

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНІВ І ГАЛУЗЕВИХ КОМПЛЕКСІВ

УДК 332.122(477)

С. В. Захарченко

кандидат економічних наук
Вінницький кооперативний інститут

РОЗВИТОК БАЗОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ

У статті розкрито зміст базової інфраструктури в контексті методології міжнародного Інституту розвитку менеджменту (Швейцарія, Лозанна). Наведено оцінки базової інфраструктури України та її регіонів (зокрема й оцінки природно-ресурсного та демографічного потенціалів) як чинника їх конкурентоспроможності. Виділено слабкі сторони в розвитку базової інфраструктури країни та регіонів і визначено напрями її зміцнення.

Ключові слова: базова інфраструктура (транспортна, енергетична), територія, природні й трудові ресурси, ємність ринку, конкурентоспроможність країни та регіону.

I. Вступ

У контексті Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (2015 р.) та Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2020 р. важливе значення має зміцнення базової інфраструктури на національному й регіональному рівнях. У розумінні фахівців міжнародного Інституту розвитку менеджменту (ІРМ) базову інфраструктуру становлять не лише її традиційні об'єкти (транспорту, енергетики тощо), а й ресурсні об'єкти. Відповідно, базова інфраструктура в широкому розумінні "індукує" ще більший мультиплікативний ефект, ніж у вузькому, забезпечуючи таким чином прискорений розвиток і підвищення конкурентоспроможності країни та регіонів у міжнародному вимірі. Отже, оцінка й аналіз базової інфраструктури України та її регіонів мають не тільки наукове, а й практичне значення, оскільки сприяють виведенню і регіонів, і держави загалом на новий рівень модернізаційного оновлення в світовому й, зокрема, євроінтеграційному просторі.

Питанням оцінки та аналізу базової інфраструктури України та її регіонів у контексті підвищення їх конкурентоспроможності присвячено багато наукових праць. З-поміж них варто виділити праці фахівців Фонду ім. Ф. Еберта [12], Поліського фонду міжнародних та регіональних досліджень [7] і таких учених, як П. Беленький [8], О. Васильєв [1], С. Захарченко [4; 5], І. Ісиченко [9], М. Левченко [11] та ін. Їх праці дають досить повне уявлення про конкурентний потенціал базової інфраструктури України та її регіонів. Водночас більшість із наявних оцінок не виходять за межі національного конкурентного простору, тоді як у сучасних умовах більше

значення мають оцінки, дані в межах міжнародного конкурентного простору.

II. Постановка завдання

Метою статті є оцінка й аналіз конкурентного потенціалу базової інфраструктури України та її регіонів у міжнародному вимірі – на основі методології фахівців ІРМ.

III. Результати

Фактор інфраструктури, на думку фахівців ІРМ, є основою процесу формування конкурентних переваг регіонів країни, які в сукупності й визначають їх конкурентоспроможність. Важливість цього фактора пояснюють ще тим, що він характеризує й ресурсний потенціал регіонів [14].

На думку О. Ларіної, здатність країн, а також їх регіонів (як самостійних учасників глобального суперництва) акумулювати значний потенціал фінансових, інноваційних, інформаційних і людських ресурсів, що характеризується високим рівнем мобільності в межах міжнародних ринків факторів виробництва, значною мірою визначає їх міжнародну конкурентоспроможність [10, с. 6].

Фахівці ІРМ вважають, що фактор інфраструктури формують субфактори базової, технологічної та наукової інфраструктури, а також субфактори здоров'я й навколишнього середовища та освіти [14].

Для підтримання й нарощування конкурентоспроможності країни та окремих регіонів з потужним ресурсоемним сектором економіки важливе значення має субфактор базової інфраструктури. Його конкурентний потенціал визначають такі складові (з їх характеристиками), як: просторовий базис (територія), водні ресурси, трудові ресурси (в їх співвідношенні з непрацездатним населенням, яке характеризує так зване демографічне навантаження), доступність до

товарів і джерел енергії, розмір внутрішнього ринку, розвиненість транспортної та енергетичної інфраструктури тощо [14]. Ми вважаємо, що до складових цього субфактора треба ще долучити й мінерально-сировинні, в тому числі й паливні, та лісові ресурси.

Щоб виявити, які індикатори, що характеризують субфактор базової інфраструктури, сприяють чи, навпаки, гальмують процес підвищення конкурентоспроможності країни та її регіонів, застосовують спеціальну методику [3, с. 32–33, 35]. Згідно з нею, оцінки індикаторів-стимуляторів конкурентоспроможності отримували на основі співвідношення (у відсотках) фактичних і максимальних значень індикаторів (країн-лідерів). Відповідно, оцінки індикаторів-дестимуляторів конкурентоспроможності визначали за співвідношенням мінімальних і фактичних значень індикаторів.

Наш підхід до оцінювання конкурентного потенціалу базової інфраструктури регіонів у міжнародному вимірі також передбачає використання процедури “зважування” індикаторів національної конкурентоспроможності – за співвідношенням його значень і значень індикатора країни-лідера.

