

Перспективи подальших досліджень

Впровадження обґрунтованих у статті інноваційних напрямів вирішення проблем енергоефективності, застосування інформаційно-комп'ютерних систем для прогнозування і моделювання енергоменеджменту сприятиме вирішенню проблем енергоефективності в муніципальному секторі міст України. У подальших дослідженнях особливу увагу слід приділити удосконаленню законодавчої бази, нормуванню та формуванню тарифів на використання енергоресурсів, пошуку відображення економії від раціонального використання енергоносіїв у місцевих бюджетах та ефективному розподілу цих коштів.

1. *Енергоефективність в Україні: сучасний стан і перспективи* / С. Масліченко, О. Данилін. – К.: Агентство “Україна”, 2005. – 32 с. 2. Цаплін В. Проблема енергозбереження з точки зору економічної науки // *Аспекти самоврядування*. – 2001. – № 1. – С.28–31. 3. Кравець В. Енергозабезпечення регіонів – проблеми і шляхи їх вирішення // *Аспекти самоврядування*. – 2001. – № 1. – С.32–35. 4. *Інвестиції в екодевелопмент підтримуються державами Євросоюзу* // *Будівельний журнал*. – 2010. – № 2. – С.16–17. 5. *Перші енергоефективні будинки в містах України* // *Будівельний журнал*. – 2010. – № 2. – С. 18–20. 6. <http://www.inogate.org>. 7. <http://www.enefcities.org.ua>. 8. Кошарук С., Хатьонченко Б. Найкращий інвестор – ми самі // *Будівельний журнал*. – 2010. – № 2. – С. 21. 9. <http://www.pro-passivhaus.com>. 10. <http://www.intelcity.com.ua>. 11. <http://onlineberatung.den-ev.de/rechner.html>.

УДК [338.49:338.3]:332.1:303.094.5

Т.В. Кулініч

Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра менеджменту організацій

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО КОМПЛЕКСНОГО ОЦІНЮВАННЯ СТАНУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

Ї Кулініч Т.В., 2010

Показано розроблений автором методичний підхід до оцінювання стану виробничої інфраструктури регіону. Розкрито перелік показників для такої оцінки (групових та індивідуальних). Наведено способи визначення інтегральних показників оцінювання стану виробничої інфраструктури загалом та її окремих напрямів.

Ключові слова: інфраструктура, виробництво, регіон, методика, комплексна оцінка.

There is shown the methodical approach to the evaluation of state of production infrastructure of region, which is developed by author of this article. There is exposed a list of indexes (group and individual) for such estimation. The methods of determination of integral indexes are resulted both for the evaluation of the state of production infrastructure on the whole and of its separate directions.

Keywords: infrastructure, production, region, method, complex estimation.

Постановка проблеми

Рівень ефективності національного господарського комплексу залежить передусім від стану виробничої інфраструктури регіонів та її здатності забезпечити нормальне функціонування базових видів економічної діяльності. Водночас, попри визнання більшістю науковців і практиків актуаль-

ності проблеми адекватного оцінювання інфраструктурного забезпечення регіонального розвитку залишається невирішеним питання розроблення методичного підходу до комплексного оцінювання стану виробничої інфраструктури регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

У результаті узагальнення науково-методологічних підходів до формування інфраструктури на різних економічних рівнях найадекватніше її визначення на мезорівні може бути подано як "...невід'ємна структурна одиниця господарського комплексу регіону, яка забезпечує створення загальних умов для ефективного управління регіональним розвитком та функціонуванням усіх його сфер і видів діяльності" [1, с. 17]. При конкретизації визначень саме виробничої інфраструктури регіону заслуговує на увагу її подання як сукупності видів діяльності, "основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці" та створення загальних умов для розміщення і функціонування виробничої сфери [2, с. 166]. У фахових джерелах немає однастайності щодо вибору напрямів для оцінювання стану виробничої інфраструктури. Найчастіше здійснюють галузевий розподіл елементів виробничої інфраструктури, підґрунтя для якого закладене вже у її дефініції як "сукупності галузей, які обслуговують основне виробництво матеріальних благ і забезпечують його ефективне функціонування" [3, с. 239]. Зокрема, при галузевому розподілі складових виробничої інфраструктури автори [1, 4] виділяють зв'язок або інформаційні комунікації, транспорт або транспортні комунікації, енергогосподарство або енергетичні комунікації, водопостачання та каналізацію, гуртову торгівлю, матеріально-технічне забезпечення, фінансову інфраструктуру. В монографії [5] об'єкти виробничої інфраструктури диференційовані на об'єкти транспортного господарства, комунального комплексу, електроенергетичного комплексу, а також технічного обслуговування основного (промислового) та сільськогосподарського виробництва. Концентрованіше об'єднання основних галузей виробничої інфраструктури на мезо- і макрорівні, згідно з [6], охоплює: транспорт, шляхове господарство, зв'язок, паливно-енергетичний комплекс, водопостачання і водовідведення. Результати дослідження науково-методологічних підходів щодо визначення виробничої інфраструктури регіону та її складових були використані нами під час формування відповідного методичного інструментарію для комплексного оцінювання її стану.

