

УДК330.354(477)

Савченко В.Ф.

## ІНФРАСТРУКТУРА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ ЯК НЕОБХІДНА УМОВА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

*Обґрунтовано необхідність дослідження інфраструктури національної економіки як фактора економічного зростання. Визначено її основні складові: виробнича, спеціалізована ринкова, інноваційна, технологічна та економічна інфраструктури. Сформульовані умови щодо партнерства держави і бізнесу, подолання критичної інфраструктури в Україні.*

**Ключові слова:** інфраструктура, економіка, зростання, інноваційна інфраструктура, технологічна інфраструктура, законодавство, держава, бізнес.

**Постановка проблеми.** В умовах трансформаційної економіки України базою розвитку та зростання економічних процесів є стан інфраструктури на державному рівні. Необхідні дослідження на теоретичному і прикладному рівнях щодо шляхів розвитку інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У науковій літературі розгляду проблем формування та функціонування інфраструктури реального сектора економіки приділяється значна увага. Доцільно особливо виділити праці таких українських учених, як О.І. Андрусь, В.Д. Базилевич, В.М. Геєць, О.Є. Мазур, Б.Ф. Заблоцький, А.О. Князевич, С.І. Розсадникова, С.В. Сімак, В.І. Сорока, В.Ф. Узунов, В.С. Ясеневич та інші. Разом з тим багатогранність і складність питань інфраструктури потребують проведення подальших досліджень.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є теоретичні і практичні проблеми дослідження стану і перспектив розвитку інфраструктури України, надання пропозицій щодо її вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Модернізація економіки України потребує відповідного інфраструктурного забезпечення. Світовий досвід засвідчує, що розвиток галузей ринкового сектора економіки має супроводжуватися випереджаючим формуванням інфраструктури. В іншому випадку відбувається гальмування виробничих процесів, погіршення якості життя населення. Таким чином розвиток інфраструктури формує передумови для економічного зростання, посилює інвестиційні вкладення, сприяє ефективному використанню ресурсів.

Тому актуальним завданням української науки і практики управління господарськими процесами повинно стати теоретичне і практичне обґрунтування методичних засад побудови системи державного регулювання розвитку ринкової інфраструктури з урахуванням пріоритетів інноваційної модернізації економіки нашої держави.

Ринкова інфраструктура є сукупністю інститутів, які забезпечують матеріально-технічні, фінансові і трудові умови для розвитку, а також розміщення і функціонування суб'єктів господарювання.

Інфраструктура виконує такі важливі в ринковій економіці функції: розподілу, комунікації, регулювання, обслуговування, забезпечення, системоутворення, відтворення та розміщення продуктивних сил. Для ринкової системи господарювання потрібна особлива ринкова інфраструктура, яка здатна забезпечити умови для ефективного функціонування ринків споживчих товарів, праці, капіталу, фінансів, інформації та ін.

Серед основних передумов, які визначають потребу в державному регулюванні роботи ринкової інфраструктури: при використанні інфраструктури у виробничих процесах вона є ресурсом, що генерує вартість; результати виробничих процесів є суспільними благами; в разі виникнення негативного ефекту доцільне управління інфраструктурою із забезпеченням відкритого доступу до неї.

Серед західних економістів набула поширення розроблена американським вченим Б.Фрішманом доктрина життєво важливої інфраструктури, яка обґрунтовує доцільність забезпечення відкритого недискримінаційного доступу до її певних об'єктів.

Держава має включати основні правові умови функціонування інфраструктури та її окремих складових, а ринок – обумовлювати кон'юнктуру необхідних послуг (їх види, обсяги, вартість тощо).

Основні положення доктрини життєво важливої інфраструктури застосовуються при антимонопольному регулюванні в країнах англосаксонського права, передусім у США, у таких випадках: монополія контролює доступ до життєво важливої інфраструктури і відмовляє конкурентам у доступі до її об'єктів; інфраструктура не може бути відтворена конкурентом; реально можна забезпечити доступ до об'єкта інфраструктури [1, с. 77-78].

Важливість завдань, які вирішуються інфраструктурою, і складність її розвитку призвели до того, що до цього часу немає єдиного підходу до

трактування поняття "інфраструктура" і недостатньо досліджено проблеми її розвитку.

Проблема взаємозв'язку виробництва з обслуговуючими його галузями виникла задовго до появи терміну «інфраструктура», що підкреслювали деякі західні економісти, такі як Р. Нурке, П. Розенштейн-Родан, А. Хіршман, А. Янгсон.

Першим, хто ввів термін «інфраструктура», був американський економіст П. Розенштейн-Родан. В 1955 році він надав визначення, обґрунтував його використання і включив до інфраструктури базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких приводить до швидкоокупного інвестування.

Західний економіст Х. Зінеф встановив, що інфраструктура – це сукупність матеріальних, інституціональних та індивідуальних умов, які є у розпорядженні суб'єктів господарювання, що дозволяють при раціональному розміщенні ресурсів забезпечити високий рівень господарської діяльності. У свою чергу Дж.Ф. Рей доводить, що слово «інфраструктура» не має точного визначення і, як правило, під ним розуміють усі послуги, необхідні для створення сучасної економіки [2, с. 98].