Значення агрегованих індексів конкурентоспроможності базової інфраструктури країни та регіонів розраховували як просте середнє арифметичне з усіх часткових коефіцієнтів.

За цією методикою ми отримали оцінки базової інфраструктури України та її регіонів як чинника їх міжнародної конкурентоспроможності за 2012 р. Цей рік для оцінювання було взято тому, що в подальшому на значеннях індикаторів конкурентоспроможності позначилися події, пов'язані з Революцією гідності (2013–2014 рр.) та анексією українських територій Росією (з 2014 р.). Зауважимо, що для оцінювання були використані матеріали IPM [14], Держслужби статистики України, Міжнародного інституту менеджменту (MIM-Київ) та Фонду “Ефективне управління” [6, с. 102–207].

У процесі дослідження ми відштовхувалися від того, що загальним операційним базисом економічної діяльності та життєдіяльності населення України та її регіонів є територія. Забезпеченість мешканців України територією (1,32 га на одну особу) становить тільки 3,8% проти Австралії, яка займає перше місце в рейтингу IPM, тоді як Україна тільки 24-те з 59-ти країн рейтингу. 3-поміж регіонів України найбільшу територію (понад 30 тис. км²) мають Одеська, Чернігівська, Дніпропетровська та Харківська області, найменшу (серед областей) – Чернівецька (8,1 тис. км²). Відносно мала територія Києва (0,84 тис. км²) та його столичний статус – основна причина високої вартості землі в самому місті і в прилеглих до нього районах. На кожного мешканця Києва припадає тільки 0,03 га території, тоді як у Чернігівській області (максимум) – 2,89 га. Щоправда, за світовими мірками це не так уже

й багато – 8,4% від земельної площі, що припадає на одного мешканця в Австралії.

Значно краще Україна та її регіони забезпечені земельними ресурсами, які є найбільшим багатством нашої країни. Якщо орієнтовна вартість усіх природних ресурсів країни становить 5 трлн дол. США, то основна частина цієї суми (близько 3 трлн, або 60%) припадає саме на земельні ресурси [13, с. 33].

Особливу цінність становлять землі сільськогосподарського призначення, передусім орні землі. За площею орних земель (0,71 га на одну особу) Україна посідає 6-те місце в рейтингу IPM (після Австралії – 2,15, Канади – 1,54, Казахстану – 1,45, Росії – 0,87 та Аргентини – 0,80 га на одну особу). За цим індикатором зонайбільше виділяються рівнинні лісостепові та степові області, зокрема Кіровоградська, Херсонська та Миколаївська (понад 1,4 га на одну особу). За забезпеченістю орними землями перша з них поступається тільки Австралії (82,8% до її рівня). Натомість області Карпатського регіону – з характерним гірським пересічним рельєфом і значною лісистістю – мають значно нижчу забезпеченість орними землями (від 0,16 га/особу в Закарпатській області – до 0,37 га/особу в Чернівецькій), що становить, відповідно, 7,5–17,7% від найвищого світового рівня.

При оцінюванні водних ресурсів регіонів України ми виходили з того, що вони формуються за рахунок місцевого стоку, підземних вод і транзитних річкових вод із сусідніх країн. При цьому лише четверта частина (53,4 км³) формується в межах України. Не дивно, що Україна за запасами водних ресурсів місцевого стоку є однією з найменш забезпечених країн Європи – 1,2 тис. м³/особу (48-ме місце в рейтингу IPM), що становить тільки 0,2% проти Ісландії. Найкраще місцевими водними ресурсами забезпечені (понад 3,6 тис. м³/особу) дві області Карпатського регіону – Закарпатська й Івано-Франківська, найгірше – області Причорноморського та Донецько-Придніпровського регіонів.

За оцінками експертів MIM-Київ, доступність поверхневих водних ресурсів в Україні становить 5,84 бали проти 10 балів у Ісландії, займаючи тільки 52-ге місце в рейтингу IPM. Найближчими до світового лідера є Одеська, Запорізька та Київська області (близько 70% значення його показника), у яких частка забору поверхневих вод, зокрема Дністра та Дніпра, понад 95%. А найгірша доступність і найменше використання поверхневих вод у Львівській (23%), Луганській (24%) та Закарпатській (34%) областях. У тих регіонах, де обмаль поверхневих вод, або їх якість низька, актуальним є використання підземних вод. Найвищою частка забору підземних вод (у загальному обсязі забору води) є в таких регіонах, як Волинська (63%), Закарпатська (66%), Луганська (76%) та Львівська (77%) області [2, с. 238].

Україна й деякі її регіони навіть за світовими мірками мають значні запаси мінеральних ресурсів. За даними УНІАН, на Україну припадає близько 5% мінерально-сировинного потенціалу світу, в той час, коли її населення становить тільки 0,66% від населення Землі. За запасами корисних копалин Україна посідає 13-тє місце у світі. Серед регіонів України за забезпеченістю мінеральними ресурсами (без паливно-енергетичних) виділяють Дніпропетровську та Запорізьку області (592 та 238 дол. США відповідно на душу населення та 23,2 і 9,3% до рівня Росії). Найгірше забезпечені рудними й нерудними корисними копалинами, крім Києва, Волинська (5,6 дол. США на особу) та Тернопільська (12,2 дол. США на особу) області.

