

ІНВЕСТИЦІЇ

УДК 338.49: 330.341.1

ОСОБЛИВОСТІ ІНВЕСТУВАННЯ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ВІДНОВЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Іванова Н.В., к.е.н., доцент, ЧДТУ

В статті проаналізовано особливості та умови інвестування розвитку об'єктів виробничої інфраструктури України. Особливу увагу приділено впливу інфраструктурних капіталовкладень на економічне зростання на всіх рівнях. Оцінено поточний рівень державного регулювання інвестиційних процесів у національному інфраструктурному комплексі та можливості залучення приватного капіталу.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, інвестиції, розвиток, державне регулювання, капітал

ВСТУП

Інфраструктурний розвиток має ключове значення для ефективного забезпечення протікання економічних процесів. Розвинена інфраструктура мережа нівелює територіальні відстані між регіонами, обумовлює економічні зв'язки на всіх рівнях та забезпечує інтеграцію національного ринку у світовий економічний простір.

Дослідження значення інфраструктурного розвитку для зростання економіки є найбільш дискусійним питанням в даній сфері.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Питання розвитку виробничої інфраструктури сьогодні набуває особливої актуальності у зв'язку із дуалістичністю практичних підходів до його вирішення. З однієї сторони інфраструктурні об'єкти відіграють ключове значення за сучасних умов глобалізації, регіональної диференціації та поглиблення інтеграційних процесів. З іншої сторони інфраструктурні капіталовкладення історично є прерогативою держави, зважаючи на значну кількість природних монополій у галузях виробничого обслуговування. Тривалий термін окупності та невизначеність прав власності робить інвестиції у інфраструктурний комплекс не завжди цікавими для приватного бізнесу.

В статті поставлено завдання дослідження сучасного стану та тенденцій інвестування розвитку об'єктів виробничої інфраструктури.

РЕЗУЛЬТАТИ

Стан виробничої інфраструктури України є неадекватним завданням для підтримки зростання промислового виробництва, приватного підприємницького сектора та забезпечення національного економічного росту. Більш того, існуюча інфраструктура стрімко погіршується через відсутність витрат на технічне обслуговування і загальне погане планування. Витрати України на інфраструктуру становлять близько 30% від того, що країни з рівнем доходу, нижчим за середній, витрачають у цій галузі в інших регіонах світу [1].

Історично склалося, що основним елементом інфраструктурного забезпечення країни виступає транспортна мережа. Система доріг України, яка включає в себе чотири основні пан-європейські коридори, є недостатньою для підтримки зростання торгівлі (щільність мережі доріг в Україні відповідає приблизно третині аналогічного показника країн Східної Європи та Середньої Азії і є набагато меншою, ніж в інших країнах, які розвиваються — див. табл. 1).

Таблиця 1 Більш того, наявне дорожнє полотно стрімко погіршує стан через недостатнє фінансування витрат на технічне обслуговування (країни з аналогічними мережами доріг витрачають принаймні в вдвічі більше, ніж Україна) [1]. Система залізничної інфраструктури погіршується в сфері рухомого складу. Експерти Світового банку вважають, що перехресні субсидії від промислових користувачів, які спрямовуються у сферу пасажирських перевезень, збільшують вартість вантажоперевезень і знижують конкурентоспроможність експорту в деяких секторах, таких як виробництво сталі [1]. Внаслідок монополізації залізничних перевезень та надмірного втручання державного ресурсу, структура та методи управління залізницею в Україні не узгоджені з ринковими принципами стимулювання відновлення та розвитку. Витрати в українських портах є вищими, ніж у аналогічних країнах, а операції є менш на-

Країна	Площа країни, тис. км	Автошляхи		Залізниця	
		довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²	довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²
Україна	603,7	169,5	274,7	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

ної інфраструктури погіршується в сфері рухомого складу. Експерти Світового банку вважають, що перехресні субсидії від промислових користувачів, які спрямовуються у сферу пасажирських перевезень, збільшують вартість вантажоперевезень і знижують конкурентоспроможність експорту в деяких секторах, таких як виробництво сталі [1]. Внаслідок монополізації залізничних перевезень та надмірного втручання державного ресурсу, структура та методи управління залізницею в Україні не узгоджені з ринковими принципами стимулювання відновлення та розвитку. Витрати в українських портах є вищими, ніж у аналогічних країнах, а операції є менш на-

дійними. Поточна підготовка до Чемпіонату Євро-2012 ще раз підкреслила, наскільки недосконалою є інфраструктура аеропортів країни.

