

УДК (338)

DOI: 10.35340/2308-104X.2020.86-1-16

**ПРІОРИТЕТНІСТЬ
ІНВЕСТИЦІЙ У
ВДОСКОНАЛЕННІ
ТРАНСПОРТНО-
КОМУНІКАЦІЙНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ**

ПРАВ Ю. Г.,
кандидат економічних наук,
доцент, докторант кафедри
публічного адміністрування
Навчально-наукового інституту
міжнародних відносин та
соціальних наук ПАТ,
Міжрегіональна академія
управління персоналом

**PRIORITY OF INVESTMENT IN
IMPROVEMENT OF
TRANSPORT AND
COMMUNICATION
INFRASTRUCTURE**

PRAV Yu.,
PhD in Economics, Associate
Professor, Doctoral student of the
Department of Public
Administration of Educational-
Scientific Institute
of International Relations and Social
Sciences, Interregional Academy of
Personnel Management

Визначено, що у нинішній економічній ситуації треба вибрати основні, пріоритетні, ті, які могли б дати віддачу в короткі терміни проекти. Зазначено, що вирішуючи питання про пріоритетність інвестицій у вдосконаленні транспортно-комунікаційної інфраструктури та, перш за все, в автомобільні дороги, необхідно вирішити питання про вибір методології оцінки економічної ефективності. Запропоновано до ключових передумов управління інвестиційним процесом віднести: поглиблення рівня обґрунтованості прийнятих рішень; високий ступінь скоординованості та контролю в процесі реалізації прийнятих рішень; постійне «відстеження» зовнішніх змін; аналіз кон'юнктури ринку за всіма видами ресурсів. Визначено напрями сучасного процесу розвитку суспільства: послідовний перехід від прямих до непрямих методів регулювання економіки; різке посилення соціальних функцій держави, його ролі в регулюванні соціальних процесів.

Ключові слова: транспортно-комунікаційна інфраструктура, економіка регіонів, транспортні шляхи, автомобільний транспорт, державне регулювання.

Определено, что в нынешней экономической ситуации надо выбрать основные, приоритетные, те, которые могли бы дать отдачу в короткие сроки проекты. Отмечено, что решая вопрос о приоритетности инвестиций в совершенствовании транспортно-коммуникационной инфраструктуры и, прежде всего, в автомобильные дороги, необходимо решить вопрос о выборе методологии оценки экономической эффективности. Предложено к ключевым предпосылок управления инвестиционным процессом отнести: углубление уровня обоснованности принимаемых решений; высокая степень скоординированности и контроля в процессе реализации принятых

решений; постоянное «отслеживание» внешних изменений; анализ рынка по всем видам ресурсов. Определены направления современного процесса развития общества: последовательный переход от прямых к косвенным методам регулирования экономики; резкое усиление социальных функций государства, его роли в регулировании социальных процессов.

Ключевые слова: *транспортно-коммуникационная инфраструктура, экономика регионов, транспортные пути, автомобильный транспорт, государственное регулирование.*

It is determined that in the current economic situation it is necessary to choose the main, priority, those that could give a return in the short term projects. It is noted that when deciding on the priority of investments in improving the transport and communication infrastructure and, above all, on roads, it is necessary to decide on the choice of the methodology for evaluating economic efficiency. It is suggested that the key prerequisites for managing the investment process include: deepening the level of validity of the decisions made; high degree of coordination and control in the process of implementation of the adopted decisions; constant "tracking" of external changes; analysis of market conditions by all types of resources. The directions of the modern process of social development are defined: a consistent transition from direct to indirect methods of regulation of the economy; sharp strengthening of social functions of the state, its role in regulating social processes.