Постановка цілей

Серед цілей цієї статті – відображення результатів формування системи показників для аналізу наявності, стану та використання основних об'єктів виробничої інфраструктури у регіонах України, а також розроблення на її основі методичних рекомендацій щодо комплексного оцінювання стану такої інфраструктури.

Виклад основного матеріалу

Розглянемо запропонований нами методичний підхід до комплексного оцінювання техніко-економічного стану об'єктів виробничої інфраструктури регіону.

Комплексну оцінку техніко-економічного стану об'єктів інфраструктури пропонується виконати окремо для кожного року протягом аналізованого періоду. У підсумку ця комплексна оцінка дасть змогу поєднати характеристику стану (тобто наявності та обсягів наданих робіт і послуг) об'єктів виробничої інфраструктури окремої області України за певний рік.

У комплексній оцінці техніко-економічного стану об'єктів виробничої інфраструктури пропонується об'єднати часткові оцінки за групами показників відповідно до вибраних напрямів (видів економічної діяльності), що можуть увійти до такої інфраструктури (табл. 1):

- 1) показники роботи об'єктів транспортного господарства;
- 2) показники роботи об'єктів шляхового господарства;
- 3) показники роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку;
- 4) показники роботи об'єктів енергетичного господарства.

Комплексна оцінка техніко-економічного стану виробничої інфраструктури здійснюватиметься за допомогою *інтегрального показника стану виробничої інфраструктури*, який розраховується за формулою:

$$I_{ik}^P = \sqrt[n]{(1 + I_{1ik}^P) \times (1 + I_{2ik}^P) \times (1 + I_{3ik}^P) \times \dots \times (1 + I_{nik}^P)} - 1, \quad (1)$$

- де I_{ik}^P – інтегральний показник стану виробничої інфраструктури i -ї області України за k -й рік;
- i – номер області України (або лише її окремого регіону; наприклад, якщо розглядаються сім областей західного регіону, то $i = \overline{1, a}$, де $a = 7$);
- k – номер року, що входить до аналізованого періоду, $k = \overline{1, m}$;
- m – кількість років, що береться для спостереження;
- n – кількість напрямів (видів економічної діяльності), що буде взято до розгляду під час оцінювання техніко-економічного стану об'єктів виробничої інфраструктури; таких напрямів може бути чотири (згідно з переліком, вказаним вище) або більше, відповідно до потреб і вимог щодо здійснення оцінки;
- I_{1ik}^P – інтегральний індекс стану об'єктів транспортного господарства i -ї області України за k -й рік;
- I_{2ik}^P – інтегральний індекс стану об'єктів шляхового господарства i -ї області України за k -й рік;
- I_{3ik}^P – інтегральний індекс стану комунікаційних мереж і об'єктів зв'язку i -ї області України за k -й рік;
- ...
- I_{nik}^P – інтегральний індекс стану об'єктів енергетичного господарства i -ї області України за k -й рік.

Для характеристики кожного з вказаних напрямів аналізу стану виробничої інфраструктури можуть бути використані певні складові комплексної оцінки – див. стовпці табл. 1. Додатковими напрямками аналізу стану виробничої інфраструктури можуть бути оцінка техніко-економічного стану інфраструктурного забезпечення галузей промисловості, сільського та лісового господарства, будівництва, об'єктів інфраструктури, що відповідають за поводження з відходами тощо.