При аналізі інвестицій у інфраструктурний комплекс необхідно зокрема зупинитися на інвестуванні галузі транспорту. На сьогодні для України це найбільш пріоритетний напрямок розвитку інфраструктурної складової, що пов'язано із підготовкою до проведення Євро-2012. Так, розроблено низку нормативно-законодавчих актів, які регулюють капіталовкладення в цій сфері. Серед останніх відмітимо Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 №1403-р, яким затверджено перелік об'єктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення, задіяних до підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, та обсяги їх фінансування. Також Наказом Укравтодору від 15.07.2010 №236 затверджено перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення, задіяних до підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, та обсяги їх фінансування.

Вже зроблено певні кроки в напрямку реалізації інвестиційної програми розвитку транспортної інфраструктури. Так, у 2010 році виконані роботи на суму 3695,55 млн. грн. (із них робіт за кошти державного бюджету — на суму 681,34 млн. грн.), профінансовано виконання робіт на суму 3509,58 млн. грн. (із них за кошти державного бюджету 848,81 млн. грн.) [2].

Крім зазначеної підготовки до проведення Євро-2012, Міністерством інфраструктури України розроблено Програму розвитку транспорту та транспортної інфраструктури, а також Транспортну стратегію України до 2020 року [2, 9]. Для розбудови транспортної інфраструктури, відповідно до затвердженої Урядом національної Транспортної стратегії до 2020 року, необхідно залучити понад 100 мільярдів доларів США. За підрахунками фахівців Міністерства інфраструктури України, на розвиток дорожньої галузі передбачається залучити 55 млрд. дол., на реформування залізничної галузі — 17 млрд. дол., 13 млрд. дол. — у сферу морського та річкового транспорту, 15 млрд. дол. — в авіацію. Фінансування реалізації інвестиційних проектів передбачається здійснювати за рахунок наступних джерел:

- на змішаній основі із залученням власних коштів транспортних підприємств і бюджетних коштів;
- коштів місцевих бюджетів на цілі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій;
- із залученням прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів;
- інвестицій на засадах концесій;
- інших джерел.

Наведена на рис. 1 структура фактичного розподілу інвестиційних джерел у I півріччі 2010 року надає уявлення про їх співвідношення, закладене у Транспортну стратегію.

На наш погляд, слід окремо підкреслити важливість інвестування у інфраструктуру залізничного транспорту, який привабливий для довгострокових інвестицій з погляду як приватного інвестора, так і кумулятивного ефекту для держави. Актуалізації даний напрямок капіталовкладень набуває з точки зору підвищення інтенсивності транзитних перевезень, в тому числі через застосування контейнерних перевезень, які наразі відновлює Укрзалізниця. Причому в даному випадку цей захід потребує порівняно невеликих інвестицій, оскільки мова йде не про будівництво інфраструктури, що вимагає мільярдів доларів, а здебільшого про подолання нефізичних бар'єрів (митних, технологічних, створення і нормального, ефективного функціонування контейнерних потягів). Отже, це є сферою компетенції державної політики, а не виключно приватних інвестицій.

У даному напрямку вже розроблено та частково реалізовано наступні заходи відновлення транспортної інфраструктури залізниці.

