні послуги та допоміжні операції		пошта та зв'язок		санітарні послуги, прибирання сміття та знищення відходів		виробництво та розподіл електроенергії, газу та води			
	2003 р.	2007 р.	2003 р.	2007 р.	2003 р.	2007 р.	2003 р.	2007 р.	2003 р.	2007 р.	2003 р.	2007 р.
Україна	200,0	533,6	36,7	53,0	8,6	8,1	2,8	1,6	51,8	37,3	56	65
АР Крим	8,1	23,5	38,3	62,4	8,5	9,5	4,2	5,0	49,0	23,1	55	69
Вінницька	7,2	11,8	21,8	37,8	0,6	7,5	0,8	0,5	76,8	54,3	73	73
Волинська	2,1	7,3	62,5	61,1	8,2	5,5	2,5	2,1	26,8	31,4	51	60
Дніпропетровська	14,0	32,9	47,2	51,5	7,7	12,2	4,8	1,7	40,3	34,6	58	61
Донецька	26,8	63,9	25,9	59,4	4,3	4,7	1,2	0,6	68,6	35,3	65	73
Житомирська	3,0	8,9	51,3	41,9	8,7	7,8	4,9	2,8	35,1	47,5	49	60
Закарпатська	2,5	6,4	63,9	75,2	6,8	7,9	3,6	2,1	25,7	14,7	49	59
Запорізька	17,3	49,6	17,1	31,6	3,0	2,3	0,9	0,7	79,0	65,4	54	65
Івано-Франківська	8,0	9,7	14,4	26,4	2,9	7,7	2,0	1,9	80,7	64,0	79	71
Київська	7,9	18,0	61,8	74,7	5,1	1,3	5,9	1,5	27,2	22,5	45	51
Кіровоградська	5,5	13,1	42,7	72,2	3,9	4,9	1,1	0,9	52,2	21,9	55	70
Луганська	5,8	18,3	45,3	70,0	7,8	6,5	4,5	2,4	42,5	21,0	56	75
Львівська	10,2	19,1	36,9	49,1	6,0	16,2	2,2	5,4	54,9	29,4	58	55
Миколаївська	6,8	22,5	33,8	22,9	3,4	2,6	3,2	0,6	59,5	73,9	44	56
Одеська	10,8	24,8	67,9	70,4	9,1	12,0	3,3	2,4	19,7	15,2	46	46
Полтавська	6,6	16,1	45,4	59,1	4,7	4,7	3,1	0,9	46,8	35,3	56	66
Рівненська	3,7	18,7	25,8	17,0	4,9	2,3	1,7	0,3	67,5	80,3	45	50
Сумська	5,5	8,8	34,3	52,3	4,3	5,1	1,6	0,9	59,8	41,7	66	68
Тернопільська	2,6	4,4	54,6	67,7	8,2	9,3	3,4	1,6	33,7	21,4	62	61
Харківська	11,6	57,0	28,6	65,0	8,9	5,6	5,2	1,7	57,3	27,6	55	80
Херсонська	3,7	9,3	31,0	46,9	6,1	7,3	1,7	0,4	61,2	45,4	63	75
Хмельницька	3,7	14,7	36,7	13,6	6,2	3,6	2,5	0,7	54,6	82,1	49	45
Черкаська	4,5	13,5	57,1	79,6	6,2	4,4	4,8	2,4	31,8	13,6	49	65
Чернівецька	2,7	3,9	57,6	51,9	7,0	11,8	3,5	5,9	31,8	30,4	46	50
Чернігівська	3,9	6,2	66,8	66,2	6,1	9,1	1,1	0,8	26,0	23,8	60	61
м. Київ	14,2	49,1	22,3	57,1	47,4	25,5	3,2	1,5	27,1	15,9	41	64
м. Севастополь	1,1	2,2	32,3	46,6	11,2	13,9	0,7	0,3	55,8	39,2	54	52

* Розраховано на основі даних Держкомстату України.