За запасами паливно-енергетичних ресурсів найбагатшими країнами є Саудівська Аравія, Росія та Іран. Однак у розрахунку на душу населення поза конкуренцією Катар. У цій країні на одну особу припадає 3,5 млн дол. США запасів паливно-енергетичних ресурсів, тоді як в Україні тільки 239 дол. З-поміж регіонів України найкраще цими ресурсами (передусім вугіллям) забезпечені Луганська (1492 дол. США/особу та 23,7% від рівня Росії), Донецька (відповідно 9892 та 15,7%) та Дніпропетровська (619 дол./особу та 9,8%) області.

За загальними запасами лісових ресурсів (деревини) у світі лідирують Росія, Бразилія та Канада. Але за запасами на душу населення перше місце займає Канада – 588,2 дол. США. Серед регіонів України за запасами лісових ресурсів виділяються області Карпат і Полісся, зокрема Закарпатська (185,9 дол. США, або 31,7% до рівня світового лідера), Івано-Франківська (155,7 дол. США, або 26,5%) та Житомирська (154,2 дол. США, або 26,3% до найвищого рівня).

Належний доступ до товарів (промислових і продовольчих) забезпечує розвинена торговельна інфраструктура. За рівнем її розвитку Україна значно поступається розвинутих країнам – Ісландії (9,88 балів з 10-ти) та іншим, займаючи тільки 51-ше місце в рейтингу ІРМ (6,17 балів). Ступінь розвитку торговельної інфраструктури в регіональному розрізі характеризують багато показників, але одним із найбільш репрезентативних є торгова площа магазинів у розрахунку на 1000 осіб. Зрозуміло, що за цим показником Київ і Севастополь не мають собі рівних (відповідно, 418 та 363 м² на 1000 осіб). Дніпропетровська, Одеська й Запорізька області, що йдуть слідом, суттєво відстають (трохи більше 200 м² на 1000 осіб).

За впливом урбанізації на розвиток бізнесу Україна займає тільки 57-му сходинку в рейтингу ІРМ (3,63 бали), поступаючись лідеру – Сінгапуру (9,13 балів) в 2,5 разів. Про цей вплив на рівні регіонів України свідчить індекс рівнів зайнятості на суб'єктах малого підприємництва та урбанізації. Як показали розрахунки, найбільшим він є в

областях Карпатського регіону – Закарпатській, Івано-Франківській та Чернівецькій (значення індексів яких перевищують 50%), а найменшим – у Донецькій, Луганській та Дніпропетровській областях (індекси від 20 до 25%), у яких абсолютна більшість зайнятих працює на великих підприємствах.

Найбільш урбанізовані країни та регіони зазвичай мають високу щільність населення, яка разом із його купівельною спроможністю суттєво впливає на розмір ринку. За щільністю населення – 75,7 осіб/км² – Україна займає (без суб'єктів рейтингу ІРМ на базі мегаполісів – Гонконгу та Сінгапуру) 33-тє місце (11,7% до показника Тайваню – 645,3 особи/км²). Найбільшу щільність населення в Україні мають високоурбанізовані регіони (Донецька область – 166,6 осіб/км², Київ із Київською областю – 156,3 осіб/км²) – на рівні 1/4 щільності населення Тайваню. Натомість Чернігівська, Херсонська, Кіровоградська та деякі інші області мають невисоку щільність населення – на рівні 30-40 осіб/км², що становить тільки 5–6% від показника Тайваню.

На рівень демографічного навантаження в Україні та її регіонах впливають показники частки населення у віці до 15 років та у віці старше 65 років. За часткою населення у віці до 15 років Україна займає 53-тє місце серед країн рейтингу ІРМ, а за часткою населення у віці старше 65 років – 24-тє. Західні області (Рівненська, Закарпатська та Волинська) мають найкращу демографічну ситуацію; тут найбільшою є частка населення у віці до 15 років (18–20%), що пояснюють порівняно високою народжуваністю в них. У регіонах із вираженими ознаками депресивності, зокрема в сільській місцевості (Чернігівська, Сумська області та ін.), а також у старопромислових регіонах (Донецька й Харківська області) частка дітей та підлітків у віковій структурі населення є найменшою (12–13%). А частка населення у віці старше 65 років найбільшою є в Чернігівській (19,0%), Черкаській (17,6%) та Вінницькій (17,3%) областях. У останніх двох це пояснюють не тільки занепадом села, а ще й тим, що в їх обласних центрах після декількох хвиль скорочень в армії “осіло” багато відставних офіцерів, які нині досягли похилого віку.

Висока частка утриманців (населення у віці до 15 років і старшому за 64 роки) зазвичай знижує конкурентоспроможність країн і регіонів. Україна за демографічним навантаженням (співвідношенням непрацездатного та працездатного населення – 41,8%) посідає 12-тє місце в рейтингу ІРМ, поступаючись ОАЕ у 2,7 разів. Серед регіонів України найбільше демографічне навантаження є в областях Північної та Центральної України – Вінницькій (47,5%), Житомирській (46,8%) та Волинській (46,6%), що пов'язано з високою часткою в них осіб пенсійного віку. Най-

менша частка утриманців у Києві (33,9% або 46,0% від показника країни-лідера), до якого мігрує в значній кількості населення працездатного віку з інших регіонів України.