Так, передбачено впровадження за спрямуванням транснаціональних коридорів швидкісного руху пасажирських поїздів через здійснення ремонтно-відновлювальних та будівельно-монтажних робіт транспортної інфраструктури. У 2010 році на напрямках впровадження швидкісного руху поїздів Львів — Жмеринка — Київ, Київ — Полтава — Харків — Донецьк виконано ремонтно-колійних робіт на суму 887,48 млн. грн., будівельно-

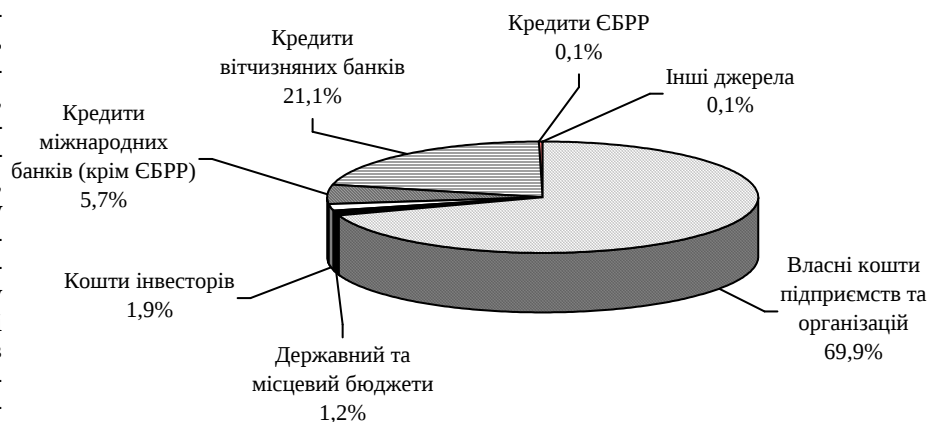


Рис. 1. Структура капітальних інвестицій у транспортно-дорожній комплекс України у I півріччі 2010 року

монтажних робіт — 12,14 млн. грн., робіт з реконструкції та модернізації пристроїв енергетики — 3,12 млн. грн., ремонтних робіт по господарству сигналізації та зв'язку — 1,75 млн. гривень.

Крім того, виконані ремонтно-коліїні роботи на напрямках відведення вантажного руху від пасажирського на суму 553,39 млн. гривень. Всього по впровадженню швидкісного руху транснаціональним коридором виконання складає 1457,88 млн. гривень.

З метою відновлення інфраструктурного потенціалу також була здійснена закупівля пасажирського рухомого складу для забезпечення міжрегіональних пасажирських перевезень. У 2010-2011 рр. Південною залізницею укладено:

- контракт з корейськими компаніями «Hyundai Corporation» і «Hyundai Rotem» на закупівлю 10 міжрегіональних двосистемних поїздів, з поставкою перших шести до початку Євро-2012, а чотирьох інших — до кінця 2012 року;
- договір з ВАТ «Крюківський ВБЗ» на придбання 2-х міжрегіональних поїздів локомотивної тяги, відповідно до якого здійснено передплату (30%) на суму 91,04 млн. гривень;
- договір з АТ «Шкода Вагонка» на придбання 2-х двоповерхових міжрегіональних електропоїздів подвійного струму.

Крім того, для забезпечення пасажирських перевезень у 2010 році проведено наступну роботу:

- по пасажирському господарству придбано 21 пасажирський вагон, за які проведено оплату у розмірі 191,68 млн. гривень;
- по локомотивному господарству придбано електровози постійного та змінного струму на загальну 235,7 млн. гривень.
- по господарству приміських пасажирських перевезень укладено договір на придбання рухомого складу, відповідно до якого здійснено попередню оплату на суму 101 млн. гривень;

Всього по заходам даного напрямку станом на початок 2011 року виконання складає 619,42 млн. гривень.

Іншим стратегічним завданням держави у сфері відновлення об'єктів виробничої інфраструктури повинна стати енергетична галузь. Енергетична інфраструктура України дуже зношена, внаслідок чого демонструє вкрай низький рівень віддачі. Багато потужностей з виробництва теплової енергії потребують модернізації або заміни, а системи центрального опалення перебувають у критичному стані і піддаються високому ризику збоїв і технічних неполадок.

Аналізуючи внутрішній енергоринок, необхідно відмітити, що нині загальний технічний стан інфраструктури електроенергетики України незадовільний. Це пов'язано з тим, що впродовж десятиліть практично не проводилася модернізація теплоенергетичного господарства. Внаслідок чого понад 20% енергетичного устаткування повністю зношене, 70% виробило свій ресурс. Застаріла технологія спалювання вугілля, мазуту й газу, а також високий рівень спрацювання обладнання призводять до перевитрат палива і величезних викидів шкідливих речовин в атмосферу [3].