Keywords: *transport and communication infrastructure, economy of regions, transport routes, road transport, state regulation.*

Постановка проблеми. В умовах становлення ринкових відносин роль державного регулювання більш значуща, ніж в сформованому ринковому господарстві. Це пов'язано з тим, що в перехідний період ринок ще перебуває в стадії формування і його регулюючі можливості практично відсутні. Це і обумовлює необхідність конкретного впливу держави на господарську діяльність. Крім цього, перехід до ринкових економічних відносин не повинен відбуватися мимовільно і безконтрольно. Держава зобов'язана контролювати процес переходу, безпосередньо керувати формуванням ринкової інфраструктури, створювати умови для його функціонування.

Державне регулювання інвестиційного процесу в області транспортно-комунікаційної інфраструктури має стати найважливішим елементом нашої економічної політики. Державний протекціонізм, таким чином, повинен бути головним інструментом довгострокової інвестиційної політики, при цьому, безумовно, необхідна відповідна реструктуризація організаційного управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розв'язання проблем розвитку транспортної інфраструктури здійснили Н. М. Бондар [1], Є. А. Вилгін [2], Н. І. Демчук [3], І. В. Заблюдська, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова [4], В. Є. Крикавський [5], О. Ю. Рудченко, О. М. Поліщук [6], Н. В. Серьогіна [7] та ін. Разом з тим,

необхідно визначити роль транспортно-комунікаційної інфраструктури в економіці регіонів.

Мета статті полягає у визначенні пріоритетності інвестицій у вдосконаленні транспортно-комунікаційної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виробничо-господарська діяльність країни, регіону можлива при наявності обслуговуючих галузей господарства, допоміжних служб. Ці допоміжні служби в економіці відносять до інфраструктури.

Інфраструктура – це сукупність галузей економіки і господарських суб'єктів, які обслуговують процес виробництва матеріальних благ і їх доведення до споживача [1].

Інфраструктура взагалі включає в себе комплекс галузей господарства, які обслуговують виробництво – дороги, канали, водосховища, порти, мости, аеродроми, склади, енергетичне господарство, транспорт, зв'язок, водопостачання і каналізація, освіта, наука, охорона здоров'я та ін.

У будівництві виникає необхідність в переміщенні продукції від одного економічного агента до іншого – в організації системи поставок. Для забезпечення поставок люди змушені створювати спеціальні об'єкти – «ланцюжки», які поєднують якомога більше число населених пунктів, – дороги, канали, електромережі, телефонні лінії і т. ін. Сьогодні на земну кулю «накинуті» кілька таких мереж, які можуть бути віднесені до елементів транспортної інфраструктури.

При цьому трактуванні поняття інфраструктури охоплює три рівні. Перший – це власне матеріальні мережі, в яких здійснюється поставка продукції і без яких вона або неможлива, або економічно недоцільна. Типовий приклад такої мережі – автомобільні дороги. Звичайно, вантаж можна переміщати, не користуючись ніякою інфраструктурою. Однак по пересіченій місцевості зробити це набагато важче, а головне – набагато дорожче [4].

Другий рівень складають операції – діяльність по експлуатації тієї чи іншої інфраструктурної мережі. Так, до операцій в сфері автотранспорту можуть бути віднесені, з одного боку, рух автомобілів, а з іншого – діяльність з підтримки автомобільних доріг в робочому стані.

Третій рівень – інфраструктурні ринки. Пропозицію на цих ринках формує пропускна здатність мереж поставок, а попит – потік поставок, який залежить від їх обсягу. Часто буває важко, а часом і неможливо відокремити власне інфраструктурний ринок – ринок, утворений автотранспортними компаніями і вантажовідправниками. Спрямованість потоків транспортних

засобів (вантажівок, напівпричепів тощо, автобусів) має конфігурацію, що задається мережею автомобільних доріг. У той же час, інтенсивність руху на автомобільних дорогах може змінюватися без будь-яких змін та наслідків.

Особлива роль належить матеріальним мережам, оскільки їх накреслення, якість і конфігурація є визначальними в економіці їх функціонування.