м. Севастополь.

Згрупуємо регіони України за показником ВРП на душу населення. У першу групу включимо регіони, які мають ВРП на душу населення вище за середній показник – це Дніпропетровська, Донецька, Запорізька, Полтавська області та м. Київ. У другу – ті, що мають 85 % від середнього по Україні показника, це – Київська, Луганська, Одеська, Харківська області та м. Се-

вастополь. У третю групу – області, що не ввійшли в першу та другу групи. Якщо прийняти першу групу регіонів за достатньо розвинуту, другу – за групу регіонів, що розвиваються, а третю – за групу регіонів з низьким рівнем доходів, то до регіонів, що відповідають критеріям ОЕСР щодо рівня витратків на інфраструктуру, додадуться ще три регіони – Дніпропетровська, Запорізька області та м. Київ (рис. 1).

В Україні інвестиції в інфраструктуру в середньому по регіонах у 2006 р. становили 3,7 % ВРП. Найкращий результат мала Миколаївська область, найгірший – Волинська (табл. 2).

У загальному обсязі інвестицій в інфраструктуру (в цілому по Україні) бюджетні становлять близько 13 %. Найвищий рівень досягнуто в Черкаській та Полтавській областях (36 %), найнижчий – у м. Києві (0,1%), де ці незначні обсяги розділено майже порівну між інвестиціями в пошту та зв'язок та на санітарні послуги. У 2007 р. по дванадцяти регіонах України (АР Крим, Волинська, Дніпропетровська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Львівська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Черкаська та Чернігівська області) основна частина інфраструктурних інвестицій Державного бюджету була спрямована на розвиток транспортної інфраструктури. У Вінницькій, Житомирській, Закарпатській, Київській, Луганській, Одеській, Сумській, Харківській, Херсонській, Чернівецькій областях та м. Севастополь майже всі державні інвестиції було вкладено в розвиток виробництва та розподілення електроенергії, газу та води. Хмельницька область розділила майже весь обсяг інвестицій за рахунок Державного бюджету між транспортною інфраструктурою та виробництвом і роз-

поділенням електроенергії, газу та води.

У 2007 р. інвестиції з Державного бюджету на санітарні послуги становили лише 8 % загального обсягу інвестицій у цей вид економічної діяльності, що на 9,3 п.п. менше ніж у 2002 р. Найбільше зменшення державних інвестицій на санітарні послуги відбулося у м. Севастополі (на 36,3 п.п.), Полтавській (на 35 п.п.), Харківській (на 33 п.п.), Одеській (на 29 п.п.) областях та АР Крим (на 29 п.п.). Збільшилась частка інвестицій в основний капітал на санітарні послуги за рахунок Державного бюджету в дев'яти регіонах. Найбільше – в Тернопільській (на 66 п.п.), Івано-Франківській (на 17 п.п.), та Чернівецькій (14 п.п.) областях.

Найбільша частка інвестицій у транспортну інфраструктуру за рахунок коштів Державного бюджету в 2002–2007 рр. припадала на Дніпропетровську, Кіровоградську та Черкаську області, де в 2004 р. обсяги капіталовкладень збільшилися у 2,6 раза. Це було пов'язано з будівництвом магістральної автомобільної дороги Київ – Одеса. Високі темпи збільшення обсягу інвестицій в основний капітал у 2004 р. відмічалися також у Рівненській та Хмельницькій областях за рахунок будівництва IV енергоблоку Рівненської АЕС та II енергоблоку Хмельницької АЕС.