На зовнішньому ринку провідними чинниками співпраці України та ЄС в сфері енергетики є ефективність реалізації таких проектів як нафтопровід «Одеса — Броди — Плоцьк — Гданськ», газопровід GUEU («Білий потік»), газопровід Nabucco, видобуток енергоносіїв на шельфі Чорного і Азовського морів, програма поставок в Україну скрапленого (зрідженого) природного газу, енергозбереження та будівництво комплексів з використання енергії сонця і вітру.

Безпека і захищеність енергетичної інфраструктури мають ключове значення для усіх зацікавлених сторін, що беруть участь в глобальній мережі енергопостачання. Так, основними напрямками співробітництва України та ЄС в сфері енергетики є підтримка розвитку інфраструктури, об'єднання енергетичних мереж та диверсифікація постачання. Розвиток енергетичних інфраструктур міг би включати реабілітацію існуючих і розвиток нових енергетичних інфраструктур, включаючи енергетичні з'єднання та потужності по зберіганню нафти і газу [4].

Меморандум про Східне Партнерство (Платформа №3) передбачає посилення політичної і практичної підтримки розвитку інфраструктури для забезпечення диверсифікації джерел постачання енергії і транзитних маршрутів, а також схожі заходи на підтримку інших проектів, що становлять спільний інтерес, включаючи розвиток об'єктів зрідженого природного газу. Джерелом фінансування проекту є мобілізація додаткової технічної допомоги і кредитів від Європейського інвестиційного банку (та інших міжнародних фінансових інституцій), зокрема завдяки ресурсам Інвестиційного Фонду сусідства (NIF) [4].

Одним із альтернативних варіантів зміцнення інфраструктурного потенціалу в сфері енергетики може бути узгодженість дій та поєднання капіталу виробників та споживачів енергоносіїв. Спільно з виробниками та основними споживачами енергії можна укласти «Глобальний договір щодо інвестування в сталу енергетичну інфраструктуру» [5]. Ця ініціатива повинна об'єднати багатонаціональні і державні енергетичні компанії, інвестиційні банки, державні інвестиційні фонди і технологічні компанії. У такому договорі має бути передбачений комплекс енергетичних технологій, які найкраще підходять для задоволення планів регіонального економічного розвитку і досягнення екологічних цілей, визначені пріоритетні проекти інвестицій в інфраструктуру і стимулюватись багатонаціональні ініціативи науково-дослідного характеру.

У 2009 р. Україна отримала найбільші за останні 10 років прямі іноземні інвестиції у вид економічної діяльності «Виробництво та розподілення електроенергії, газу та води» (за даними Державного комітету статистики України), динаміка яких наведена на рис. 2.

Як свідчить рис. 2, починаючи з 2005 року спостерігається стійке зростання обсягу іноземних інвестицій у національну енергетичну інфраструктуру. Деяке зменшення відбулося у 2008 р., що обумовлено кризовими явищами та невизначеністю економічної політики України.