Таблиця 1

Групування показників для аналізу стану виробничої інфраструктури кожної області України за певний період (рік)

Основні напрями оцінювання стану виробничої інфраструктури			
група 1 – показники роботи об'єктів транспортного господарства	група 2 – показники роботи об'єктів шляхового господарства	група 3 – показники наявності та роботи комунікаційних мереж і об'єктів зв'язку	група 4 – показники роботи об'єктів енергетичного господарства
1.1. Автомобільного транспорту 1.2. Залізничного транспорту 1.3. Повітряного транспорту 1.4. Водного транспорту 1.5. Трубопровідного транспорту	2.1. Мостів та шляхопроводів 2.2. Автошляхів 2.3. Залізничних колій 2.4. Річкових судноплавних шляхів	3.1. Наявності комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку 3.2. Роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку, нат. од. 3.3. Роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку, гр. од.	4.1. Об'єктів генерації та розподілу електроенергії 4.2. Опаловальних котелень та теплових мереж

Тепер детальніше розглянемо сутність та процедуру виконання часткових оцінок за групами показників аналізування наявності та обсягів наданих робіт і послуг об'єктів виробничої

інфраструктури відповідно до вибраних напрямів (галузей діяльності), що можуть увійти до такої інфраструктури. Кожна з таких часткових оцінок теж за сутністю є комплексною, оскільки об'єднує результати оцінювання діяльності окремих підгалузей відповідної інфраструктури.

Так, наприклад, комплексна оцінка техніко-економічного стану об'єктів транспортного господарства об'єднує часткові оцінки за групами показників відповідно до вибраних напрямів (підгалузей діяльності) у сфері транспорту, що можуть бути введені до виробничої інфраструктури (табл. 2):

- 1) показники наявності та роботи автомобільного транспорту;
- 2) залізничного транспорту;
- 3) повітряного транспорту;
- 4) водного транспорту;
- 5) трубопровідного транспорту.

Комплексна оцінка наявності та роботи об'єктів транспортного господарства як складової виробничої інфраструктури здійснюватиметься за допомогою інтегрального індексу стану об'єктів транспортної інфраструктури, який розраховуватиметься за формулою:

$$I_{1ik}^P = \sqrt[5]{(1 + I_{11ik}^P) \times (1 + I_{12ik}^P) \times (1 + I_{13ik}^P) \times (1 + I_{14ik}^P) \times (1 + I_{15ik}^P)} - 1, \quad (2)$$

- де I_{11ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи автомобільного транспорту i -ї області України за k -й рік;
- I_{12ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи залізничного транспорту i -ї області України за k -й рік;
- I_{13ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи повітряного транспорту i -ї області України за k -й рік;
- I_{14ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи водного транспорту i -ї області України за k -й рік;
- I_{15ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи трубопровідного транспорту i -ї області України за k -й рік.

Таблиця 2

Групування показників для комплексної оцінки стану об'єктів транспортного господарства як складової виробничої інфраструктури

Показники стану об'єктів транспортного господарства (за рік):				
автомобільного транспорту	залізничного транспорту	повітряного транспорту	водного транспорту	трубопровідного транспорту
(P11)*	(P12)	(P13)	(P14)	(P15)
Наявність рухомого складу автомобільного транспорту, разом, од.	Наявність рухомого складу залізничного транспорту, разом, од.	Наявність рухомого складу повітряного транспорту, разом, од.	Наявність рухомого складу морського транспорту, разом, од.	Транспортування продуктів трубопровідним транспортом, млн. т
Вантажооборот автомобільного транспорту, млрд. т-км	Вантажооборот залізничного транспорту, млрд. т-км	Вантажооборот повітряного транспорту, млн. т-км	Перевезення вантажів морським транспортом у середньому за добу, тис. т	Вантажооборот, трубопровідного транспорту, млрд. т-км
Пасажирооборот автобусів, тис. пас.-км.	Пасажирооборот залізничного транспорту, млн. пас.-км.	Пасажирооборот повітряного транспорту, млн. пас.-км	Середня відстань перевезення морським транспортом 1 пас., км	Протяжність нафтопроводів - разом, тис. км
Загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км	Середня відстань перевезення залізничним транспортом 1 пас., км	Виконано польотів, тис.	Наявність рухомого складу річкового транспорту, разом, од.	Протяжність газопроводів – разом, тис.км

1	2	3	4	5
Середня відстань перевезення автомобільним транспортом 1 т, км	Кількість випадків аварій на залізничному транспорті, од.	Середня відстань перевезення повітряним транспортом 1 т вантажу, км	Перевезення вантажів річковим транспортом у середньому за добу, тис. т	
Середня відстань перевезення автомобільним транспортом 1 пас., км		Середня відстань перевезення повітряним транспортом 1 пас., км	Середня відстань перевезення річковим транспортом 1 пас., км	