На конкурентоспроможність регіонів значний вплив справляє їх забезпеченість дорожньою інфраструктурою, передусім автомобільними дорогами. Зауважимо, що за щільністю мережі автомобільних доріг загального користування (275 км/1000 км²) Україна в рейтингу IPM посідає скромне 37-ме місце. У Бельгії (1-ше місце) цей показник вищий у 18 разів. Більш-менш рівномірно розвинутою автомобільною мережею на всій території України сприяє переважно рівнинний рельєф і достатня її господарська освоєність. І все ж за щільністю автодоріг виділяються такі західні області: Львівська (376 км/1000 км², однак це становить тільки 7,5% від щільності автодоріг у Бельгії), Тернопільська, Чернівецька та Хмельницька. Вони мають чи раніше мали прикордонне положення, і в них будували, крім звичайних, ще й так звані рокадні дороги (вздовж кордону – для маневру й перегрупування військ). А найменшу густоту автодоріг мають степові області (Миколаївська й Херсонська – понад 175 км/1000 км², тобто на рівні Болгарії, яка займає 41-шу позицію в рейтингу IPM), що пов'язано з рідкою мережею населених пунктів. Водночас конкурентоспроможність України та її регіонів знижує низька якість автодоріг та автосервісу, а також мала довжина автострад. І тільки підготовка України до Євро-2012 дала можливість дещо покращити стан українських автодоріг, особливо тих, що зв'язували приймаючі його міста (Київ, Харків, Донецьк та Львів).

Про спроможність України та її регіонів перевозити багатотоннажні вантажі на далекій відстані певною мірою свідчить загальна довжина та щільність мережі залізничних колій загального користування. Загальна довжина залізниць в Україні становить 22,5 тис. км, майже 40% із них – електрифіковані. Середня щільність залізничних колій – 36 км на 1000 км² території. За цим індикатором Україна займає 22-ге місце в рейтингу IPM (без Гонконгу та Сінгапуру), відстаючи від Чехії (120 км/1000 км² території) у 3,3 рази. Найбільша щільність залізничних колій у Донецькій (60 км/1000 км² – на рівні Франції, 14-те місце), Львівській (59 км/1000 км²) та Чернівецькій (51 км/1000 км²) областях, а найменша – в Херсонській області (рівень Естонії) та в Криму (рівень США) – відповідно, 16 та 23 км/1000 км². Але конкурентоспроможність залізничного транспорту (щодо автомобільного) в міжнародних перевезеннях знижує різна ширина колій в Україні (широка колія – 1520 мм) та її західних сусідів (європейська колія – 1435 мм), а також його певна технічна відсталість.

Важливим індикатором конкурентоспроможності України та її регіонів є пасажирські авіаперевезення. За обсягами перевезень пасажирів авіаційним транспортом Україна в рейтингу IPM посідає тільки 55-те місце (129 авіапасажирів на 1000 осіб), поступаючись Ірландії (з її транзитним міжнародним аеропортом Шеннон) у 133 рази. Водночас Україна випереджає Литву (останню в рейтингу) у 2,5 разів. Зрозуміло, що найвищу конкурентоспроможність, зокрема потенційну, за обсягами перевезення авіапасажирів мають ті регіони, що мають аеропорти міжнародного значення, а саме: Київ і Київська область (аеропорти “Бориспіль” і “Жуляни”), а також АР Крим, Дніпропетровська, Одеська, Донецька, Львівська та Харківська області. Однак у міжнародному вимірі навіть такі регіони, як Київ та Київська область, є слабкими конкурентами на ринку авіаперевезень. За кількістю авіапасажирів у розрахунку на 1000 осіб Ірландія випереджає Київ (1056, приблизно рівень Франції, яка займає 24-те місце в рейтингу) – у 16,2 рази, а Київська область (999, що перевищує рівень Малайзії, яка займає 25-те місце) – у 17,1 разів.

Не менш важливим індикатором конкурентоспроможності України та її регіонів, який істотно впливає на розвиток бізнесу, особливо міжнародного, є якість авіаперевезень, що передбачає безпеку та логістику перевезень, пропозицію авіаперевізниками прийнятних цін, митне оформлення документів, надання спеціалізованих послуг (збереження й доставки вантажів), дотримання екологічних вимог тощо. Якість авіаперевезень в Україні (52-ге місце в рейтингу IPM) оцінюють тільки в 5,38 балів проти 9,13 у Сінгапурі (перше місце). Ситуація з якістю авіаперевезень різко погіршилася після запровадження з 2002 р. вимог ІКАО щодо шумів, що на деякий час закрило для українських авіакомпаній європейські авіаринки. Але особливо на якість авіаперевезень впливає безпека польотів. У зв'язку з цим у Державіаадміністрації Мінінфраструктури України було розроблено та запроваджено систему управління якістю у відповідності з вимогами стандарту ISO 9001:2008 “Quality management system. Requirements” та ДСТУ ISO 9001-2001 “Система управління якістю. Вимоги”. Крім того, в травні 2009 р. розпочався процес сертифікації українських аеропортів на відповідність європейським стандартам JAR та європейським спільним авіаційним вимогам OPSO. Одним із пріоритетних завдань країни стає підписання угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (“Open Sky” – “Відкрите небо”), що є передумовою виконання авіапольотів українськими компаніями до будь-якої європейської країни. На регіональному рівні, за оцінками експертів Фонду “Ефективне управління” [6], найвищу якість інфраструктури повітряних