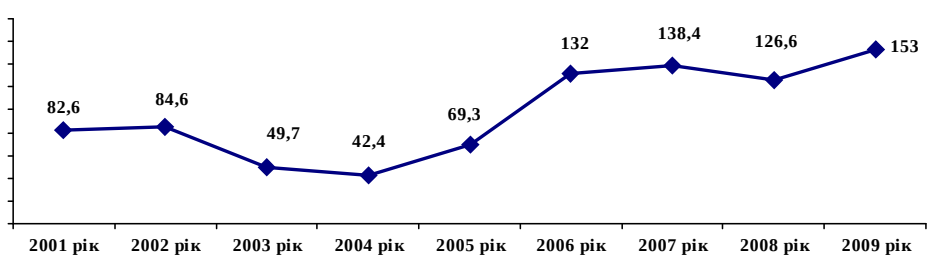


Рис. 2. Прямі іноземні інвестиції у енергетичну інфраструктуру, млн. дол. США

Якщо розглядати внутрішні інвестиції, то протягом 2010 року галузевими підприємствами, що належать до сфери управління Мінпаливенерго, за рахунок усіх джерел фінансування освоєно 9807,0 млн. грн. капітальних вкладень, що на 2,7% більше показника 2009 року [6]. В енергетиці освоєно 4921,8 млн. грн. капітальних вкладень, що на 16,9% менше порівняно з показником минулого року. Тривають роботи по будівництву Дністровської ГАЕС, реконструкції енергоблоків ТЕС, каскаду Дніпровських ГЕС, будівництву магістральних електромереж для видачі потужності блоків атомних електростанцій.

НАК «Нафтогаз України» у 2010 році освоєно капітальних вкладень 4885,2 млн. грн., що на 34,7% більше ніж за 2009 рік, т.ч. підключено 44 газових свердловин та 6 нафтові свердловини. Протягом 2010 року введено в дію основних фондів — 5897,7 млн. грн., у тому числі:

- в енергетичній галузі — 3293,4 млн. грн.;
- в нафтовій галузі — 2604,3 млн. грн.

Прогнозні обсяги та джерела фінансування заходів Державної цільової економічної програми енергоефективності на 2010-2015 роки складають 250 млрд. грн., у тому числі [7]:

- державний бюджет — 30,1 млрд. грн.;
- місцеві бюджети — 15,0 млрд. грн.;
- інші джерела — 204,9 млрд. грн.

Окрім зазначених вище складових інфраструктури, вагомий вплив на економічний розвиток має логістична інфраструктура. Однак слабкі торгова логістика та складська інфраструктура (разом із іншими проблемами, які виникають після перетину кордону, а саме — бюрократія в прикордонних відомствах) та погане стратегічне планування на всіх видах транспорту перешкоджають експорту і заважають Україні перетворитися на транзитний центр, незважаючи на її стратегічне розташування. Україна посідає 102-е місце серед 152 країн за індексом ефективності логістики (LPI), яким керується Світовий банк [8].

Одним з найбільш перспективних напрямів для інвестицій у сфері комерційної нерухомості України є будівництво складських і логістичних комплексів. Така ситуація обумовлена стабільно зростаючими показниками промисловості, обсягами товарообігу, а також вигідним географічним розташуванням України, що визначає її високий транзитний потенціал.

Розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів вимагає реалізації наступних заходів [9]:

- удосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівних і сприятливих умов учасникам транспортно-логістичного ринку, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту;
- налагодження ефективної взаємодії з приватним сектором і місцевими органами влади з метою визначення оптимальної територіальної дислокації місць розташування стратегічних логістичних центрів, що поєднують різні види транспорту, а також їх створення;
- розбудови і модернізації транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів;
- підтримки проектів державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури та інноваційні технології;
- підвищення кадрового потенціалу у сфері логістики;
- створення комплексних інформаційних систем управління, телематичних засобів навігації і моніторингу («інтелектуальних транспортних систем», систем контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, системи повідомлення про прибуття в портах тощо), інноваційних технологій переробки в інтермодальних терміналах, оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими в єдину систему координатного управління.

За даними річного звіту компанії «Knight Frank», у 2009 році було введено в експлуатацію 6 складських комплексів загальною площею 110,7 тис. кв.м. Будівництво складських комплексів зі ступенем готовності нижче 75%, які не мають попередніх договорів оренди, було заморожено [10].

Кризовий стан вітчизняної економіки, який, на думку більшості фахівців, носить затяжний характер на відміну від європейського динамічного виходу з рецесії, обумовив проблеми не тільки в сфері матеріального виробниц-

тва, але й обслуговуючих його галузей. Сфера логістики відчутно знизилася темпи росту, що було викликано причинами економічного характеру, а саме:

- відсутністю необхідного фінансування логістичних проектів, у тому числі дефіцитом чи недоступністю кредитних засобів;
- проблемами з оформленням лізингового устаткування;
- консервацією ряду бізнес-об'єктів, які характеризуються високою потребою в складських площях, таких як машинобудування, капітальне будівництво та ін.;
- значним падінням попиту в споживчому секторі, зміною пріоритетів клієнтів у сфері роздрібної торгівлі.