Розглянемо загальноприйняті визначення і підходи щодо поняття та складових інфраструктури у вітчизняній економіці.

Ринкова інфраструктура – це сукупність елементів, які забезпечують і регулюють безперервне багаторівневе функціонування господарських взаємозв'язків, взаємодію суб'єктів ринкової економіки і рух товарно-грошових потоків. Основні елементи інфраструктури, які є необхідними для функціонування всіх інших складових національної економіки, – телекомунікації, електроенергетика, транспортування та

розподілення газу, водопостачання і водовідведення, виробництво, автомобільні дороги, залізничний транспорт. При цьому до суб'єктів ринкової економіки відносяться власники ресурсів і продуктів, комерційні структури та сама держава.

Можна виділити чотири взаємопов'язані складові загальної інфраструктури:

1. Інституційна – найважливіша. Її забезпечують інститути загального призначення фінансово-кредитного спрямування (банки, страхові компанії, пенсійні фонди, фондові біржі, центральний банк та податкова служба), інститути ринку праці, а також самі основні загальні інститути (дороги, порти, аеродроми, вантажний і пасажирський транспорт, підприємства зв'язку, житлово-комунальне господарство, деякі інші підприємства).

2. Інформаційні мережі та потоки, а також інститути, що їх забезпечують (засоби масової інформації, мережі Інтернету, інформаційний та рекламний бізнес), завдяки яким вона може існувати як єдине ціле, спрямовуючи функціонування ринкової економіки та сприяючи оптимізації руху товарно-грошових потоків.

3. Законодавство, що регулює функціонування ринкової економіки та регламентує як діяльність інститутів інфраструктури, так і поведінку господарюючих суб'єктів взагалі, координуючи їх дії у ринковому середовищі.

4. Ментальний рівень, проявом якого є ринкове мислення і поведінка населення, його готовність дотримуватися правил і закономірностей функціонування ринку.

Склад інфраструктури у графічному вигляді наведено на рис. 1.

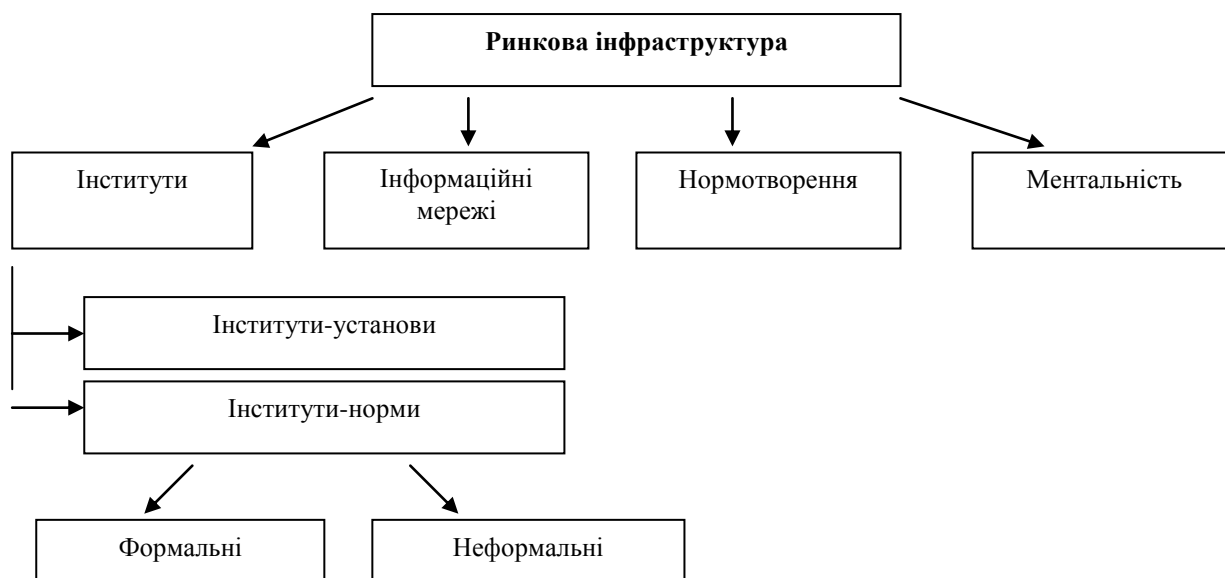


Рис. 1. Склад ринкової інфраструктури за елементами

\*Власна розробка автора

Інфраструктура несе на собі відбиток попередньої історії економічного розвитку. Наприклад, спочатку рух товарів здійснювався природними каналами, передусім ґрунтовими дорогами і річками. Потім, у міру технічного прогресу, зростаючу роль починають відігравати створені людьми елементи інфраструктури. Технічний прогрес приводить до того, що рух товарних потоків і праці зростаючою мірою здійснюється через умовні мережі (повітряні, морські траси тощо), а при посиленні інформатизації всього суспільного життя – через дематеріалізацію руху ресурсів.