За прогнозами ОЕСР, щорічне зростання попиту на

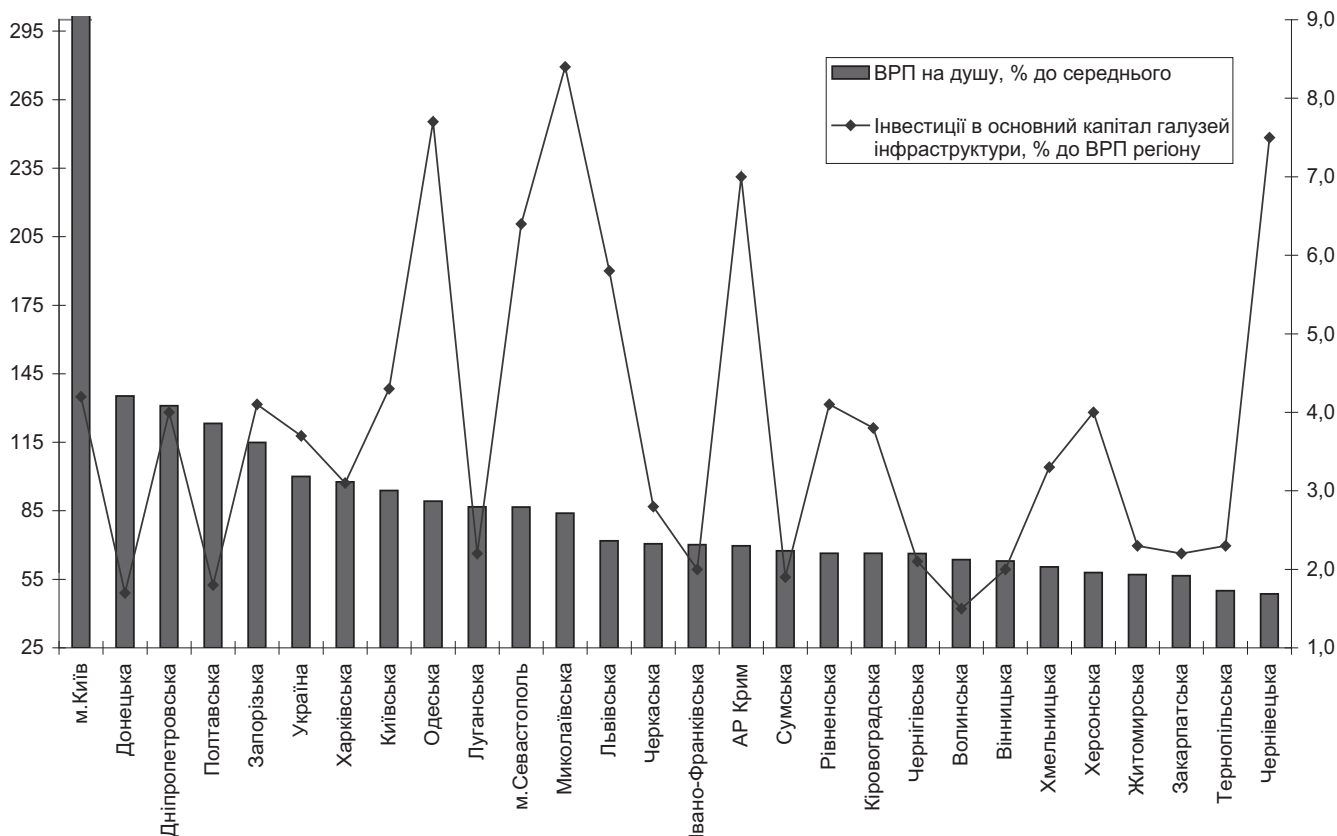


Рис. 1. Валовий регіональний продукт на душу населення та інвестиції в основний капітал галузей інфраструктури України: 2006 р., % *

* Розраховано на основі даних Держкомстату України.