перевезень мають Київ (8,50 балів), Харківська область (7,62), АР Крим (7,14) та Львівська область (7,04 балів). Реакцією бізнесу на якість інфраструктури повітряних перевезень є обсяги вантажних авіаперевезень, які в Україні є мізерними – менше 2 т на 1000 осіб, тоді як у США – світового лідера вантажних авіаперевезень – понад 17 т. Основну масу вантажів перевозять аеропорти Києва та Київської області – відповідно, 18,8 та 11,1 т на 1000 осіб.

Інфраструктура товарного ринку в широкому сенсі включає мережу об'єктів торгівлі (магазини тощо), товарні й фондові біржі, банки, страхові компанії, інвестиційні фонди, які здійснюють різні види діяльності у сфері товарного обігу. Від того, наскільки чітко діють її об'єкти, значною мірою залежать ефективність і конкурентоспроможність економіки України та її регіонів. За ефективністю функціонування інфраструктури ринку товарів і послуг Україна в рейтингу IPM займає 48-ме місце (5,75 балів проти 9,35 у Данії). З-поміж об'єктів інфраструктури товарного ринку повсюдне поширення мають тільки магазини, тому важливим показником регіональної конкурентоспроможності є показник ефективності використання торгової площі магазинів. За цим показником виділяються: Київ (5743 дол. США/м²), а також Київська (4904 дол. США/м²) та Чернівецька (4664 дол./м²) області, що становить понад 80% показника країни-лідера. Низька ефективність використання торгової площі магазинів є в Севастополі, Вінницькій та Рівненській областях (від 2818 до 3080 дол./м², тобто близько половини показника країни-лідера рейтингу IPM).

За відповідністю водного транспорту бізнес-вимогам Україна займає в рейтингу IPM скромне 53-тє місце (4 бали), поступаючись Данії (9,26 балів) майже у 2,2 рази. Якість портової інфраструктури є найвищою в тих регіонах, які мають вихід до Чорного й Азовського морів, передусім у Одеській області, що має на своїй території три найбільші порти – Одеський, Чорноморський та Південний. За оцінками експертів Фонду “Ефективне управління”, якість її портової інфраструктури оцінюється в 7,68 балів – на рівні Ірландії, яка займає 18-тє місце в рейтингу IPM. На другому місці – Севастополь (7,62 бали), третьому – Миколаївська область (7,43 бали), четвертому – Херсонська та п'ятому – АР Крим.

Найбільші обсяги внутрішніх перевезень річковим транспортом припадають на регіони, територією яких протікає Дніпро – м. Київ і Запорізьку, Херсонську, Черкаську та Дніпропетровську області. Міжнародні перевезення річковим транспортом здійснюються переважно по р. Дунай, отже, є фактором конкурентоспроможності Одеської області. Лідерами за перевезеннями вантажів водним транспортом є Одеська область (1,3 т у роз-

рахунку на одну особу), м. Київ (1,1 т/особу) та Херсонська область (0,7 т/особу).

Розвиненість трубопровідного транспорту, особливо нафто- та газопровідного, треба також розглядати як важливий фактор конкурентоспроможності України та її регіонів. Тому, наприклад, такі області, як Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська та Львівська, по території яких проходить нафтопровід Одеса – Броди, за умови його продовження до Балтійського моря можуть отримати додаткові конкурентні переваги. Аналогічно, магістральні газопроводи дають можливість таким регіонам, як Донецька, Черкаська й Рівненська області, мати певні конкурентні переваги, тому що дають змогу розвивати виробництво азотних добрив і деякі енергоємні виробництва.

В перспективі значні конкурентні переваги матимуть регіони, через які проляжуть три автомобільно-залізничні (Дрезден – Краків – Львів; Трієст – Будапешт – Чоп – Львів – Київ; Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ – Бухарест) і Дунайський водний міжнародні транспортні коридори.

За фінансовими витратами на утримання та розвиток інфраструктури Україна займає в рейтингу IPM одне з останніх, 55-тє місце (3,21 бали), поступаючись Сінгапуру (9,22 бали) майже у 2,9 разів. Про пріоритетність фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури в регіонах можна судити за часткою інвестицій в основний капітал транспорту та зв'язку. Найбільші інвестиції пов'язані з реалізацією масштабних інвестиційних проектів із розбудови портового господарства (Одеська та Миколаївська області, відповідно 33,8 та 33,6% від загального обсягу інвестицій), аеропортів і дорожнього господарства – у зв'язку з підготовкою до Євро-2012 (Київ, Київська, Львівська, Харківська та Донецька області). На рівні 5% і менше становить частка інвестицій у розвиток транспорту та зв'язку в Житомирській, Чернівецькій та Рівненській областях.