*Примітка. Позначення (P11) у табл. 2 вказує на відповідність підгрупи показників, наведених у цьому стовпці таблиці, інтегральному індексу (I_{11ik}^P) наявності та роботи автомобільного транспорту i -ї області України за k -й рік з формули (2) і означає: буква "P" - призначення показника для оцінки виробничої інфраструктури; перша цифра "1" - вказує на належність цього показника до 1-ї групи показників - стану об'єктів транспортного господарства, див. перший стовпець табл. 1; друга цифра "1" - вказує на номер підгрупи показників, тут - показників оцінки діяльності автомобільного транспорту, або 1-й стовпець табл. 2. Аналогічно сформовані номери інших підгруп показників у цій та наступних таблицях 3-5.

Якщо для окремої області України певний вид транспорту не використовується, то при оцінюванні відповідного йому інтегрального індексу, значення цього індексу приймається таким, що дорівнює 0, та, відповідно, зменшується на 1 степінь кореня у формулі (2) - замість $\sqrt[3]{x}$ (або $x^{1/5}$, де x - підкореневий вираз) береться $\sqrt[4]{x}$ (або $x^{1/4}$), і т.д.

За аналогічним принципом (так само, як і за формулою (2)) виконують комплексну оцінку стану інших представників виробничої інфраструктури, тобто об'єктів шляхового господарства, комунікаційних мереж та зв'язку, енергетичного господарства.

Для узагальнення і зведення одержаних результатів в інтегральну оцінку стану об'єктів виробничої інфраструктури за формулою (1) будуть взяті окремі, найважливіші показники для комплексної характеристики цих об'єктів. Розподіл рекомендованих нами для комплексного оцінювання показників за відповідними групами показаний у табл. 3-5.

Таблиця 3

Групування показників для комплексної оцінки наявності та роботи об'єктів шляхового господарства як складової виробничої інфраструктури

Показники роботи об'єктів шляхового господарства (за рік):			
мостів та шляхопроводів	автошляхів	залізничних колій	річкових судноплавних шляхів
(P21)	(P22)	(P23)	(P24)
Кількість мостів, од	Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям, км/1 тис. км ² території	Щільність залізничних колій, км/1 тис. км ² території	Інтенсивність перевезення вантажів, млн. т-км на 1 км шляхів
Кількість шляхопроводів, од	Середня завантаженість автошляхів, од. транспорту / 1 км довжини шляхів	Середня завантаженість залізничної колії, од. транспорту / 1 км довжини шляхів	Інтенсивність перевезення пасажирів, млн. т-км на 1 км шляхів
Протяжність мостів, пог. м	Інтенсивність перевезення вантажів, тис. т-км / 1 км довжини шляхів	Інтенсивність перевезення вантажів, млн. т-км / 1 км довжини шляхів	
Протяжність шляхопроводів, пог. м	Інтенсивність перевезення пасажирів автодорогами, тис. пас.-км / 1 км довжини шляхів	Інтенсивність перевезення пасажирів, тис. пас.-км / 1 км довжини шляхів	
	Площадки, разом (зупинки автобусів, площадки стоянок і відпочинку тощо)		
	Протяжність ліній дорожньої розмітки, км		

Групування показників для комплексної оцінки наявності та роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку як складової виробничої інфраструктури

Показники наявності та роботи комунікаційних мереж і об'єктів зв'язку (за рік)		
Показники наявності комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку	Показники роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку, нат. од.	Показники роботи комунікаційних мереж та об'єктів зв'язку в гр. од.
(P31)	(P32)	(P33)
Кількість відділень зв'язку, од.	Пересилання листів, тис. од.	Доходи від надання поштового зв'язку за видами зв'язку, тис. грн.
Кількість телефонних номерів, тис. од.	Відправлення газет і журналів, тис. од.	Доходи від надання комп'ютерного зв'язку, тис. грн.
Забезпеченість населення основними домашніми телефонами, на 100 сімей, од.	Відправлення посилок, тис. од.	Доходи від надання мобільного зв'язку, тис. грн.
Автоматичні телефонні станції, од.	Надання міжміських телефонних переговорів (зокрема міжнародних), тис. од.	Доходи від надання послуг міжнародної пошти та зв'язку, тис. грн.