Інвестиції в основний капітал в інфраструктуру за регіонами України*

	Інвестиції в основний капітал в інфраструктуру, у фактичних цінах, млн. грн.							Інвестиції в основний капітал за рахунок Державного бюджету, % до загального обсягу інвестицій в інфраструктуру							Інвестиції в основний капітал в інфраструктуру, % до ВРП регіону (до 2004 р. – ВДВ)**				
	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.
Україна	9702,6	15719,2	16163,3	20116,2	28144,0	202,9	331,3	343,1	429,9	605,1	4,0	4,6	3,7	4,0	4,6	3,7	4,6	3,7	3,7
АР Крим	539,7	709,4	846,4	1130,9	1380,1	268,3	354,7	425,5	571,0	699,1	7,4	7,2	6,6	7,4	7,2	6,6	7,2	6,6	7,0
Вінницька	102,8	152,8	214,4	254,1	438,1	58,9	88,4	125,3	150,0	260,9	1,7	1,9	2,1	1,7	1,9	2,1	1,9	2,1	2,0
Волинська	116,3	111,5	105,8	119,0	354,9	110,6	106,5	101,5	114,5	342,2	3,3	2,2	1,6	3,3	2,2	1,6	2,2	1,6	1,5
Дніпропетровська	624,8	1031,5	1741,9	2092,6	2220,8	177,6	295,6	503,2	609,2	651,1	2,9	3,4	4,2	2,9	3,4	4,2	3,4	4,2	4,0
Донецька	806,1	870,5	983,6	1263,9	1357,4	169,8	185,4	211,7	274,7	297,7	2,7	1,9	1,7	2,7	1,9	1,7	1,9	1,7	1,7
Житомирська	81,0	102,2	133,6	198,6	251,0	59,2	75,6	99,9	150,1	191,4	1,9	1,7	1,8	1,9	1,7	1,8	1,7	1,8	2,3
Закарпатська	129,1	403,2	187,4	180,8	188,2	103,1	322,6	150,3	145,3	151,4	3,2	7,6	2,8	3,2	7,6	2,8	7,6	2,8	2,2
Запорізька	657,0	646,5	740,3	1016,8	1159,2	345,6	343,0	396,1	548,4	630,1	6,5	4,2	3,7	6,5	4,2	3,7	4,2	3,7	4,1
Івано-Франківська	139,8	365,4	305,9	231,0	324,4	99,8	261,8	219,9	166,6	234,4	2,5	5,0	3,2	2,5	5,0	3,2	5,0	3,2	2,0
Київська	468,9	735,9	508,6	821,2	1184,8	260,3	412,0	287,1	467,3	679,3	5,8	6,2	3,3	5,8	6,2	3,3	6,2	3,3	4,3
Кіровоградська	162,4	605,0	331,6	311,8	528,9	146,6	554,0	308,3	294,2	505,5	4,0	10,8	4,8	4,0	10,8	4,8	10,8	4,8	3,8
Луганська	193,2	275,2	294,6	530,9	863,1	77,6	112,0	121,5	221,6	364,4	1,9	1,9	1,5	1,9	1,9	1,5	1,9	1,5	2,2
Львівська	616,3	953,8	1255,9	1242,6	1572,2	236,6	367,8	486,3	483,0	613,2	5,8	6,8	7,3	5,8	6,8	7,3	6,8	7,3	5,8
Миколаївська	480,6	565,9	851,6	991,9	1127,2	385,7	458,2	695,4	815,9	933,3	9,0	7,1	8,9	9,0	7,1	8,9	7,1	8,9	8,4
Одеська	719,6	1034,3	1357,8	1906,2	2944,4	295,0	426,9	563,6	794,6	1229,3	5,6	6,1	6,5	5,6	6,1	6,5	6,1	6,5	7,7
Полтавська	168,4	214,6	229,0	400,6	591,4	105,3	135,7	146,5	258,8	385,9	1,9	1,5	1,3	1,9	1,5	1,3	1,5	1,3	1,8
Рівненська	543,6	1023,1	358,6	364,3	1002,5	466,1	880,1	309,5	315,3	869,4	13,4	18,3	4,9	13,4	18,3	4,9	18,3	4,9	4,1
Сумська	73,2	108,2	154,6	177,8	366,2	57,6	86,3	125,2	145,9	304,1	1,5	1,7	1,9	1,5	1,7	1,9	1,7	1,9	1,9
Тернопільська	89,5	124,2	117,5	147,5	236,3	79,1	110,5	105,3	133,0	214,4	2,9	3,1	2,3	2,9	3,1	2,3	3,1	2,3	2,3
Харківська	572,8	818,9	898,9	985,6	1251,2	199,1	286,6	316,7	349,4	446,2	3,9	4,0	3,5	3,9	4,0	3,5	4,0	3,5	3,1
Херсонська	90,0	197,2	201,9	306,3	476,1	77,9	172,4	178,3	273,1	428,0	2,4	3,8	3,1	2,4	3,8	3,1	3,8	3,1	4,0
Хмельницька	386,2	836,1	397,6	313,3	618,7	274,3	599,5	287,9	229,1	456,3	8,2	13,2	5,0	8,2	13,2	5,0	13,2	5,0	3,3
Черкаська	217,1	1209,0	364,0	302,2	488,5	157,4	885,9	269,8	226,4	369,6	4,8	18,3	4,0	4,8	18,3	4,0	18,3	4,0	2,8
Чернівецька	175,5	200,7	227,8	384,0	528,0	191,5	219,8	250,4	423,3	583,2	6,9	6,1	5,4	6,9	6,1	5,4	6,1	5,4	7,5
Чернігівська	103,2	139,6	161,6	186,0	354,7	84,8	116,6	137,2	160,3	310,1	2,3	2,3	2,1	2,3	2,3	2,1	2,3	2,1	2,1
м. Київ	1271,7	2137,1	3009,2	4012,7	6116,7	483,5	805,6	1122,9	1483,1	2241,2	2,9	3,5	3,9	2,9	3,5	3,9	3,5	3,9	4,2
м. Севастополь	173,8	147,4	183,2	243,6	219,0	459,4	389,5	483,5	642,5	577,3	10,1	6,7	6,5	10,1	6,7	6,5	6,7	6,5	6,4