Наявність «тіньової» економіки породжує такий феномен як «тіньова» інфраструктура. Її прикладом є світові канали руху наркотиків, зброї, нелегальної міграції, торгівлі людьми та інше. Напрями роботи «тіньових» структур: формування нелегальних інститутів та мереж; часткове виконання офіційними інститутами «тіньових» функцій.

Важливість розмежування офіційної та «тіньової» інфраструктур зростає при збільшенні масштабів «тіньової» економіки. Подібна ситуація наявна в Україні, а тому ігнорування «тіньової» складової інфраструктури в нашій державі неприпустиме.

Наявність розвиненої ринкової інфраструктури – необхідна передумова ефективного розвитку національної економіки. Як і будь-яка інша складова в економіці країни, ринкова інфраструктура схильна до змін і час від часу потребує реформування. Проте глибина реформування істотно відрізняється залежно від рівня розвитку та ступеня реалізації ринкових механізмів. Тому реформування більш властиве розвиненим країнам ринкової економіки. Україна як держава, що здійснює ринкові перетворення, має в основному проводити роботу, націлену на власне формування інфраструктури національної економіки.

Ефективна інфраструктура в господарському комплексі національної економіки сприяє скороченню витрат обігу і прискорює рух товарних потоків. Навпаки, нерозвинена та неефективна інфраструктура призводить до зниження виробленого ВВП, веде до інших негативних наслідків.

Необхідні достатні інвестиції, щоб ліквідувати загальне відставання інфраструктури. Крім того, її значна частина непридатна, морально і фізично застаріла, проте на проведення демонтажних робіт також потрібні додаткові кошти.

Найуспішніше процеси трансформації інфраструктури проходять у Польщі, Словенії, Угорщині та Чехії, які раніше почали реформи і при їх проведенні уникли соціально-політичних та військових конфліктів. Вони пішли шляхом дерегулювання інфраструктури, доступу приватного, в тому числі іноземного капіталу, роздроблення природних монополій та приватизації.

Інфраструктура в Україні поступово приходить у занепад. На фоні економічного спаду,

який відбувся у 1991 – 2000 рр., стагнація інфраструктури не викликала тривоги. Після 2000 року ситуація набула характеру загрозливої. Частими стали техногенні катастрофи і аварії в житлово-комунальному господарстві, на транспорті та в інших галузях.

Спільна проблема інфраструктури господарського комплексу для країн з перехідною економікою – її невідповідність критеріям ринкової економіки, що викликає необхідність в основному бюджетних витрат на підтримку та структурну перебудову [3, с. 44 – 46].

Як фактор виробництва інфраструктура повинна розглядатися в якості складової виробничого процесу. Збільшення інфраструктурного капіталу приводить до зростання ВВП. Вона може проявитися у двох формах:

- модернізація інфраструктури здатна знижувати витрати виробництва. Її незадовільний стан збільшує витрати компаній, які в окремих випадках змушені будувати необхідну їм інфраструктуру за свій рахунок;

- сучасний стан інфраструктури підвищує продуктивність інших факторів виробництва, включаючи капітал і робочу силу. Сукупна дія факторів, підкріплена ефективною інфраструктурою, розширює інвестиційні можливості конкретних підприємств, галузей і країни в цілому [4, с. 25].

Питання модернізації виробничої інфраструктури України зайняли помітне місце у наукових дослідженнях останніх років. Актуальність цього обумовлена тим, що проблеми, пов'язані з технологічною відсталістю економіки, значно посилюються і обмежують можливості економічного зростання країни. Кризові процеси в державі також засвідчили необхідність модернізації виробничої інфраструктури [5, с. 14].

Проаналізуємо ситуацію в транспортній галузі як одній з важливих складових господарського комплексу інфраструктури національної економіки. Україна переживає серйозну кризу транспорту, особливо залізничного. Після розпаду СРСР значно скоротилися обсяги вантажних та пасажирських перевезень, що можна пояснити не тільки тривалим спадом у промисловості в цілому, а й недоліками інфраструктурного характеру. Так, багато традиційних залізничних маршрутів виявилися перерізними державними кордонами, внаслідок чого з'явилися незручності, пов'язані з митним контролем. У результаті знизилась прибутки залізниць та фінансові можливості їх розвитку. До того ж посилилась конкуренція між залізничним та автомобільним транспортом.

У перші роки незалежності був практично розкрадений і втратив своє значення морський транспорт. Через дороговизну сполучення впали обсяги перевезень авіаційного транспорту, який тільки останнім часом починає дещо нарощувати свої об'ємні та фінансові показники.