Групування показників для комплексної оцінки роботи об'єктів енергетичного господарства як складової виробничої інфраструктури

Показники роботи об'єктів енергетичного господарства (за рік):	
об'єктів генерації та розподілу електроенергії	теплових мереж
(P41)	(P42)
Виробництво електроенергії ТЕС, тис. кВт-г	Виробництво та розподілення тепла, разом по регіону, тис. Гкал
Виробництво електроенергії ГЕС, тис. кВт-г	Вироблено теплової енергії, тис. Гкал
Виробництво електроенергії АЕС, тис. кВт-г	Відпущено теплової енергії на виробничі потреби підприємств, тис. Гкал
Виробництво електроенергії альтернативними джерелами струму (сонячні, вітрові електростанції), тис. кВт-г	Втрати теплової енергії, тис. Гкал
Собівартість виробництва 1 кВт-г загалом по області, коп.	Протяжність теплових мереж, разом, тис. км
Собівартість передачі та постачання 1 кВт-г, коп.	
Протяжність магістральних електромереж напругою 220–800 кВ, км	

Розглянемо процедуру розрахунку часткових індексів, наприклад, тих, що входять до формули (2), сформованих на підставі первинних (індивідуальних) показників (L_{ijk}), нормованих відносно середнього їх рівня або для країни, або для регіону. Так, у формулі (2) є частковий індекс (I_{11ik}^P) наявності та роботи *автомобільного* транспорту i -ї області України за k -й рік, його пропонується обчислювати за формулою:

$$I_{11ik}^P = \sqrt[l]{\prod_{j=1}^l (1 + I_{ijk})} - 1 \quad \text{або} \quad I_{11ik}^P = \sqrt[l]{\prod_{j=1}^l \left(1 + \frac{L_{ijk}}{L_{jk}} \right)} - 1, \quad (3)$$

де I_{11ik}^P – інтегральний індекс наявності та роботи автомобільного транспорту i -ї області України за k -й рік;
 j – номер показника, що використано для комплексного оцінювання наявності та

- роботи автомобільного транспорту; $j = \overline{1, l}$;
- L_{ijk} – значення j -го показника для i -ї області України за k -й рік (для прикладу розрахунку часткового індексу (I_{11ik}^P) стану автомобільного транспорту пропонується, згідно з даними табл. 2, використати шість показників, а саме: наявність рухомого складу автомобільного транспорту, разом, од.; вантажооборот автомобільного транспорту, млрд. т-км; пасажирооборот автобусів, тис. пас.-км; загальний пробіг вантажних автомобілів, тис. км; середня відстань перевезення автомобільним транспортом 1 т, км; середня відстань перевезення автомобільним транспортом 1 пас, км);
- \bar{L}_{jk} – середнє значення j -го показника за k -й рік; усереднення може бути здійснено залежно від завдань оцінки або за середнім значенням j -го показника для України за k -й рік, або за середнім значенням j -го показника для певного регіону України за k -й рік (наприклад, для західного регіону при вивченні Львівської області);
- I_{ijk} – первинний (індивідуальний) індекс; $I_{ijk} = L_{ijk} / \bar{L}_{jk}$.

Застосовуючи формулу (3), необхідно врахувати розподіл показників на стимулятори і дестимулятори. Тоді, відповідно, побудова первинних (індивідуальних) індексів здійснюватиметься так:

для стимуляторів – $I_{ijk} = L_{ijk} / \bar{L}_{jk}$, для дестимуляторів – $I_{ijk} = \bar{L}_{jk} / L_{ijk}$.

Аналогічно виглядає процедура розрахунку часткових індексів для інших показників, наведених у табл. 2–5.

Висновки

Обґрунтовано методичний підхід до статичної оцінки сукупності об'єктів виробничої інфраструктури регіону, що дає змогу виконувати міжрегіональні порівняння щодо стану і розвитку інфраструктури регіонів, а також реалізовувати обґрунтоване макро, мезо- і мікроекономічне управління сукупністю об'єктів інфраструктури. Розроблено методичний інструментарій для розрахунку інтегральних показників стану сукупності об'єктів виробничої інфраструктури регіону і визначення перспектив їх подальшого розвитку. Результати такої оцінки допоможуть відстежувати найважливіші поточні результати діяльності об'єктів інфраструктури, виявляти відхилення від попередніх та передбачуваних результатів, з'ясувати причини таких відхилень і вносити пропозиції щодо підвищення ефективності функціонування інфраструктури регіону.