* Розраховано на основі даних Держкомстату України.

** Дані щодо ВРП за 2007 р. надійдуть у 2009 р.

транспортні послуги становитиме 4-5%. При цьому обсяги перевезень вантажів до 2020 р. можуть збільшитися в 1,5–2 рази; пасажирів – у 1,3–1,5 рази. На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. У 2001–2007 рр. середньорічні темпи приросту обсягів перевезень вантажів всіма видами транспорту загального користування становили лише 4% внаслідок негативної динаміки показників по трубопроводному транспорту (табл. 3), тоді як середньорічні темпи зростання ВВП в Україні становили 7,6 %. Причому темпи зростання обсягів перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом дещо перевищують середній показник по галузі, а по авіаційному транспорту спостерігалось майже шестиразове перевищення.

Усе більшого значення набуває інфраструктура транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків. Реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави сприяє щільна мережа шляхів сполучення та розвинутий рухомий склад усіх видів транспорту. Як зазначалося в доповіді Міністра транспорту та зв'язку України на зустрічі міністрів транспорту країн Євразійського регіону в рамках 70-ї сесії Комітету з питань внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, технічні та технологічні можливості транспортної інфраструктури дають змогу щорічно переробляти в портах до 150 млн. вантажів, перевозити залізничним, автомобільним і внутрішнім водним транспортом більш як 100 млн. т транзитних вантажів [16].

До основних чинників, що заважають задоволенню попиту на транспортні послуги, слід віднести такі: високий рівень зносу дорожнього господарства; низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури; недостатнє використання можливостей транспортних комунікацій України для міжнародного транзиту вантажів; повільне вдоскона-

лення транспортних технологій та недостатня погодженість їх з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями; низька ефективність механізмів стимулювання вкладення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури [17].

