

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

Розглянуто методичні підходи до оцінки інфраструктурного розвитку інвестиційно-будівельного комплексу регіону, виявлені їх переваги та недоліки. Визначені показники, за допомогою яких найбільш доцільно визначати вплив інфраструктури на розвиток інвестиційно-будівельного комплексу.

The methodical approach to the evaluation of infrastructure development of investment-building complex of the region is considered, their advantages and disadvantages are exposed. The most appropriate indicators by which to determine the impact of infrastructure on the investment and construction complex are suggested.

Состояние инвестиционно-строительного комплекса во многом определяет уровень развития общества. В настоящее время типичными характеристиками инвестиционно-строительных комплексов (ИСК) регионов являются кризисные явления. Это свидетельствует о том, что использование традиционных способов и механизмов для эффективного экономического регулирования недостаточно. Разработка организационных, правовых, финансовых и нефинансовых инструментов повышения инвестиционной привлекательности регионов является важным условием эффективного привлечения инвестиционных ресурсов в строительный комплекс. Однако определяющим фактором развития инвестиционно-строительного комплекса региона является использование инфраструктурного воздействия. Следует отметить, что проблема развития ИСК региона широко изучалась в трудах отечественных и зарубежных ученых, а именно: Асаул Н.А., Бутырская И.В., Вахмистров А.И., Иванов С.Н., Малахова В.В. и др. В своих трудах они рассматривают аспекты развития ИСК на основе формирования его структурных элементов [1, 2], кластеров [3], бизнес ассоциаций [4]. Кейнсианские программы строятся на мультипликационном эффекте, который возможен в условиях высокой интегрированности экономики, т.е. для проведения действенных рыночных преобразований необходимо формирование основ рыночного механизма, в т.ч. создание инфраструктуры соответствующей требованиям рынка. Однако, несмотря на всестороннее исследование данного вопроса, ряд аспектов развития ИСК остается дискуссионными. Так нерассмотренными остаются вопросы воздействия инфраструктуры региона на развитие ИСК. В трудах зарубежных ученых, таких как Дуглас К., Гарри Х., Корвин К, Алан Р. [5] подтверждается наличие положительной связи между экономическим развитием и инфраструктурой. Однако в своих работах они рассматривают инженерную инфраструктуру, другие ее элементы остаются неизученными. Целью данной статьи является исследование воздействия инфраструктуры на развитие ИСК региона.

Модель экономики современного и, особенно, будущего развития региона должна быть ориентирована не столько на использование имеющегося потенциала, сколько на определение новых структур и регулирующих механизмов. Такой структурой выступает инфраструктура ИСК. В условиях экономического кризиса инфраструктура может стать основой привлечения внутренних и внешних резервов роста в строительный комплекс региона. Инфраструктура способна влиять на экономический рост ИСК региона, в свою очередь и экономический рост может привести к повышению эффективности деятельности инфраструктуры. Такая взаимосвязь между инфраструктурой и экономическим ростом ИСК региона предполагает наличие определенного механизма взаимодействия между ними. Его действие заключается в том, что развитие субъектов инфраструктуры приводит к росту эффективности деятельности субъектов ИСК региона и как следствие к росту экономики региона. Инфраструктурное развитие региона должно ориентироваться на прогрессивную отраслевую структуру, обеспечивающую благоприятные условия интенсификации производства [6]. Для того чтобы развитие ИСК региона происходило согласованно, во всех звеньях, нельзя допускать отставания развития ни в одном из элементов инфраструктуры. Если такое происходит, то образуется диспропорция, что приводит к экономическим потерям. Недостатки в работе предприятий и объектов инфраструктуры сказываются обычно на всех экономической деятельности народного хозяйства. Например, если происходит нарушение в поставках между двумя предприятиями, то этот срыв распространяется и на другие предприятия ИСК, связанные с ним, и соответственно на региональное развитие. Инфраструктура региона связывает воедино все отрасли народного хозяйства, что способствует сбалансированному развитию экономики. Поэтому обеспечение равномерного развития всех элементов инфраструктуры способствует повышению эффективности деятельности ИСК, его интенсификации. Особенность оценки экономического воздействия инфраструктуры на развитие ИСК региона заключается в том, что ее эффективность проявляется не в собственном производстве, а за ее пределами, т.е. в отраслях, которые она обслуживает. В нашем исследовании в ИСК региона. Инфраструктурное обеспечение развития ИСК региона зависит от уже существующих в регионе объектов инфраструктуры и характера рыночных отношений, количества и структуры объектов инфраструктуры.