Розглянемо інфраструктуру і проблеми агропромислового комплексу (АПК) як одного з

важливих в Україні. Серед заходів щодо формування його ринкової інфраструктури в умовах трансформаційних процесів, які відбуваються у сільському господарстві та обслуговуючих його галузях, доцільно виділити:

- забезпечення стабільності функціонування основних елементів інфраструктури та їх законодавчої бази (податкової, фінансово-кредитної, валютної та ін.);
- чітку цільову спрямованість на ефективний розвиток кожного елемента ринкової інфраструктури, пристосованість до умов ринкового середовища;
- реформування аграрного виробництва, що має на меті створення збалансованої ринкової економіки і одночасно сприяє розвитку усіх складових ринкової інфраструктури;
- наявність ефективної системи інфраструктурного забезпечення, яка визначає взаємозв'язки між суб'єктами господарювання та регулює потоки товарів, фінансів, робочої сили і є обов'язковою умовою успішного функціонування ринкової системи господарювання на селі;
- максимальне задоволення потреб суб'єктів господарювання;
- відповідність державним і міжнародним стандартам якості обслуговування, взаємодії і управління.

Подібні проблеми існують і по інших складових інфраструктури реального сектора національної економіки. Необхідна модернізація інфраструктури в цілому через залучення в основному іноземних інвестицій, оскільки внутрішніх джерел капіталовкладень явно не вистачає. Проте існує низка обмежень у розв'язанні проблеми, головні з яких:

1. Небажання держави допустити в ці галузі іноземний приватний капітал, затягування процесів приватизації.
  2. Глобалізація, що посилює вразливість української економіки перед світовими економічними потрясіннями. Прикладом цього стали світова фінансова криза 2008 – 2009 рр., яка значно зменшила можливості залучення зовнішніх позик для розв'язання інфраструктурних проблем, а також подальші події 2014 -2015 рр. в Україні.
- Якщо говорити про суто ринкову інфраструктуру або її допоміжні організації, можна дати таке визначення: спеціалізована ринкова інфраструктура – це сукупність допоміжних організацій, які обслуговують окремі ринки, полегшують і спрощують обіг ресурсів та готової продукції.
- Ринки та елементи ринкової інфраструктури наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

**Ринки та відповідні їм елементи спеціалізованої інфраструктури**

Ринки	Відповідні їм елементи інфраструктури
Капіталів	Банки, інвестиційні і трастові фонди
Грошей	
Цінних паперів	Фондові біржі
Товарів і послуг	Товарні біржі
Природних ресурсів	
Праці, пенсійного забезпечення	Служби зайнятості (біржі праці), пенсійні фонди

*\*Власна розробка автора*

Елементи ринкової інфраструктури – фактично посередники між виробниками і споживачами як двома основними суб'єктами ринку, що забезпечують швидкий та безперервний рух товарів і послуг від підприємств до кінцевих споживачів. Це дає змогу виробникам економити на питаннях збуту, сконцентрувавши всі зусилля на виробництві. Водночас посередники, зосереджуючись на своїх вузьких функціях, досягають високої ефективності за рахунок спеціалізації. Від цього виграють всі учасники ринку.

До функцій ринкової інфраструктури входять: зниження ризику в бізнесі; прискорення обороту продуктів і ресурсів; наближення товарів і послуг до покупців; розвиток підприємств шляхом випуску та розміщення цінних паперів; збільшення кількості робочих місць; підвищення професійного рівня працівників.

Надамо характеристику елементів спеціалізованої інфраструктури, яка відіграє важливу роль у розвитку ринкової економіки.

Банки – це найбільші товарно-кредитні посередники, які обслуговують рух капіталів та грошей. Слово «банк» походить від італійського *Banko* – лавка, стіл. Перші банки працювали в італійських містах Венеція та Генуя в XIV – XV ст., виконуючи функцію посередників у здійсненні платежів.

Сучасні банки акумулюють грошові кошти й інші нагромадження (цінні папери, золото), надають кредити, здійснюють грошові розрахунки між суб'єктами економіки, випускають власні цінні папери, виконують операції з валютою і коштовними металами та інше.

Банківська система в більшості країн, у тому числі в Україні, є дворівневою і складається з центрального банку (1-й рівень) та значної кількості комерційних банків (2-й рівень). Центральний банк – це некомерційна установа, що володіє винятковим правом емісії грошей та регулює фінансово-кредитну систему в інтересах національної економіки. В Україні центральним

банком є Національний банк України (НБУ), у функції якого входять: здійснення грошово-кредитної політики з метою забезпечення стабільності грошово-кредитної системи; управління державним боргом; проведення емісії готівки; кредитування комерційних банків; регулювання обсягів безготівкових грошей; регулювання обсягів іноземної валюти та золота.

Комерційні банки – це фінансово-кредитні установи, які акумулюють кошти фізичних осіб і підприємств та надають їх у кредит. Комерційні банки виконують три групи операцій: пасивні – залучення грошей; активні – використання ресурсів; комісійні – надання послуг.

Інвестиційні фонди націлені на довгострокове кредитування клієнтів. У їх функції входять: випуск і продаж власних цінних паперів з метою об'єднання коштів приватних осіб та підприємств; вкладання у цінні папери інших підприємств отриманих коштів; обмін приватизаційних сертифікатів громадян на власні кошти у процесі приватизації державного майна та розміщення їх в акціях підприємств недержавної форми власності.

Трастові фонди (довірчі товариства) виконують такі: вкладають кошти клієнтів, за їх дорученням, у цінні папери; частину отриманого доходу виплачують власнику майна; за дорученням підприємств або фізичних осіб управляють майном.