На сьогодні існує два основних типи реалізації проектів у сегменті складської нерухомості. Перший — це так званий принцип *built-to-suit*, що припускає будівництво складських приміщень відповідно до вимог конкретних орендарів. Як правило, ними виступають великі логістичні, дистриб'юторські або виробничі компанії. Другий — це будівництво і виведення складського комплексу на відкритий ринок оренди.

У зв'язку із зазначеними кризовими проявами у сфері складської логістики, наразі відбулося значне розширення ринку пропозиції об'єктів за рахунок складських комплексів, які спочатку будувалися для власних потреб.

Важливим завданням виробничої інфраструктури України є також високоякісне забезпечення транзитних потоків, які мають значний потенціал росту, зважаючи на геополітичне розташування країни та проходження через територію чотирьох міжнародних транспортних коридорів. Основною проблемою нарощування національного транзитного потенціалу та розвитку економіки окремих регіонів саме на основі обслуговування транзитних потоків є вкрай незадовільний стан транзитної інфраструктури. На наше переконання, зважаючи на технічні характеристики, галузеву приналежність та особливості функціонування, об'єкти транзитної інфраструктури безпосередньо відносяться до виробничої інфраструктури та є підсистемою національного інфраструктурного комплексу.

Проблема недостатньої розвиненості об'єктів транзитної інфраструктури (стан автомагістралей, кількості пунктів пропуску та їх недостатньої пропускної спроможності, рівня прикордонного та дорожнього сервісу) обумовлює суттєвий дисбаланс між можливостями України і сусідніх країн, що значно знижує вітчизняну конкурентоспроможність нашої на світовому ринку транзиту.

Вчені Ради по вивченню продуктивних сил України провели дослідження, в результаті якого було встановлено фактичні та розраховано потенційно можливі обсяги транзитних перевезень у межах транспортних коридорів України (табл. 2) [11].

Резерви транзитних перевезень територією України, тис. т

Коридори	Обсяги транзитних перевезень		
	Фактичні	Потенційно можливі	Додаткові
МТК №3	20722	201759	181037
МТК №5	11163	38416	27253
МТК №9	17928	100073	82145
МТК «Балтика — Чорне море»	4060	92891	88831
МТК «Європа — Азія»	30556	204350	173794
Разом	84429	457489	373060

Таблиця 2

На додаток необхідно підкреслити тезу, зазначену нами вище, стосовно пріоритетності оцінки втрат від недорозв'язаної інфраструктури, проти підрахунку надходжень внаслідок використання її потужностей. Це

підтверджують і результати досліджень. Так, обсяги транзитних перевезень можуть бути збільшені з 84,4 млн. т до 457,5 млн. т або у 5,4 рази, що дозволило б одержати більше 3 млрд. дол. США. Але для цього необхідно створити умови, які б зробили транзитні перевезення через Україну більш привабливими для клієнтури, ніж перевезення іншим шляхом (морським або в обхід України).

Залучення додаткового транзиту вимагатиме значних капітальних вкладень на будівництво, реконструкцію та сервісне обслуговування доріг (2-3 млрд. дол. США). Тим не менш віддача від залучення додаткових транзитних вантажопотоків очікується велика. В економічному плані це додаткові валютні надходження в розмірі 3-3,5 млрд. дол. США, в соціальному — десятки тисяч нових робочих місць.