Рассмотрим основные подходы к оценке инфраструктурного обеспечения развития ИСК региона. Для расчета эффекта от развития инфраструктуры Видяпин В.И. предлагает сопоставлять размер капитальных вложений,

направляемых на развитие инфраструктуры с потерями, которых можно избежать за счет этих вложений. При том следует учитывать не только величину прибыли, создаваемой в данной отрасли, но и сумму ликвидируемых народнохозяйственных потерь. Показатель чистой продукции рекомендуется использовать для определения эффективности самой отрасли. Эффективность функционирования инфраструктуры четко проявляется в снижении затрат, в росте объема национального дохода. Инфраструктура выполняет двоякую роль. Во-первых, она является результатом развития производительных сил, она и сама является фактором их дальнейшего развития. Во-вторых, способствует сохранению стоимости общественного продукта. Недостатком данного метода является то, что в составе региональной инфраструктуры выделена только производственная и социально-бытовая составляющие. На практике это может привести к неточной оценке влияния инфраструктуры на развитие ИСК региона, поскольку не анализируется воздействие институциональной и инвестиционно-финансовой составляющей, именно они в настоящее время являются наиболее проблемными вопросами, требующими скорейшего разрешения.

В исследованиях Мельника С.А. выделяется производственная и социальная инфраструктура региона [7]. В состав отраслей производственной инфраструктуры относятся складское хозяйство, транспорт и связь, энергетическое хозяйство, водообеспечение, ремонтно-строительный комплекс. Оценка транспортного комплекса региона проводится на основе определения объемов грузоперевозок. Управление инвестиционно-строительным комплексом региона осуществляется на основе сопоставления возможного и запрограммированного объема строительно-монтажных работ. В составе социальной инфраструктуры региона выделяется инфраструктура социально-бытовая и социально-духовная. Суть оценки и управления ею сводится к расчету отдельных показателей, которые характеризуют обеспеченность 1 жителя жилым фондом, необходимого объема реализации платных услуг в сфере торговли, потребности в школьных помещениях, необходимой площади больничных корпусов и др. Недостатком такого подхода является отсутствие единого показателя, характеризующего уровень развития социальной инфраструктуры. Это затрудняет оценку степени воздействия определенного вида инфраструктуры на региональное развитие. Описанные показатели не отражают потребность в услугах инфраструктуры.

Несколько похожий подход к управлению инфраструктурным развитием предлагает Д.М. Стеченко [8]. Он также выделяет производственную, социальную и институциональную инфраструктуру. Основными показателями работы транспортной системы региона являются грузо- и пассажирооборот, количество отправленных пассажиров и грузов. Показателями производственных связей являются: объемы валовой продукции; объемы капитальных вложений и введенных основных фондов; показатели развития материально-технической базы связи. Данный подход к оценке развития инфраструктуры является более полным, так как в нем приведена схема развития и размещения производственной инфраструктуры в регионах. Однако, как и в исследованиях Мельника С.А. отсутствует единый показатель развития инфраструктуры на региональном уровне.

К элементам региональной инфраструктуры в соответствии с трудами Градова А.П., Кузина Б.И. [9] относят: транспорт, энергетическую систему, снабжение и сбыт, связь, коммуникации, информационные сети, бизнес-инфраструктуру, жилищное хозяйство и социальную сферу. Показателями транспортной системы региона являются сложность и надежность сообщений, и качество перевозок. Предлагается система оценок для определения уровня электрообеспеченности региона. Каналы товаропродвижения оцениваются по степени их влияния на эффективность собственного производства. Представлена оценка привлекательности социальной сферы и аналитические показатели финансово-банковской системы региона. Однако оценка отдельных элементов инфраструктуры, таких как связь, информационные сети, бизнес-инфраструктура, жилищное хозяйство и социальная сфера рассматриваются только в качественном аспекте. Метод является трудоемким, но достаточно полно характеризующим уровень развития региональной инфраструктуры. Было бы рационально показать взаимосвязь между приведенными элементами.