Страхові компанії здійснюють страхування майна, життя, здоров'я, відповідальності та інше, надаючи можливість людям знизити ризик діяльності. Особливо бурхливі темпи нарощування кількості страхових компаній характерні для початку 90-х років минулого століття. Тоді ніде не було умов, більш сприятливих для розвитку фінансових пірамід, ніж у страховій справі. Тому не дивно, що кількість страхових компаній обігнала зростання банківської мережі. У 1995 році нараховувалося близько 800 структур, у 2013 – 424. Водночас, наприклад, у Німеччині із населенням у півтора рази більшим порівняно з Україною, розвиненою економікою ринкового типу та відповідною інфраструктурою було не більше 80 страхових фірм.

У страховій справі, як і в банківській системі, будь-які позитивні зміни мають спиратись на достатній рівень власного капіталу, а він є незначним. Тому поряд з поки що слабкою власною активністю щодо нарощування розміру капіталу має місце примусовий державний вплив на процеси капіталоутворення. При цьому сумарні активи всіх українських страхових компаній залишаються меншими, ніж, для прикладу, капітал однієї невеликої німецької компанії. Рівень страхової справи у розвинених країнах настільки високий, що за існуючих темпів капіталоутворення українські страхувальники у найближчому майбутньому навряд чи наблизяться до міжнародних стандартів.

Фондові біржі – це установи, які спеціалізуються на купівлі - продажу цінних

паперів. Спочатку на фондових біржах продавалися лише державні облігації, а з розвитком акціонерних товариств у обіг увійшли акції. Найбільш відомі біржі – Амстердамська, Брюссельська, Мельбурнська, Нью-Йоркська, Токійська.

Основні функції фондової біржі: допомагає поповнити державний бюджет чи розрахуватися з державним боргом (випускаються державні облігації, які продаються на біржі); забезпечує приплив капіталів у сфери, що мають максимальну віддачу, тим самим сприяючи розвитку прибуткових підприємств та витісненню з ринку слабких; визначає показники ділової активності (за показниками курсу акцій можна зробити висновки про стан національної економіки та спрогнозувати її майбутнє); забезпечує підприємствам можливість отримати додаткові інвестиції (реалізація цінних паперів часто буває вигіднішою, ніж банківське кредитування).

Торгівля проводиться за типом аукціону – на відкритих торгах право на угоду отримує той, хто запропонує максимальну ціну. Біржі існують у формі акціонерних товариств (Великобританія, Сполучені Штати Америки, Японія) чи державних установ (Німеччина, Російська Федерація, Україна, Франція).

Товарна біржа – це господарське об'єднання продавців і посередників, які здійснюють оптову торгівлю товарами за стандартними зразками, тим самим прискорюючи, полегшуючи та здешевлюючи торговельні угоди. Наразі центр біржової торгівлі знаходиться у США, де укладається 84% всіх угод. На біржі реалізуються тільки стандартні товари, ціни на які залежать від багатьох факторів: енергоносії – від обсягу їх формування, рівня потреб та інше; сільськогосподарська продукція (м'ясо, зерно) – від урожаю, погодних умов, розмірів тощо; метали (золото, срібло) – від обсягів добування, політичної ситуації, пропозиції, попиту. Учасниками біржової торгівлі можуть бути інвестиційні компанії, банківські установи, підприємства, фізичні особи та інше.

Служби зайнятості (біржі праці) – регулюють попит і пропозицію на ринку праці і є посередниками між підприємцями та працівниками при прийнятті на роботу. Вони мають різні назви і форми: товариства з питань працевлаштування, бюро, контори та інше. Служби зайнятості можуть бути державними або приватними. Вони виконують такі функції: реєструють безробітних; виплачують допомогу з безробіття; аналізують ситуацію на ринку праці; здійснюють перекваліфікацію працівників; надають позики для відкриття власного бізнесу.

Пенсійні фонди – акумулюють внески фізичних осіб для збільшення їхньої майбутньої пенсії [3, с. 46 – 53].

В умовах глобалізації світової економіки створення ефективно діючої інфраструктури, максимально сприятливої до впровадження інноваційних, екологічно прийнятних форм бізнесу, відноситься до основних завдань розвитку національної інноваційної системи [6, с. 11].

Особливості створення інноваційної інфраструктури в нашій державі розглядали і розглядають низка провідних українських вчених, таких як А. Амоша, М. Пашута, В. Семиноженко, Д. Стеченко, Л. Федулова, М. Якубовський та інші. Проте недостатньо теоретично обґрунтованими залишаються питання державної підтримки середніх і малих підприємств в умовах інноваційної економіки, а також феномену технологічної інфраструктури.

Зміна природи конкуренції потребує принципів перетворень в організації малого та середнього підприємництва, забезпечення ефективного поєднання переваг малого і середнього бізнесу, створення його інноваційної інфраструктури з масштабним виробництвом, організаційною формою якого є бізнес-інкубатори. Особливо актуальною для України ця проблема стала в роки фінансово-економічної кризи.