На сьогодні показники транспортних шляхів досить низькі, що погіршилося глибокою економічною кризою. Найчастіше інвестиційні проекти здійснювалися без належних економічних розрахунків, що призводило до величезних втрат [8, 9].

Серед джерел формування прибуткової частини дорожніх фондів можна відзначити доходи від платних доріг. Вводиться плата за перевищення маси і габаритів транспортних засобів, збір за використання автомагістралями. За наявними даними, на сьогоднішній день на основних українських магістралях майже половина вантажівок – іноземні. Вони практично безкоштовно користуються нашими дорогами і, природно, знаходяться в більш вигідному становищі, ніж українські вантажоперевізники. На наш погляд, необхідно ввести додатковий податок для іноземних перевізників.

Має сенс також розвивати систему платних доріг і залучати до фінансування приватний сектор, але це не виключає державного фінансування. Воно є і буде в кожній країні, тим не менш, висока ефективність приватних інвестицій за кордоном є одним із шляхів виходу з економічної кризи. Українська практика свідчить: в тих регіонах, де активно ведеться дорожнє будівництво, поживляються і інші сектори економіки, вирішуються соціальні завдання. Додатковий імпульс отримує сфера малого бізнесу, торгівлі, збільшується приплив податків, поживляється вся економіка регіону [10].

Сьогодні набуває значення будівництва не тільки самих шляхів, але і важливість розвитку всієї супутньої інфраструктури, оскільки зростає економічне тяжіння до новозбудованої дороги. Остання обставина різко підвищує ефективність інвестицій в дорожнє будівництво.

У нинішній економічній ситуації треба вибрати основні, пріоритетні, ті, які могли б дати віддачу в короткі терміни проекти. У нас так виходить не завжди, і це веде до розпилення державних коштів. Залучення приватних інвесторів, зарубіжних капіталів в дорожнє будівництво і придорожнє облаштування має хороші перспективи [2].

Один із засновників автомобільної галузі Генрі Форд писав, що «...

мирової прогресс розвивається прямо пропорціонально автомобілебудуванню». Зростання випуску автомобілів зажадав активізації дорожнього будівництва не стільки для країн Західної Європи, де була створена порівняно щільна мережа доріг ще в період абсолютизму і промислової революції, скільки для США, молодій країні, що існувала трохи менше 200 років. У двадцяті роки число автомобілів у США перевищував 10,5 млн, але дороги з твердим покриттям становили лише 12% від загальної протяжності.

Швидко зростає кількість легкових автомобілів. Щільність і якість мережі автомобільних доріг впливають на розвиток промисловості, сільського господарства, мобільність населення і особливо на розвиток ринкових відносин і підприємництва. Ця думка, проводиться в працях ряду зарубіжних і вітчизняних вчених. Так, німецький вчений Вальтер Ойкен [11], будучи відомий своїми дослідженнями з проблем капіталу і основ політекономії, в своїй головній праці «Основні принципи економічної політики» аргументовано вказує на значну роль транспорту взагалі і автомобільного зокрема в розвитку ринкової економіки. В. Ойкен відзначає особливо важливий вплив автомобільного транспорту на економіку країни: розвиток «...автомобільного транспорту ... увеличивает радиус сбыта всей продукции» [11].

Автомобільний транспорт зробив істотний вплив не тільки на виробництво, але і на системи розселення, а також вплинув на рівні і способи життя.

Н. С. Хрущов в шістдесяті роки з високої трибуни заявив, що без доріг країна обійдеться, що необхідно створювати високопроходимі автомобілі. В результаті на автомобільному транспорті склалася ситуація, яка в найближчі роки призведе до глибоких негативним наслідкам, викликаним зростанням інтенсивності руху, рівня навантаження, що веде до зростання аварійності на автомобільних дорогах.

Вирішуючи питання про пріоритетність інвестицій у вдосконаленні транспортно-комунікаційної інфраструктури та, перш за все, в автомобільні дороги, необхідно вирішити питання про вибір методології оцінки економічної ефективності.