Перспективи подальших досліджень

Передусім передбачається виконання аналогічного дослідження соціальної інфраструктури регіону. Крім того, додатково до показаної у цій статті статичної комплексної оцінки, що дає змогу отримати моментний зріз стану інфраструктури регіону на кінець кожного року при розгляді часової множини, планується здійснення також динамічної комплексної оцінки, яка дасть змогу об'єднати сукупність статичних оцінок і з'ясувати тенденції зміни інфраструктури регіону загалом і її окремих складових зокрема. Подальші дослідження передбачають апробацію розроблених методик комплексного оцінювання інфраструктурного комплексу на прикладі областей західного регіону України, обґрунтування основних напрямів і способів покращання техніко-економічного стану об'єктів виробничої та соціальної інфраструктури, а також окреслення напрямів удосконалення системи регулювання подальшого розвитку інфраструктури в цьому регіоні.

1. Бутирська І. В. *Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку: проблеми та шляхи їх вирішення*: [монографія]. – Чернівці: Книги – XXI, 2006. – 238 с. 2. *Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми)*: [монографія] / НАН України. Інститут регіональних досліджень. Ред. кол.: наук. ред. д.е.н., проф. П. Ю. Беленький. – Львів, 2002. – 308 с. 3. *Гене́за ринкової економіки (політекономія, мікроекономіка, макроекономіка,*

економічний аналіз, економіка підприємства, менеджмент, маркетинг, фінанси, банки, інвестиції, біржова діяльність): Терміни, поняття, персоналії. [Укладачі: В. С. Іфтемічук, В. А. Григорьев, М. І. Манилич, Г. Д. Шута. За наук. ред. Г. І. Башнянина і В. С. Іфтемічука]. – К. : Магнолія плюс, 2004. – 688 с. 4. Сидорченко Т. Ф. Виробнича інфраструктура в умовах ринку / Т. Ф. Сидорченко // Статті I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції “Розвиток економічного та соціального середовища в сучасних умовах”. – Бердянськ : Бердянський держ. пед. ун-т, 2009. – Режим доступу : http://www.bdpu.org/scientific_published/conf021009/articles/Section_1/Sidorchenko.pdf. 5. Оцінка техніко-економічного стану об'єктів інфраструктури та виробничих фондів України: [монографія] / Б. М. Данилишин, М. А. Хвесик, М. Х. Корецький, О. І. Дацій. – Донецьк : ТОВ “Юго-Восток, Лтд”, 2008. – 374 с. 6. Клочкова О. В. Сутність та класифікація об'єктів інфраструктури регіонів / О. В. Клочкова // Проблеми и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ [Сборник научных трудов]. – Донецьк : Донецький нац. ун-т, 2009. – Т.1. – С.423–429.

УДК 336.142; 330.322

Н.І. Левчук

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ПЕРСПЕКТИВИ ФОРМУВАННЯ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ В АГРОПРОМИСЛОВОМУ СЕКТОРІ УКРАЇНСЬКОЇ ЕКОНОМІКИ

© Левчук Н.І., 2010

Проаналізовано тенденції формування основного капіталу агропромислового сектору української економіки. Визначено основні проблеми, що перешкоджають припливу інвестицій у сільське господарства та харчову промисловість. Визначено напрями і перспективи стимулювання інвестиційного забезпечення підприємств агропромислового сектору, спрямованого на формування ними основного капіталу.

Ключові слова: основний капітал, агропромисловий сектор, інвестування основного капіталу.

The tendencies of capital formation agricultural sector of Ukrainian economy. The main problems that prevent the influx of investment into agriculture and food industry. The directions and prospects of the investment incentives of agricultural sector enterprises aimed at developing their capital.

Key words: fixed assets, agricultural sector investment capital.

Постановка проблеми

Інвестиційні ресурси агропромислового сектору української економіки виснажені і не забезпечують ефективного розширеного відтворення. Зношеність основних фондів у сільському господарстві та харчовій промисловості сягає 50 %. Через брак фінансів на формування власного капіталу підприємства змушені використовувати вкрай застарілу матеріально-технічну базу. Все це знижує конкурентоспроможність України як “гравця” на світовому ринку продовольчих ресурсів. З огляду на вказане, з урахуванням нинішніх економічних реалій, мають бути вжиті заходи щодо активізації інвестиційної діяльності, спрямовані на прискорення формування основного капіталу