На нашу думку, бізнес-інкубатори повинні стати основним джерелом залучення іноземних і внутрішніх інвестицій, а також ефективною базою формування інноваційної економіки. Метою створення бізнес – інкубаторів є організація і забезпечення інтенсивного розвитку суб'єктів підприємницької діяльності, які створюють нові цінності та робочі місця, зміцнюють національну економіку, впроваджують проекти і технології [7, с.45].

Термін «технологічна інфраструктура» дедалі частіше зустрічається в іноземних наукових дослідженнях і використовується для характеристики економіки, де трансфер знань і дія інформаційно-комунікаційних технологій відіграють вирішальну роль і стають джерелами економічного зростання.

Вирішення завдання формування технологічної інфраструктури є актуальним у теоретичному і практичному аспектах, оскільки це підвищить можливості виробництва наукомісткої продукції, посилить експортний потенціал економіки, забезпечить конкурентоздатність українських підприємств.

Надамо структурну модель технологічної інфраструктури, яка відображає склад та напрями взаємодії її елементів у національній інноваційній системі (рис. 2).

З аналізу рис. 2 можна зробити висновок, що технологічна інфраструктура представлена інститутами, які діють на різних етапах технологічного розвитку, а також інформаційно-технічними системами, що є основою формування мережевої взаємодії між окремими інститутами.

Розбудова технологічної інфраструктури має здійснюватись у таких напрямках:

1. Змістовий: забезпечення доступності одержання та обміну знаннями й інформацією; реалізація комплексної інформаційно-методичної підтримки інноваційного процесу, проведення наукових досліджень; захист інформаційних ресурсів; розвиток глобальних та регіональних інформаційних систем.

2. Організаційний: створення мережевої інноваційної інфраструктури, яка поєднує локальні мережі в межах країни, регіону чи міста; організація дистанційного доступу до інформаційно-обчислювальних ресурсів; освоєння мережевих технологій нового покоління.

Стратегічне завдання формування технологічної інфраструктури – створення системи сприяння технологічній модернізації національної економіки [8].

Стан довкілля і екологічної інфраструктури впливають на темпи економічного зростання, змінюють показники ВВП. Це потребує конструктивних змін у формуванні екологічної інфраструктури, яка повинна стати самостійним об'єктом управління у системі природокористування. Важливе значення екологічної інфраструктури у підвищенні ресурсоефективності економіки та збільшенні природного капіталу, забезпеченні умов життєдіяльності населення, реалізації принципів "зеленої" економіки.

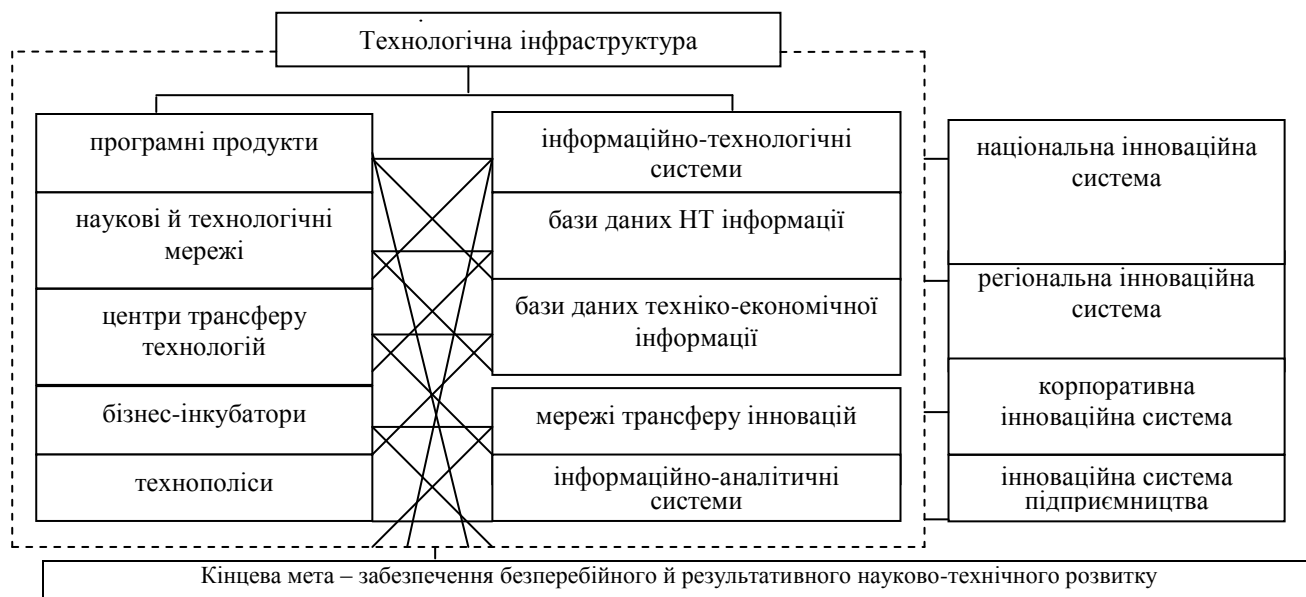


Рис. 2. Склад та взаємозв'язки елементів технологічної інфраструктури

Джерело: [8], доопрацьовано автором

Під екологічною інфраструктурою пропонується розуміти комплекс об'єктів, територій, мереж і систем природного та антропогенного походження, які функціонують за природними законами і забезпечують умови для підтримання і збалансованого розвитку природного середовища, збереження довкілля, а також сукупність контролюючих і запобіжних обслуговуючих ланок, які гарантують оптимальні умови діяльності галузей екологічного виробництва організації і установ, що здійснюють господарську діяльність на новій території.