У період планової економіки в СРСР були розроблені методи оцінки ефективності як в цілому по народному господарству, так і галузеві методикі. Теорія ефективності капітальних вкладень того періоду включала два поняття: загальну (абсолютну) і порівняльну (відносну) ефективність. В основі цих понять було зіставлення витрат і одержуваного результату (ефекту). Необхідність цих двох понять витікала з наявності

двох різних, але взаємопов'язаних проблем: вибору кращого варіанту рішення народногосподарського завдання, що вимагає капіталовкладень, і оцінки ефективності капітальних вкладень за умови здійснення кращого з розглянутих варіантів.

У радянській економіці був розроблений і впроваджений цілий ряд галузевих методик, що дозволяють оцінювати економічну ефективність тих засобів, які були необхідні для здійснення того чи іншого інвестиційного проекту.

Загальну економічну ефективність інвестицій в автомобільні дороги визначали по мережі автомобільних доріг окремих районів шляхом зіставлення інвестицій з величиною приросту річного прибутку на автомобільному транспорті та економії коштів на утримання доріг. Цей прибуток формується за рахунок поліпшення дорожніх умов в результаті здійснення інвестицій в дороги. Для економічного аналізу в галузевому розрізі використовують показники загальної (абсолютної) ефективності. Слід зазначити, що ці зіставлення і аналіз в роки планової економіки ніхто не проводив, оскільки були відсутні статистичні дані для цих цілей.

При здійсненні інвестиційних проектів, як правило, визначали порівняльну (відносну) ефективність: у результаті цих порівнянь виявлявся варіант більш ефективного використання інвестицій. Економічна ефективність інвестицій в проєктовані автомобільні дороги виявлялася зіставленням умов (варіантів), коли ці об'єкти або заходи не реалізуються і виконання необхідних перевезень забезпечується іншими способами, зокрема наявною транспортною мережею.

Освоєння нового продукту та постановка його на виробництво, а в подальшому – розширення і модернізація припускають розробку і реалізацію інвестиційних проєктів. Отже, оновлення продукції (техніки) служить умовою підтримки конкурентної переваги і життєздатності фірми, а реалізація інвестиційних проєктів – засобом її виживання і розвитку. Таку роль інвестиції набувають, коли з разових, епізодичних вони перетворюються в елементи постійного процесу, реалізуються в рамках системної діяльності, що охоплює організацію як ціле.

На цьому етапі економічних реформ в Україні розробляються середньо-термінові і перспективні програми соціального і економічного розвитку регіонів, окремих галузей.

У структурі будівництва в Німеччині є два головних напрямки:

- державні органи, що представляють інтереси держави, які визначають технічну політику в будівництві і здійснюють нагляд за

реалізацією будівельних задумів на федеральному, окружному, міському і комунальному (районному) рівнях;

- приватні будівельні фірми, які здійснюють всі види цивільного і промислового надземного і підземного будівництва, організовані по одній з прийнятих в Німеччині форм в підприємства чисельністю від декількох осіб до декількох тисяч працівників.

Державні органи управління будівництвом у Німеччині, як правило, виступають на всіх рівнях в якості замовника, захищаючи екологічні, організаційні, технічні та економічні інтереси держави. Безпосередньо будівництвом і діяльністю будівельних фірм ці органи не займаються.

Функції державних органів управління будівництвом визначаються «Книгою законів про будівництво», що діє як на федеральному, так і на земельному рівнях.