Бутырская И.В. [10] и ряд других ученых используют для оценки инфраструктурного обеспечения территории коэффициент Успенского. На его основе определяют уровень обеспечения территории транспортной сетью. Однако сферу использования данного коэффициента распространяют на всю инфраструктуру региона и определяют обеспеченность территории ее элементами в стоимостном выражении с помощью коэффициента Успенского. Данный подход является обобщающим, позволяет рассчитывать данные на основе достоверных статистических выборок, поэтому позволяет получить объективные результаты.

Меркушева Л.А. [11] предлагает свою методику для оценки уровня развития инфраструктуры региона. В ее основе лежит сравнение с максимальным значением услуг, произведенных инфраструктурой. Недостатком такого метода является то, что максимально принятое значение развития для данного региона может быть ниже эталона по стране или в отношении к другому региону, соответственно оценка не будет достоверна.

В работе Белоусовой Н.И. [12] определяется влияние комплекса технико-экономических показателей и социальных факторов на величину коэффициентов развития инфраструктуры региона. Рассчитывается интегральный показатель, который характеризует свойства элемента инфраструктуры региона. Недостатком данного метода является наличие качественных показателей, так как сложно провести их объективную оценку. Метод трудоемкий, однако положительным моментом является то, что оценка региональной инфраструктуры проводится на основе показателей развития отраслей, то есть они сопоставимы.

В работе Вишняковой И.В. [13] предложена оценка уровня развития и использования инфраструктуры региона. Данный коэффициент рассчитывается как отношение части занятых в инфраструктуре к части занятых в этой сфере деятельности в стране в целом. Состояние инфраструктуры рассчитывается как отношение степени использования инфраструктуры к коэффициенту ее развития.

Уровень обеспечения регионального развития исследовали в своих работах, также А. Чернок, Е. Эрлих и Д. Силади [14]. В качестве основы для расчетов они предлагают взять средние данные по регионам страны. Показатель инфраструктурного обеспечения региона рассчитывается как соотношение показателя элементов инфраструктуры и максимального значения показателей инфраструктуры в данном регионе. Также они предлагают интегральный показатель инфраструктурного обеспечения региона, который позволяет оценить влияние каждого из элементов инфраструктуры.

Б.Х. Краснопольский [15] в своих труда выделяет три группы отраслей экономики: структурные отрасли, производственно-социальная и социальная инфраструктура. Для оценки инфраструктурного обеспечения регионального развития он использует систему межотраслевых балансов производства и распределения продукции региона для сравнения структурных и инфраструктурных отраслей. В данном подходе недостаточно прослеживается степень влияния каждого из элементов инфраструктуры, поэтому было бы целесообразно выделить отдельные показатели развития элементов инфраструктуры, а потом вывести интегральный показатель.

Данилишин Б.М., Хвесик М.А., Корецкий М.Х., Даций О.И. [16] для оценки развития инфраструктуры региона предлагают использовать следующие показатели: структура услуг, уровень технологий и уровень финансов. Таким образом, определяются приоритетные направления развития инфраструктуры и факторы, которые требуют активизации для влияния на элементы инфраструктуры. Данный метод позволяет определить отрасли, которые в данный момент имеют наибольший потенциал для расширенного воспроизводства. Для оценки используются показатели количества занятых, стоимость основных фондов и инвестиции, что позволяет на основе сравнения выделить наиболее приоритетные отрасли. Однако результат деятельности инфраструктуры, было бы целесообразнее, выразить в виде экономического эффекта от ее использования.

Для определения нормативной оценки инфраструктурного обеспечения региона Стаханов В.Н. [17] предлагает использовать интегральный показатель (критерий) инфраструктурного обеспечения регионов.

Рассмотренные методы оценки инфраструктурного развития регионов позволяют рассчитать такие показатели как оценка развития инфраструктуры, интегральный показатель развития инфраструктуры, степень использования инфраструктуры региона. Инфраструктура ИСК является лишь составной частью региональной инфраструктуры, поэтому для объективной оценки целесообразно ее выделить из состава региональной. Виды и составляющие инфраструктуры ИСК региона представлены на рис. 1.