До основних чинників реалізації політики формування екологічної інфраструктури слід віднести інвестування у потрібних обсягах, структурі із залученням різних джерел капіталовкладень. Виявлення екологічних проблем та загроз у сфері формування екологічної інфраструктури, їх нейтралізація на початкових етапах виникнення потребують наукового обґрунтування і вибору найбільш вагомих інвестиційних рішень, здатних забезпечити переваги, позитивні синергетичні ефекти та інші зрушення [9, с. 10 - 11].

Партнерство держави та приватного сектора – це договірні відносини, які регулюють співробітництво держави і підприємництва з метою створення інфраструктури або надання послуг суспільного користування [10].

Державні інвестиції здійснюють визначальний вплив на результати економічного розвитку, забезпечення конкурентоспроможності у довгостроковій перспективі, зокрема видатки на розвиток виробничої інфраструктури (мережі електро-, водопостачання, транспорту та інше) і соціальної інфраструктури (наука, освіта, охорона здоров'я).

До 80-х рр. ХХ століття всі проекти в інфраструктурі розглядалися як чисто державні проекти. У більшості країн Західної Європи до останнього часу використовувався традиційний підхід щодо реалізації об'єктів, що передбачав створення державних агентств, на які було покладено функції розробки та впровадження проектів у інфраструктурі. Агентства розробляли плани щодо пріоритетних потреб, організовували фінансування, проектування та реалізацію окремих проектів. Із середини 90-х років у багатьох країнах зростає інтерес до проектів розвитку інфраструктури, фінансування і управління якими розподіляється між державою та приватними підприємствами [11, с. 105].

Ситуацію в інфраструктурі України можна вважати загрозливою. Тому в останній час

отримали розвиток концепції критичної інфраструктури (КІ), пов'язані із протидією загрозам національній безпеці, формуванням системного підходу до захисту інфраструктури, важливої для держави такою мірою, що її вихід з ладу може призвести до згубних наслідків у обороні, економіці, охороні здоров'я і взагалі у безпеці нації.

Термін “критична інфраструктура” введено в нормативно-законодавчі акти США, ЄС у цілому, а також окремих розвинених країн (Австралії, Великої Британії, Канади, Нідерландів, Японії).

Вперше у офіційних документах України сфера КІ згадується у 2006 р. у тексті рекомендацій парламентських слухань з питань розвитку інформаційного суспільства. Проте, на жаль, робота з впровадження цих рекомендацій не отримала подальшого розвитку. Вирішення зазначених проблем можливе лише за умов визначення заходів щодо захисту критичної інфраструктури як стратегічної мети для національної безпеки [12, с. 107].

Особливо гостро це питання постало в 2014 році у зв'язку з подіями на Сході України, коли інфраструктура не тільки не поліпшується, а прийшла у стан повної руйнації.

#### **Висновки і перспективи подальших досліджень.**

1. Впровадження основ ринкової економіки поставило у низку ключових для України питання трансформації інфраструктури, її переходу на ринкові рейки.

2. Ринкова інфраструктура є сукупністю інститутів, які забезпечують матеріально-технічні, фінансові та трудові умови для розміщення і функціонування суб'єктів господарювання.

3. Складові інфраструктури планової економіки знаходились у занедбаному стані, а безсистемна діяльність щодо її поліпшення та включення ринкових важелів регулювання не дозволила створити інфраструктурний фундамент для регулювання економічних процесів.

4. Необхідні врахування світового досвіду та власних напрацювань при оптимізації виробничої інфраструктури, спеціалізованої ринкової та інноваційної складових, екологічної інфраструктури, ефективне партнерство держави і бізнесу, заходи щодо усунення небезпек критичної інфраструктури. Тільки в таких умовах інфраструктура стане фактором, що забезпечить економічне зростання.

#### **ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Ясенцький В.С. Передумови державного втручання в роботу ринкової інфраструктури // В.С. Ясенцький. Держава та регіони. Серія «Економіка та підприємництво». – 2012. – №5. – С. 77 – 81.
2. Чукаєва І. Виробнича інфраструктура: сутність та проблеми її розвитку / І. Чукаєва, В. Овчинникова // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – №4. – С. 98 – 101.
3. Савченко В.Ф. Національна економіка. – Чернівці: Видавництво ЧДІЕУ, 2014. – 134 с.
4. Загній О.Г. Пріоритетні напрями модернізації виробничої інфраструктури / О.Г. Загній // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 10. – С. 24-28.