Покриття дефіциту інвестицій в інфраструктуру потребує пошуку як додаткових джерел фінансування, так і шляхів ефективнішого функціонування об'єктів інфраструктури, зокрема на основі використання нових технологій, удосконалення стратегій планування та управління.

До факторів, які в подальшому матимуть значний вплив на масштаби такого інвестування в інфраструктуру, належать:

- демографічні – старіння населення та зниження його чисельності, що накладатиме додаткові обмеження на державні фінанси;
- екологічні, зокрема зміна клімату, а також підвищення екологічних стандартів життя;
- проведення технологічного оновлення галузей економіки, особливо інформаційно-телекомунікаційної сфери;
- необхідність модернізації існуючої інфраструктури [15].

Наявність цих факторів вимагатиме не лише участі держави в інвестиційному процесі, але й удосконалення регулювання приватних інвестицій. Наприклад, у країнах ЄС, де приватизація транспорту, що забезпечує зовнішньоторговельні операції, вирізняється широкими масштабами порівняно з іншими країнами регіону, участь держави у фінансуванні інфраструктури залишається значною. До того ж, приватний капітал залучається лише в ті галузі, в які вкладає кошти держава.

У наступному десятиріччі бюджети багатьох країн будуть знаходитися під тиском соціальних видатків унаслідок зростання в демографічній структурі частки населення похилого віку та негативного став-

Таблиця 3

Індекси обсягу перевезення вантажів за видами транспорту, у відсотках до попереднього року

	2001 р.	2002 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	Середньорічні темпи обсягу перевезень у 2001–2007рр., %
Усіма видами транспорту	103	99	106	105	104	104	106	103,9
У тому числі:								
залізничним	104	106	113	104	97	106	107	105,3
автомобільним	104	97	103	106	109	104	113	105,1
водним	104	108	115	110	104	107	106	107,7
трубопровідним	99,2	93	108	102	96	96	96,2	98,6
авіаційним	116	336	164	68	125	78	104	141,6

* Складено на основі даних Держкомстату України

лення активних прошарків населення до зростання податків. За таких умов вирішення завдань створення сучасної інфраструктури та поліпшення стану існуючої потребуватиме прийняття виважених рішень щодо збільшення державних видатків, а також більш широкого залучення приватного сектору до інвестицій в інфраструктуру.

Найкоротший шлях до такого залучення – це державно-приватне партнерство (ДПП). Але стимулювання розвитку співпраці між державним і приватним секторами потребує створення необхідного законодавчого підґрунтя.

Державно-приватне партнерство, за визначенням Європейської комісії, запропонованим у 2003 р. означає передачу приватному сектору частини повноважень, відповідальності та ризиків щодо реалізації інвестиційних проектів, які традиційно фінансувалися та здійснювалися суспільним сектором. Головною причиною утворення партнерства є усвідомлення факту, що приватний і суспільні сектори мають унікальні характеристики, які надають їм переваги в певному аспекті надання послуг населенню. Іншою передумовою формування та поширення практики партнерств є зміна підходу до розуміння функцій держави та усвідомлення необхідності передачі частини з них приватному сектору як більш мобільному та ефективному [18].

Практика формування державно-приватних партнерств поширюється в усіх регіонах світу. Наприклад, у Великобританії, починаючи з 1992 р., більш ніж 20 % усіх інфраструктурних проектів здійснюється на основі такого партнерства. У Південній Кореї на початку XXI ст. вже реалізовано більш як 100 подібних проектів. У Чилі з середини 1990-х років було реалізовано 44 успішних державно-приватних проекти розвитку інфраструктури, головним чином з будівництва доріг. Слід зауважити, що кошти було акумульовано за рахунок накопичувальної системи пенсійного забезпечення [18].

Основними формами державно-приватного партнерства є концесії, оренда державного майна, лізинг, угоди про розподіл продукції, договори на управління державним майном, договори про спільну діяльність; акціонування (корпоратизація) державних підприємств і створення спільних підприємств, управління акціями підприємств ЖКГ.