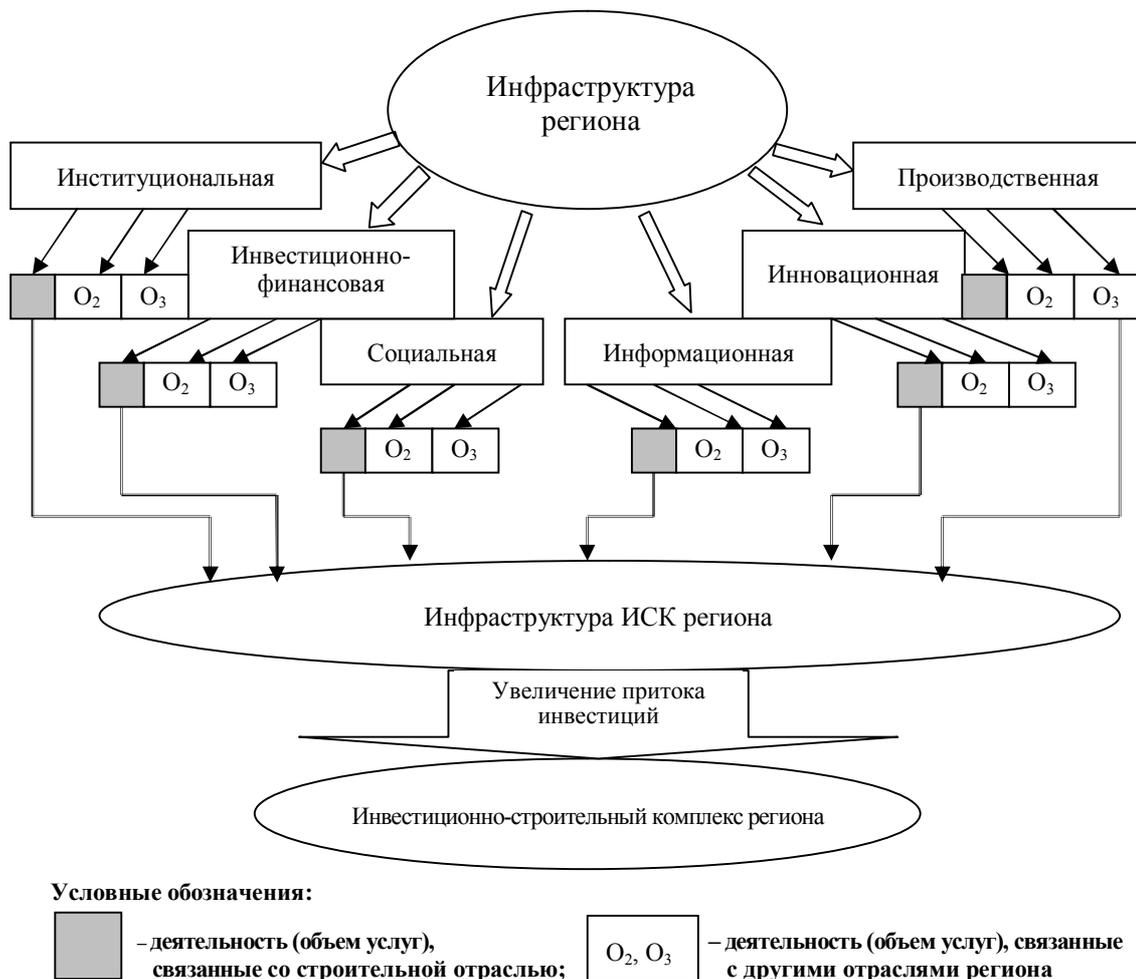


Рис. 1. Взаимодействие инфраструктуры региона и инфраструктуры инвестиционно-строительного комплекса

Инфраструктура ИСК региона является составляющей региональной инфраструктуры. Это означает, что объем работ (услуг), оказываемых региональной инфраструктурой в сфере строительства и составляют инфраструктуру ИСК региона. Поэтому к основным элементам институциональной инфраструктуры строительного комплекса региона можно отнести организации, которые специализируются на оказании услуг для строительной отрасли. К ним относятся: экспедиторы, таможи, юридические службы, консалтинговые, страховые, девелоперские компании, риэлторы, органы власти.