5. Чукаєва І. Закордонний досвід та фактори формування і функціонування економічного механізму модернізації виробничої інфраструктури / І. Чукаєва // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 8. – С. 14 – 17.
6. Князевич А.О. Інноваційна інфраструктура України: міжнародна оцінка та тенденції розвитку / А.О. Князевич // Економіка та держава. – 2013. – № 8. – С. 9 – 12.
7. Коваленко Є.О. Державна політика підтримки і розвитку бізнес-інкубації в Україні як об'єкта інноваційної інфраструктури / Є.О. Коваленко // Держава та регіони. Серія «Державне управління». – 2012. – № 3. – С. 44 – 47.
8. Морозов Т. Складові та концептуальна модель державної політики розбудови національної технологічної інфраструктури / Т. Морозов // Економіст. – 2012. – № 10. – С. 50 – 52.
9. Разсадникова С.І. Політика формування екологічної інфраструктури в контексті впровадження «зеленої» економіки в Україні / С.І. Разсадникова // Екологічний вісник. – 2012. – № 2. – С. 10 – 11.
10. Узунов Ф.В. Інвестиційне партнерство держави та приватного сектору в галузях інфраструктури України / Ф.В. Узунов // Інвестиції : практика та досвід. – 2013. – № 19. – С. 104 – 107.
11. Сімак С.В. Реалізація взаємодії державного та приватного секторів у системі державного управління розвитком інфраструктурної сфери / С.В. Сімак // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 13. – С. 105 – 108.
12. Бірюков Д.С. Стратегія захисту критичної інфраструктури в системі національної безпеки держави / Д.С. Бірюков, С.І. Кондратов // Стратегічні пріоритети. – 2012. – № 3. – С. 107 – 113.

## REFERENCES

1. Jasenec'kyj V. S. Peredumovy derzhavnogo vtruchannja v robotu rynkovoi' infrastruktury // V. S. Jasenec'kyj. Derzhava ta regiony. Serija Ekonomika ta pidpryjemnyctvo. – 2012. -№5. – S. 77-81.
2. Chukajeva I. Vyrobnycha infrastruktura: sutnist' ta problemy i'i' rozvytku / I. Chukajeva, V. Ovchynnykova // Formuvannja rynkovyh vidnosyn v Ukrai'ni. – 2013.- №4. – S. 98-101.
3. Savchenko V. F. Nacional'na ekonomika. – Chernigiv: vydavnyctvo ChDIEU, 2014. – 134 s.
4. Zagnij O. G. Priorytetni naprjamy modernizacii' vyrobnycnoi' infrastruktury / O. G. Zagnij // Formuvannja rynkovyh vidnosyn v Ukrai'ni. – 2013. -№10. – S. 24-28.
5. Chukajeva I. Zakordonnyj dosvid ta faktory formuvannja i funkcionuvannja ekonomichnogo mehanizmu modernizacii' vyrobnycnoi' infrastruktury / I. Chukajeva // Formuvannja rynkovyh vidnosyn v Ukrai'ni. – 2012. - № 8. – S. 14-17.
6. Knjazevych A. O. Innovacijna infrastruktura Ukrai'ny: mizhnarodna ocinka ta tendencii' rozvytku / A. O. Knjazevych // Ekonomika ta derzhava. – 2013. - № 8. – S. 9-12.
7. Kovalenko Je. O. Derzhavna polityka pidtrymky i rozvytku biznes-inkubacii' v Ukrai'ni jak ob'jekta innovacijnoi' infrastruktury / Je. O. Kovalenko // Derzhava ta regiony. Serija Derzhavne upravlinnja. – 2012. - № 3. – S. 44-47.
8. Morozov T. Skladovi ta konceptual'na model' derzhavnoi' polityky rozbudovy nacional'noi' tehnologichnoi' infrastruktury / T. Morozov // Ekonomist. – 2012. - № 10. – S. 50-52.
9. Razsadnykova S. I. Polityka formuvannja ekologichnoi' infrastruktury v konteksti vprovadzhennja "zelenoi'" ekonomiky v Ukrai'ni / S. I. Razsadnykova // Ekologichnyj visnyk. – 2012. - № 2. – S. 10-11.
10. Uzunov F. V. Investycijne partnerstvo derzhavy ta pryvatnogo sektoru v galuzjah infrastruktury Ukrai'ny / F. V. Uzunov // Investycii' : praktyka ta dosvid. – 2013.- № 19. – S. 104-107.
11. Simak S. V. Realizacija vzajemodii' derzhavnogo ta pryvatnogo sektoriv u systemi derzhavnogo upravlinnja rozvytkom infrastrukturnoi' sfery / S. V. Simak // Investycii': praktyka ta dosvid. – 2013. - № 13. – S. 105-108.
12. Birjukov D. S. Strategija zahystu krytychnoi' infrastruktury v systemi nacional'noi' bezpeky derzhavy / D. S. Birjukov, S. I. Kondratov // Strategichni priorytety. – 2012. - № 3. – S. 107-113.