За адекватністю соціально-економічним потребам та ефективністю розвитку енергетичної інфраструктури Україна посідає тільки 55-тє місце в рейтингу IPM (4,08 балів проти 9,44 у Ісландії). Проте регіони України за рівнем розвитку енергетичної інфраструктури сильно різняться. Найкращим чином про це свідчить якість електропостачання. За оцінками експертів Фонду “Ефективне управління”, перші позиції займають Сумська (4,76 балів), Полтавська (4,54 бали) та Рівненська (4,40 балів) області, а останні – Одеська (3,50 балів), Житомирська (3,56 балів) та Чернівецька (3,66 балів) [6].

За надійністю енергопостачання Україна на міжнародному рівні виглядає ще гірше, ніж за якістю енергопостачання: 3,25 балів проти 9,31 у Ісландії, що відповідає 57-му місцю в рейтингу IPM. Надійність енергопостачання в регіонах значною мірою зале-

жить від ступеня зносу основних засобів виробництва та розподілення електроенергії, газу та води. Найвищу конкурентоспроможність за цим індикатором мають області з незначними енергогенеруючими потужностями: Черкаська (39,0% зносу потужностей), Тернопільська (44,5%) та Чернігівська (45,0%). Натомість області зі значними енергогенеруючими потужностями – Івано-Франківська (з Бурштинською ТЕС) та Вінницька (з Ладижинською ТЕС) – мають низьку конкурентоспроможність за цим індикатором (відповідно, 80,9% та 74,1% зносу потужностей). До регіонів-аутсайдерів за цим індикатором конкурентоспроможності належить і Херсонська область, яка має значний знос потужностей не тільки в енергетиці (Каховська ГЕС), а й мереж водопостачання (77,3% зносу потужностей).

За виробництвом енергетичних матеріалів (вугілля, нафта та продукти її переробки, природний газ, торф, уранові руди тощо) в нафтовому еквіваленті – 1670 кг на душу населення – Україна посідає 27-му позицію в рейтингу IPM, поступаючись Катару (85 335 кг) у 51,1 разів та Росії (8327, 8-ме місце) у 5 разів. В Україні за виробництвом енергетичних матеріалів різко виділяються вуглевидобувні області, передусім Донецька (дає близько половини видобутку вугілля в Україні), Луганська та Дніпропетровська. Деякі області (Львівська, Чернігівська, Полтавська, Сумська та ін.) видобувають і виробляють (продукти нафтопереробки тощо) енергетичні матеріали в значно менших масштабах. З урахуванням чисельності населення області України за виробництвом енергетичних матеріалів та продуктів перероблення нафти на душу населення розмістилися в рейтингу таким чином: Луганська (шахти, Лисичанський НПЗ) – 16,4 туп (у нафтовому еквіваленті), що становить 40,6% від рівня Катару; Полтавська (Кременчуцький НПЗ, нафтоуправління) – 13,0 туп, Донецька (шахти) – 7,7 туп, Одеська (НПЗ) – 2449, Дніпропетровська (шахти) – 1607.

Україна за споживанням енергетичних матеріалів і продуктів перероблення нафти на душу населення належить до країн із середнім енергоспоживанням (18-те місце в рейтингу IPM). За рік використовується 64,55 млн туп (у нафтовому еквіваленті) або 1402 кг в розрахунку на одну особу (Філіппіни, перше місце – 251 кг). Серед регіонів найбільше енергоспоживання є у вуглевидобувних областях, у яких значна частина вугілля спалюється на теплових електростанціях: Луганська – 3864 кг, Донецька – 3204 кг та Дніпропетровська – 3043 кг (близько рівня Бельгії – 3638 кг, 51-ше місце). А найвищі місця в рейтингу займають регіони з неенергоємною економікою – м. Севастополь (240 кг, що навіть менше, ніж у лідера рейтингу IPM) і Волинська (245 кг) та Закарпатська (302 кг) області.

За співвідношенням виробництва та споживання енергетичних матеріалів і продуктів перероблення нафти Україна займає 30-те місце в рейтингу IPM, поступаючись Норвегії в 11,4 рази. Позитивним це співвідношення є в Полтавській (358,0%, що більше ніж у Колумбії – 311,5%, яка займає 3-тє місце в рейтингу IPM), Луганській (240,9%), Одеській (232,8%), Донецькій, Харківській, Сумській та Чернігівській областях.