Элементы инвестиционно-финансовой инфраструктуры строительного комплекса: коммерческие банки, инвестиционно-финансовые компании, компании по управлению активами, пенсионные фонды, международные финансовые институты, международные инвесторы. Поскольку названные учреждения и организации оказывают услуги различным отраслям экономики региона, то в состав инфраструктуры ИСК можно включить только долю услуг, оказываемых строительным предприятиям. Данное утверждение относится и к элементам производственной, информационной и инновационной инфраструктуры. Элементы производственной инфраструктуры строительного комплекса региона: транспортные, торговые, сбытовые организации, предприятия материально-технического снабжения, производители строительных материалов. Элементы информационной инфраструктуры строительного комплекса: ярмарки, выставки. Элементы инновационной инфраструктуры строительного комплекса: проектные организации, высшие учебные заведения, научно-исследовательские организации и учреждения. Элементы социальной инфраструктуры строительного комплекса: учреждения связи, санаторно-курортные учреждения, больницы, учреждения бытового обслуживания населения, которые принадлежат строительным предприятиям.

Рисунок 1 показывает, что эффективная деятельность инфраструктуры обеспечивает увеличение потока инвестиций. Это решает главную проблему современной экономики регионов – недостатка финансово-кредитных ресурсов. Такое воздействие объясняется основными функциями инфраструктуры: создание благоприятных условий для развития деловой активности; активное влияние на процесс привлечения инвестиций; оптимизация логистических связей внутри регионального ИСК; создание благоприятных условий для формирования состава и структуры регионального ИСК; повышение конкурентоспособности регионального ИСК. Изучение методических подходов оценки уровня развития инфраструктуры позволяет сделать вывод, что для определения уровня инфраструктурного обеспечения развития ИСК региона наиболее целесообразными являются использование интегрального показателя инфраструктурного обеспечения региона (K_{int}) и интегральный показатель развития инфраструктуры (I_p).

$$\hat{E}_{int} = \sqrt[m]{I_j^m \cdot K_{inj}} \quad (1)$$

где m – количество видов инфраструктуры ИСК региона; K_{inj} – коэффициент обеспечения региона услугами j -го вида инфраструктуры.

$$I\delta = \sum \gamma_k^1 \cdot Q_i \quad (2)$$

$$Q_i = \sum_k (\gamma_k^2 \cdot Q_{ki} + \sum_s \gamma_s^3 \cdot Q_{si}) \quad (3)$$

где Q_i – показатель развития i -го вида инфраструктуры ИСК региона; Q_{ki} – k -й относительный показатель развития i -го вида инфраструктуры ИСК региона; Q_{si} – s -й относительный качественный показатель развития i -го вида инфраструктуры ИСК региона; γ_i^1 – удельный вес i -го вида инфраструктуры ИСК региона; γ_k^2 – удельный вес k -го количественного показателя; γ_s^3 – удельный вес s -го качественного показателя.

Выбор этих показателей объясняется тем, что расчеты позволяют получить репрезентативные результаты за счет учета влияния всех видов инфраструктуры ИСК региона. Использование показателя инфраструктурного обеспечения региона позволяет определить фактическую обеспеченность ИСК региона инфраструктурой, а с помощью интегрального показателя можно определить уровень соответствия региональных процессов в ИСК с всеукраинскими. Таким образом, из вышеприведенного анализа следует, что разработка методических основ к определению инфраструктурного обеспечения развития ИСК является достаточно сложным и трудоемким процессом научного поиска. Однако сущность данных показателей подтверждает пользу и необходимость в обосновании прогнозных расчетов состояния инфраструктурного обеспечения развития региона, в т.ч. и ИСК. Поэтому в основе развития строительного комплекса региона должно стать использование свойств и функций инфраструктуры ИСК. Это позволит обеспечить экономический рост, накопление финансово-кредитных ресурсов и активизацию инвестиционной деятельности в строительном комплексе региона.

Литература

1. Вахмистров А. И. Управление инвестиционно-строительным комплексом мегаполиса / А. И. Вахмистров. – СПб. : ОАО “Изд-во Стройиздат СПб”, 2004. – 340 с.