Специфіка управління інвестиційним процесом обумовлена також міжгалузевим (міжфірмовим) характером цього управління навіть в тих випадках, коли замовники самі здійснюють функції підрядника. У загальному вигляді до ключових передумов управління інвестиційним процесом слід віднести: поглиблення рівня обґрунтованості прийнятих рішень на основі багатоваріантних і багатофакторних оцінок (технічних, економічних, соціальних, екологічних та ін.); високий ступінь скоординованості та контролю в процесі реалізації прийнятих рішень; постійне «відстеження» зовнішніх змін: аналіз кон'юнктури ринку за всіма видами ресурсів, непередбачених ситуацій і негативних факторів, що виникають на шляху інвестиційного процесу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, можна відзначити, що в ринковій економіці державне регулювання відіграє значну роль. Воно стає найбільш значущим саме в тих сферах, де ринкові відносини через ряд причин виявляються неефективними.

З розвитком суспільства, зі змінами в структурі суспільного виробництва, зрушеннями в його технічній базі, актуалізацією тих або інших сфер суспільного життя відбуваються розвиток, збагачення, уточнення функцій держави. Даний процес йде за наступними напрямками: послідовний перехід від прямих до непрямих методів регулювання економіки; різке посилення соціальних функцій держави, його ролі в регулюванні соціальних процесів.

Загальновідомо, що ринкові механізми не забезпечують раціонального з суспільної точки зору розподілу ресурсів в тих випадках, коли мова йде про виробництво, що супроводжується зовнішніми ефектами, або про створення

суспільних благ. У цих випадках держава також бере на себе функцію коригування розподілу ресурсів. Таке коригування здійснюється традиційними методами. До їх числа відносяться встановлення адміністративних обмежень і стандартів, що перешкоджають забрудненню навколишнього середовища, системи спеціальних податків і дотацій, фінансування виробництва суспільних і квазігромадських благ або безпосереднє управління їх виробництвом.

У подальших наукових дослідженнях планується розглянути тенденції розвитку виробничої інфраструктури будівельного комплексу.

Література:

1. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ: НТУ, 2014. 336 с.
2. Вилгін Є. А. Розвиток інвестиційної інфраструктури у будівельному комплексі. *Інвестиції: практика та досвід*. № 17. 2018. С. 74–77.
3. Демчук Н. І. Сутність соціальної інфраструктури держави в контексті регулювання транспортної галузі України. *Приазовський економічний вісник*. Вип. 5. 2017. С. 58–61.
4. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колект. монографія / І. В. Заблодська, І. Р. Бузько, О. О. Зеленко, І. О. Хорошилова. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
5. Крикавський В. Є. Державне регулювання інвестицій у логістичну інфраструктуру. *Економіка і суспільство*. Вип. 9. 2017. С. 253–259.
6. Регіональне управління: підручник / Ю. В. Ковбасюк, В. М. Вакуленко, М. К. Орлатий. Київ: НАДУ, 2014. 740 с.
7. Рудченко О. Ю. Механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів. *Університетські наукові записки*. № 61. 2017. С. 93–100.
8. Садова М. Є. Організаційне забезпечення управління якістю дорожньо-будівельних робіт. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. № 1. 2016. С. 152–156.
9. Серьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. № 4. 2015. С. 172–177.
10. Трансформація соціальної інфраструктури в контексті забезпечення гуманітарного розвитку: кол. моногр. / В. М. Новіков, Н. М. Деєва, І. С. Каленюк та ін. Вінниця: ПП Балюк І. Б., 2015. 384 с.

11. Ойкен В. Основные принципы экономической политики. Москва: Прогресс, Универс, 1995. 495 с.

References:

1. Bondar N. M. Rozvytok transportnoji infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva: monohrafija. Kyjiv: NTU, 2014. 336 s.

2. Vylghin Je. A. Rozvytok investycijnoji infrastruktury u budiveljnomy kompleksi. Investyciji: praktyka ta dosvid. # 17. 2018. S. 74–77.

3. Demchuk N. I. Sutnistj socialjnoji infrastruktury derzhavy v konteksti rehuljuvannja transportnoji ghaluzi Ukrainy. Pryazovs'kyj ekonomichnyj visnyk. Vyp. 5. 2017. S. 58–61.