На умови енергоспоживання в регіонах суттєво впливає вартість електроенергії для промислових підприємств. Оскільки тариф на електроенергію в Україні для промислових підприємств першого класу (які споживають більше 150 млн кВт електроенергії за рік) у 2011 р. становив 0,73 коп. (0,092 дол. США) за 1 кВт-год, а другого класу (які споживають менше 150 млн кВт електроенергії за рік) – 0,93 коп. (0,1167 дол. США), то це означає, що середня ціна була на рівні 0,83 коп. (0,104 дол. США), що відповідає 19-му місцю в рейтингу IPM, поступаючись Венесуелі за цим індикатором у 7,4 рази (0,014 дол. США за 1 кВт-год). За регіонами вартість електроенергії для промислових підприємств практично не диференціюється. Однак з позицій їх конкурентоспроможності має значення те, що на ГЕС та АЕС виробляється більш дешева електроенергія. Тому ті регіони, в яких вони локалізуються (Запорізька, Хмельницька, Миколаївська та Рівненська області), мають певні конкурентні переваги.

Умови енергоспоживання на транспорті значною мірою визначає ціна на бензин марки А-95, що є найбільше використовують. Міжнародна конкурентоспроможність України за цим індикатором є вищою за середню (18-те місце в рейтингу IPM). Але, зокрема, у Венесуелі ціна бензину в 66 разів менша (0,02 проти 1,317 дол. США/л). Водночас диференціація між регіонами України за цим індикатором є мінімальною, тому вона практично не впливає на їх конкурентоспроможність. Найнижчою вона є в Сумській області, а найвищою – в АР Крим та м. Севастополь (курортні території).

Загалом, за субфактором базової інфраструктури Україна в рейтингу IPM займає 52-ге місце. Причому в першій десятці країн вона перебуває тільки за індикаторами площі орних у розрахунку на одну особу, в другій – за індикаторами запасів мінеральних ресурсів на душу населення, демографічного навантаження, споживанням енергоносіїв на душу населення та вартістю електроенергії для промислових підприємств і ціною на бензин.

У рейтингу конкурентоспроможності регіонів України за цим субфактором перше місце займає Одеська область (у середньому 30,6% від найкращих значень індикаторів країн – лідерів рейтингу IPM), яка виділяється та тлі інших регіонів за індикаторами торговельної та рекреаційної інфраструктури, інфраструк-

тури для розвитку малого бізнесу, авіаційних і морських перевезень, забезпеченості продуктами нафтоперероблення (рис.).

Другу позицію займає Київ (28,5%), який має достатню "міжнародну вагу" за індикаторами водозабезпечення, торговельної інфраструктури, розвитком малого бізнесу (в контексті урбанізаційних процесів), демо-

графічним навантаженням, інфраструктури авіаперевезень тощо.

На третьому місці – АР Крим (27,4%), яка має високі значення за індикаторами запасів мінеральних ресурсів (на душу населення), якості транспортної інфраструктури (зокрема портової та повітряних сполучень), ефективності енергетичної інфраструктури.



Рис. Міжнародна конкурентоспроможність України та її регіонів за рівнем розвитку базової інфраструктури, середній % від найкращих значень індикаторів країн-лідерів
Джерело: складено за розрахунковими даними.

А найнижчі позиції в рейтингу конкурентоспроможності регіонів України за індикаторами базової інфраструктури займають Рівненська (21,1%), Черкаська (21,6%) та Хмельницька (21,9%) області. Для них більшою чи меншою мірою характерне значне демографічне навантаження, недостатній розвиток інфраструктури повітряних сполучень, малі інвестиції в основний капітал транспорту та зв'язку, несприятливе співвідношення щодо виробництва й споживання енергетичних матеріалів.

IV. Висновки

Отже, в Україні та більшості її регіонів складові базової інфраструктури перебувають у незадовільному стані. Це стосується, передусім, транспортної інфраструктури, основними проблемами якої є незадовільний стан доріг та високий рівень морального та фізичного зносу її матеріально-технічної бази.

Щоб покращити стан базової інфраструктури й підвищити таким чином рівень конкурентоспроможності країни та її регіонів, необхідно застосувати відповідний механізм державного управлінського впливу, а також мотиваційні механізми активізації підприємницької діяльності в інфраструктурному сегменті економіки.

Список використаної літератури

1. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України:

монографія / О. В. Васильєв. – Харків : ХНАМГ, 2007. – 341 с.

- Голян В. А. Інституціональні засади раціоналізації водокористування в регіонах України / В. А. Голян // Економічні науки : зб. наук. праць. Серія: Регіональна економіка. – Луцьк : ЛНТУ, 2008. – Вип. 5 (17). – Ч. 1. – С. 227–242.
- Інфраструктура регіонів України: чи є світло в кінці тунелю? [Електронний ресурс] / Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень. – Чернівці, 2014. – Режим доступу: <http://pfirs.org/novini-fondu/chitaj/item/28-infrastruktura-rehioniv-ukrainy-chy-ie-svitlo-v-kintsi-tuneliu.html>.
- Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми) / ред. кол.: П. Ю. Беленький (наук. ред.) та ін. – Львів : ІРД НАН України, 2002. – 308 с.
- Захарченко С. В. Основи оцінювання та аналізу міжнародної конкурентоспроможності регіонів / С. В. Захарченко // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2015. – № 4. – С. 31–38.
- Захарченко С. В. Пріоритетні напрями модернізації інфраструктурного комплексу регіону в умовах євроінтеграції / С. В. Захарченко // Перспективи сталого розвитку економіки: національний та регіональний аспекти: матер. Міжнар.