Унаслідок того, що всі види інфраструктури є взаємозв'язаними та взаємозалежними, криза в одній сфері може призводити до збоїв у функціонуванні інших. Тому потрібно розробляти взаємоузгоджені плани фінансування всіх інфраструктурних сфер з урахуванням потенційних небезпек і ризиків складних інфраструктурних систем.

Висновки. Перспективним напрямом забезпечення додаткових джерел фінансування інфраструктури

може стати державно-приватне партнерство, розвиток якого має відбуватися з урахуванням сучасного стану економіки України та міжнародного досвіду.

Збільшення державних інвестицій буде недостатнім для задоволення потреб України в розвитку інфраструктури та забезпечення сталих темпів економічного зростання, тому створення умов для залучення приватних інвестицій та покращення ефективності державних капіталовкладень залишаються важливими задачами.

Умовами для зацікавленості приватного сектору в інвестуванні інфраструктури має стати розроблення нормативно-правової бази регулювання питань ДПП, зокрема чітке визначення повноважень і відповідальності держави та приватного сектору; створення відповідного податкового режиму, який має бути складовою послідовної податкової політики; кредитні гарантії та знижені відсоткові ставки.

Отже, належне фінансування інфраструктури є запорукою створення конкурентоспроможної економіки держави в умовах інтеграції у світовий економічний простір.

ЛІТЕРАТУРА

1. Основні положення Звіту про конкурентоспроможність України 2008. Назустріч економічному зростанню та процвітанню [Електронний ресурс]: Всесвітній економічний форум. – Женева, 2008. – 74 с. – Бібліогр.: с. 14. – Режим доступу до звіту: www.weforum.org. – Назва з екрану.
2. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України «Український прорив: для людей, а не політиків» від 16 січня 2008 р. № 14.
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про схвалення Декларації цілей та завдань бюджету на 2009 рік (Бюджетної декларації)» від 5 березня 2008 р. № 160.
4. Бедная В. Б. Вплив світових тенденцій на розвиток соціальної інфраструктури в країнах європейського союзу / В. Б. Бедная // Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2006. – №27. – 240 с. – Бібліогр.: с. 73–86.
5. Ставицький Е. Типи комунікацій в інфраструктурному забезпеченні регіону / Е. Ставицький // Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. – 2006. – № 2. – с. 285-290. – Бібліогр.: С. 285–290.
6. Пчелинцев О. С. Проблемы региональной инфраструктуры как источник экономических и социальных угроз / О.С. Пчелинцев // Проблемы прогнозирования. – 2006. – № 6. – с. 20-29. – Библиогр.: с. 27.
7. Ігор Бураковський, Вероніка Мовчан, Наталія Сисенко, Інна Юзефович Експерти: Зношена інфраструктура гальмує ріст українського ВВП / Бураковський І., Мовчан В., Сисенко Н., Юзефович І. // Дзеркало тижня. – 2–8 лютого 2008. – № 4 (683).
8. Инфраструктура и развитие: отчет о мировом развитии / [Всемирный банк]: Вашингтон: Всемирный банк, 1994. – 161 с. – Библиогр.: с. 14.
9. Наказ Держспоживстандарту України «Національний класифікатор України. Класифікація видів економічної діяльності» від 26 грудня 2005 р. № 375.
10. Транспорт і зв'язок України – 2007: статистичний збірник / К: Держкомстат України, 2008. – 276 с.
11. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Дер-

жавної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року» від 5 березня 2008 р. № 506-р.

12. Про основні показники роботи водопровідного господарства України за 2007 рік: статистичний бюлетень / К: Держкомстат України, 2008. – 28 с.

13. Україна. Огляд енергетичної політики / International Energy Agency. Printed in France by Jouve, 2006. – 380 с. – Бібліогр.: с. 312.