2. Иванов С. Н. Детерминирование участников коммуникаций регионального инвестиционно-строительного комплекса / С. Н. Иванов // Город, регион, государство : экономико-правовые проблемы : сб. науч. тр. НАН Украины. Ин-т экон.-прав. исследований. – Донецк : Вебер. – 2009. – Т. 1. – 2009.
3. Малахова В. В. Кластерный подход к развитию строительного комплекса региона / В. В. Малахова // Экономика и управление. – 2009. – № 1.
4. Асаул А. Н. Интегративное управление в инвестиционно-строительной сфере / А. Н. Асаул, В. П. Грахов ; Под ред. А. Н. Асаула. – СПб : Гуманистика, 2007.
5. Роженцова Е. В. Влияние инженерной инфраструктуры на экономические показатели сельскохозяйственных предприятий : исследования западных экономистов / Е. В. Роженцова // Проблемы современной экономики. – 2005. – № 2(22).
6. Общая экономическая теория (политэкономия) : учебник / Под ред. В. И. Видяпина, Г. П. Журавлевой. – М. : ПРОМО-Медиа, 1995. – 608 с.
7. Мельник С. А. Управління регіональною економікою : навч. посібник / С. А. Мельник. – К. : КНЕУ, 2000. – С. 78.
8. Стеченко Д. М. Управління регіональним розвитком : навч. посібник / Д. М. Стеченко. – К. : Вища шк., 2000. – С. 165.
9. Региональная экономика / А. П. Градов, Б. И. Кузин, М. Д. Медников, А. С. Соколицын. – СПб. : Питер, 2003. – 222 с.
10. Бутирська І. В. Інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку : проблеми та шляхи їх вирішення : монографія. – Чернівці : Книги – ХХІ, 2006. – 238 с.
11. Меркушева Л. Л. Метод интегральной оценки регионального уровня развития социальной инфраструктуры / Л. Л. Меркушева // Территориальные системы производства, расселения и инфраструктуры Урала : учен. зап. Пермского гос. ун-та. Вып. 2. – Пермь, 1976. – С. 234–238.
12. Белоусова Н. И. Уровень развития, уровень использования и уровень обеспеченности инфраструктурой народного хозяйства / Н. И. Белоусова // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. – М. : ВНИИСИ, 1979. – С. 58–69.
13. Вишнякова И. В. О показателях уровней территориального развития хозяйства / И. В. Вишнякова // Региональное развитие и географическая среда. – М., 1972. – С. 422–434.
14. Стаханов В. Н. Экономика инфраструктуры общественного производства : учеб. пособие / В. Н. Стаханов. – Ростов н/Дону : РИСХМ, 1989. – 130 с.
15. Краснопольский Б. Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера / Б. Х. Краснопольский. – М. : Наука, 1980. – 143 с.
16. 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. – С. 76–77.
17. Стаханов В. Н. Экономика инфраструктуры общественного производства : учеб. пособие / В. Н. Стаханов. – Ростов н/Дону : РИСХМ, 1989. – С. 24.

УДК 339.5

Я. В. КУЛИШОВА

Донецкий национальный университет

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ ЭКСПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Запропоновано методичний підхід до оцінки експортозаміщення металургійних підприємств, який дозволяє оцінити можливості заміщення експорту реалізацією на внутрішньому ринку. Розраховано обсяги заміщення експорту металургійних підприємств в умовах коливання попиту на зовнішніх ринках для збереження прибутку на досягнутому рівні.

The methodical approach is offered to estimation of export substitution of metallurgical enterprises, which allows to estimate elasticity of substituting export realization at the internal market. Expected volumes of substituting of export of metallurgical enterprises in the conditions of decrease demand on the external markets for the maintenance of income at attained level are estimated.

Актуальность исследования. Мировой финансовый кризис наиболее сильно отразился на экономике Украины в силу индустриальной экспортоориентированной модели ее развития. Наибольшее снижение экспорта продукции наблюдалось в металлургии. Основным фактором, которые обусловил его падение, относится чрезмерная зависимость от динамики внешнего спроса, а потери прибыли связаны с небольшой емкостью внутреннего рынка. В таких условиях предприятия не могут поддерживать необходимый объем производства для