- наук.-практ. конф. : [у 2 ч.], 3–4 квітня 2015 р. – Дніпропетровськ : Перспектива, 2015. – Ч. 1. – С. 107–110.
7. Захарченко С. В. Рівень розвитку інфраструктури як чинник конкурентоспроможності регіонів України / С. В. Захарченко // 36. наук. праць Черкаського держ. технол. ун-ту. Серія: Економічні науки. – Черкаси : ЧДТУ, 2015. – Вип. 39. – Ч. II. – С. 66–73.
 8. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2012: назустріч економічному зростанню та процвітання [Електронний ресурс] / Т. Бойко, І. Гончаренко, Н. Дмитрюк та ін. ; Фонд “Ефективне управління”. – 2012. – 208 с. – Режим доступу: http://www.feg.org.ua/docs/FEG_report_2012_bodu_ua_20.11.2012.pdf.
 9. Ісиченко І. В. Фактори конкурентоспроможності регіону / І. В. Ісиченко // Український географічний журнал. – 2010. – № 1 (69). – С. 40–47.
 10. Ларіна О. Г. Міжнародна конкурентоспроможність регіонів в глобальних умовах розвитку : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02 / О. Г. Ларіна ; ДВНЗ “Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана”. – Київ, 2013. – 20 с.
 11. Левченко М. О. Фактори підвищення конкурентоспроможності регіону в умовах глобалізації економіки [Електронний ресурс] / М. О. Левченко. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/39_VSN_2014/Economics/13_179155.doc.htm.
 12. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України [Електронний ресурс] / Фонд ім. Фрідріха Еберта. Представництво в Україні. – Київ, 2014. – 116 с. – Режим доступу: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfrASTRUKTURA.pdf>.
 13. Хвесик М. А. Екологізація розвитку продуктивних сил України в умовах глобальних викликів / М. А. Хвесик // Структурна перебудова та екологізація економіки в контексті переходу України до збалансованого розвитку : матер. III Укр. екол. конгресу, 10–11 грудня 2009 р. – Київ : Центр екол. освіти та інформ., 2009. – С. 33–35.
 14. World Competitiveness Yearbook 2012. IMD [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.imd.org/research/publications/wcy/index.cfm>.

Стаття надійшла до редакції 10.11.2016.

Захарченко С. В. Развитие базовой инфраструктуры как фактор повышения международной конкурентоспособности Украины и ее регионов

В статье раскрыто содержание базовой инфраструктуры в контексте методологии международного Института развития менеджмента (Швейцария, Лозанна). Приведены оценки базовой инфраструктуры Украины и ее регионов (включая оценки природно-ресурсного и демографического потенциалов) как фактора их конкурентоспособности. Выделены слабые стороны в развитии базовой инфраструктуры страны и регионов и определены направления ее укрепления.

Ключевые слова: базовая инфраструктура (транспортная, энергетическая), территория, природные и трудовые ресурсы, емкость рынка, конкурентоспособность страны и региона.

Zakharchenko S. The Development of Basic Infrastructure as a Factor in Increasing the International Competitiveness of Ukraine and its Regions

The article deals with the content of basic infrastructure in the context of the methodology of the International Institute for Management Development (Switzerland, Lausanne). Basic infrastructure is regarded as one of countries and regions' competitiveness subfactors which belongs to "Infrastructure" factor.

The article suggests a special technique to assess the competitive capacity of basic infrastructure in countries and regions. According to the technique the assessment of competitiveness indicators stimulants are obtained from the ratio (percentage) of actual and maximum values of leading countries' indicators considering each indicator. The estimates of competitiveness destimulate indicators were made taking into account the ratio of minimum and actual indicators. To assess the basic infrastructure of regions in international terms, a procedure of "international weighting" of each of national competitiveness indicators takes place, i. e. the ratio of indicators' values of an exact country and leading countries. The value of the aggregate index of country and its regions' competitiveness in basic infrastructure indicators is counted as a simple arithmetic average of all partial coefficients.

According to the author's method we can make the estimates of basic infrastructure competitive capacity of Ukraine and its regions (including assessment of natural resources and demographic potentials). The Assessment results showed that the level of development of Ukrainian basic infrastructure among 59 countries, rating IEM 2012, took 52 nd place. The leading positions within the country held: Kyiv, Odessa Oblast and Crimea. At the end of the ranking there were Rivne, Cherkasy and Khmelnytsky region.

It is concluded that most basic infrastructure components are in poor condition in Ukraine and its regions. The worst situation is in transport infrastructure, the main problems of which are poor roads and high moral and physical deterioration of the material and technical base. To improve the basic infrastructure and so increase the competitiveness of the country and its regions the author offers to apply an effective mechanism of state regulation influence and motivate boosting entrepreneurship in the infrastructure segment of the economy.

Key words: basic infrastructure (transport, energy), land, natural and labor resources, market capacity, the competitiveness of the country and the region.