14. Мухіна К. С. Проблеми навколишнього середовища в міських екосистемах / К.С. Мухіна // Актуальні питання реформування житлово-комунального господарства в Україні: зб. тез доповідей I Міжнар. наук.-практ. конф. / Донбаська національна академія будівництва і архітектури – Макіївка-Слов'янськ: Донбаська національна академія будівництва і архітектури, 2008. – 284 с. – Бібліогр.: с. 158–159.

15. Infrastructure to 2030, Volume 2. Mapping Policy For

Electricity, Water And Transport, p.13 // OECD. – 2007.

16. Доповідь Міністра транспорту та зв'язку України Йосипа Вінського «Про перспективи розвитку Євразійських транспортних зв'язків» / Зустріч міністрів транспорту країн Євразійського регіону в рамках 70-ї сесії Комітету з питань внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (Женева, Швейцарія, 21 лютого 2008 р.). – Режим доступу до доповіді: www.mintrans.gov.ua. – Назва з екрану.

17. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року / Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу до звіту: <http://old.mtu.gov.ua>. – Назва з екрану.

18. Вільфрід Нойманн. Опыт ТАЛЕС при развитии публично-частного партнерства в странах Восточной Европы // Развитие государственно-частного партнерства в сфере ЖКХ. – Крутлий стол, г. Киев.

УДК 338.27

ЕТАПИ ДОВГОСТРОКОВОГО ПРОГНОЗУВАННЯ



А. В. Ставицький,
канд. екон. наук

Розвиток України в напрямі економічної стабільності, інтеграції до світового господарства вимагає ухвалення стратегії економічних рішень на найближчі 15–20 років, основою для формування якої мають стати певні орієнтири досягнень української економіки. Отже, необхідно розробити систему комплексного прогнозування параметрів соціально-економічного розвитку країни в довгостроковій перспективі.

Аналіз наукових досліджень доводить, що сучасне прогнозування оперує десятками методів, що дають змогу отримувати прогнози в короткостроковій перспективі, тоді як проблематика довгострокового прогнозування досліджена ще не в достатній мірі. Серед вітчизняних науковців, які займалися поставленою проблемою, можна відзначити В. Геєця [1], Т. Клебанову, О. Черняка та ін.

Метою даної роботи є розробка алгоритму здійснення довгострокового прогнозування та аналіз його компонентів. Новизна роботи полягає у структуризації процесу довгострокового прогнозування та всебічному аналізі відповідних складових наведеного алгоритму.

Виклад основного матеріалу. Для формування стратегії довгострокового прогнозування потрібно

визначити алгоритм дій, які мають привести до розрахунку найбільш імовірних та адекватних прогнозів. При цьому слід дотримуватися певного сценарію або послідовності дій. На нашу думку, слід визначити такі етапи.

Етап 1. Завдання для довгострокового прогнозування.

На цьому етапі визначаються об'єкт і задачі дослідження, з'ясовуються критерії оцінки дослідження. Дуже важливо мати чітке уявлення про мету використання прогнозів. Одна справа, якщо вони є певним орієнтиром, а зовсім інша – коли на їхній основі вибудовується певна система дій, яка зазнає краху в разі невиконання прогнозів. Слід обов'язково пам'ятати, що будь-який прогноз обов'язково міститиме похибку, а тому державна стратегія може лише орієнтуватися на отримані довгострокові прогнози.

Необхідно максимально чітко та прозоро виписати завдання для дослідників, адже неточність у формуванні на даному етапі фактично означає появу суттєвих неточностей у кінцевих прогнозах.

За результатами аналізу поставлених завдань формується технічне завдання на прогноз. У ньому мають бути вказані:

- змінні для прогнозування;
- період прогнозування;
- фактори, які мають бути враховані під час прогнозування;
- фактори, які не слід враховувати під час прогнозування;
- можливі зміни в країнах, що можуть вплинути