4. Infrastrukturne zabezpechennja rozvytku transportnoji systemy rehionu: kolekt. monohrafija / I. V. Zablods'ka, I. R. Buzjko, O. O. Zelenko, I. O. Khoroshylova. Sjevjerodonec'k: Vyd-vo SNU im. V. Dalja, 2016. 193 s.

5. Krykavs'kyj V. Je. Derzhavne rehuljuvannja investycij u loghystychnu infrastrukturu. Ekonomika i suspiljstvo. Vyp. 9. 2017. S. 253–259.

6. Rehionaljne upravlinnja: pidručnyk / Ju. V. Kovbasjuk, V. M. Vakulenko, M. K. Orlatj. Kyjiv: NADU, 2014. 740 s.

7. Rudchenko O. Ju. Mekhanizm derzhavnogho rehuljuvannja rozvytku transportnoji infrastruktury meghapolisiv. Universytets'ki naukovi zapysky. # 61. 2017. S. 93–100.

8. Sadova M. Je. Orghanizacijne zabezpechennja upravlinnja jakistju dorozhnjo-budivel'nykh robot. Visnyk Donbas'koji derzhavnoji mashynobudivnoji akademiji. # 1. 2016. S. 152–156.

9. Serjoghina N. V. Systema zakhodiv rozvytku dorozhnjoji infrastruktury rehionu. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnja. # 4. 2015. S. 172–177.

10. Transformacija socialjnoji infrastruktury v konteksti zabezpechennja ghumanitarnogho rozvytku: kol. monoghr. / V. M. Novikov, N. M. Djejeva, I. S. Kalenjuk ta in. Vinnycja: PP Baljuk I. B., 2015. 384 s.

11. Ojken V. Osnovnye principy jekonomicheskoy politiki. Moskva: Progress, Univers, 1995. 495 s.

The purpose of the article is to prioritize investments in improving the transport and communication infrastructure. The essence of the concept of "infrastructure" is defined as a set of industries and economic entities that serve

the process of production of material goods and their delivery to the consumer. It is noted that the interpretation of the concept of infrastructure in the construction industry covers three levels: material networks; operations – activities for the operation of a particular infrastructure network; infrastructure markets. It was emphasized that the special role belongs to the material networks. It has been determined that among the sources of formation of the profitable part of the road funds there are revenues from toll roads and to involve the private sector in financing, but this does not exclude public financing. It is noted that in other regions where road construction is actively underway, other sectors of the economy are reviving and social problems are being solved. It is proposed to introduce an additional tax for foreign carriers. The importance of the development of all the related infrastructure has been determined as the economic attraction to the newly built road increases, which dramatically increases the efficiency of investment in road construction. It is stated that in the current economic situation it is necessary to choose the main, priority, those that could give a return in the short term projects. The historical information on the development of the automotive industry is given. It is noted that road transport has had a significant impact not only on production but also on settlement systems, as well as affecting levels and lifestyles. It is determined that when deciding on the priority of investments in the improvement of transport and communication infrastructure and, above all, on the roads, it is necessary to decide on the choice of methodology for evaluating economic efficiency. It was noted that the economic efficiency of investments in the projected highways was shown by comparison of conditions (variants), when these objects or measures are not realized and the necessary transportation is provided by other means, including the existing transport network. It is determined that updating products (equipment) is a condition for maintaining the competitive advantage and viability of the firm, and the implementation of investment projects – a means of its survival and development. Germany's experience in construction management is given. It is suggested that the key prerequisites for managing the investment process include: deepening the level of validity of the decisions made; high degree of coordination and control in the process of implementation of the adopted decisions; constant "tracking" of external changes; analysis of market conditions by all types of resources. The directions of the modern process of social development are defined: a consistent transition from direct to indirect methods of regulation of the economy; sharp strengthening of social functions of the state, its role in regulating social processes.