Транспортною стратегією України до 2020 передбачено пріоритетний розвиток інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, швидкості доставки, збереження вантажів, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів. Зокрема, даний документ передбачає:

- розроблення та виконання Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2011-2015 роки;
- залучення інвестицій для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (урядова фінансова підтримка інфраструктурних проектів, концесії тощо);
- моніторинг міжнародних вантажопотоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів, підготовку пропозицій та техніко-економічного обґрунтування щодо розширення номенклатури та підвищення якості транспортно-перевантажувальних, експедиторських та інформаційних послуг під час перевезення вантажів;
- розроблення методичного забезпечення розвитку термінальної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;

- збільшення пропускної спроможності вантажонапружених ділянок, розвиток залізничних під'їздів до портів, мережі терміналів, сортувальних станцій і перевантажувального устаткування;
- створення автоматизованої системи обліку транзитних вантажо- і пасажиропотоків за напрямками, впровадження сучасних інформаційних і комунікаційних технологій, облаштування волоконно-оптичних ліній зв'язку;
- підвищення встановленої швидкості руху поїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів;
- розроблення разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень та наскрізних тарифів;
- розширення участі у міжнародних проектах щодо розбудови Центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;
- удосконалення податкової і митної політики щодо перевезень на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Отже, в цілому слід зазначити, що на сьогодні наукові погляди стосовно впливу інфраструктури на економічний розвиток розгалужені у двох напрямках. Незважаючи на суперечливість результатів досліджень, ми дотримуємося теоретичної позиції про ключову роль розвитку інфраструктури в розвитку держави. В свою чергу, вплив економічного росту на інфраструктурний розвиток є безумовно прямим, оскільки саме він генерує попит на збільшення кількості інфраструктурних об'єктів та висуває підвищені вимоги до якості послуг.

ВИСНОВКИ

Виробнича інфраструктура є найбільш важливим довгостроковим об'єктом інвестування будь-якої країни. Відбір і здійснення таких інвестицій визначає ефективність бізнесу і перспективи економічного розвитку декілька десятиліть уперед. При цьому виникає важливе питання, хто виграє від інвестицій в інфраструктуру. Оскільки інфраструктура залишається суспільним капіталом, то, незалежно від форми контролю над її елементами та приватним або державним характером інвестицій, інфраструктурні проекти повинні, на думку американських експертів, насамперед максимально задовольняти суспільні потреби. Це відбувається тільки тоді, коли існує сильний державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів [12].

Отже, перспективним напрямком продовження даних досліджень є окреслення кола ключових питань, які потребують державної підтримки та втручання у інфраструктурний розвиток, а саме:

- співвідношення державного і приватного секторів;
- проблема фінансування, правильний вибір місця розташування нових інфраструктурних об'єктів;
- пріоритетність у розвитку тих або інших секторів інфраструктури;
- співвідношення нового будівництва та реконструкції.

ЛІТЕРАТУРА

1. Зміцнення України після кризи. Огляд і короткий виклад політики. // Представництво Світового банку в Україні. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://siteresources.worldbank.org/INTUKRAINE/UKRAINIAN/>
2. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/>
3. Шевченко В. Стан і перспективи посилення співробітництва України і Європейського Союзу у сфері енергетики. / В. Шевченко. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/December2009/24.htm>
4. Східне Партнерство. Платформа №3 «Енергетична безпека». Ключові цілі та Робоча програма на 2009-2011 рр. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ukraine-eu.mfa.gov.ua/data/upload/publication/eu/ua/47437/workprogram3_ukr.doc
5. Енергетика і криза — більше чи менше безпеки? — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nato.int/docu/review/2009/FinancialCrisis/Energy-Security-Cooperation/UK/index.htm>
6. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за грудень та 2010 рік. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article?art_id=188753&cat_id=35081
7. Інформація щодо виконання у I кварталі 2010 року положень Меморандуму між Україною та ЄС про порозуміння щодо співробітництва в енергетичній галузі. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mpe.kmu.gov.ua/>
8. LPI Ranking and Scores 2010. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpichart2010.pdf>
9. Транспортна стратегія України до 2020 року. Затверджено КМУ №2174-р від 20.10.2011. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/>
10. Попит на складські приміщення Києва впав вдвічі: огляд ринку. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://realt.avisio.ua/uk/news?id=5113fc3b-a2dc-4dea-bb50-ab81214455ab>
11. Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів (17.05.2010 р.) // Рада по вивченню продуктивних сил України [сайт]. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12>
12. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста / В.Кондратьев. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.perspectivy.info/oykumena/ekdom/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm