

## **ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ**

*У статті розглянуто види ринкової інфраструктури держави та особливості формування інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Особливу увагу також приділено факторам розвитку інфраструктури регіонів, її слабким та сильним сторонам, загрозам та сприятливим можливостям.*

**Ключові слова:** *зовнішньоекономічна інфраструктура, ринкова інфраструктура, ТНК (транснаціональні корпорації), зовнішньоекономічна інфраструктура регіону.*

Зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД), тобто міжнародний обмін товарами й послугами, належить до числа найбільш давніх форм міжнародних відносин. Необхідність і ефективність системи міжнародного обміну очевидна: для кожної країни характерний свій набір природних ресурсів, розміри капіталів і праці, які можуть бути використані для виробництва ВВП. Спеціалізація країни на виробництві товарів, для яких у неї є найкращі умови, дає їй змогу розширити їх випуск, використавши частину з них для продажу, а за виручені гроші закупити товари, яких не вистачає.

Виходячи з економічної доцільності, держава планує свою зовнішньоекономічну діяльність, яка відіграє важливу роль у розвитку економіки будь-якої країни, й України зокрема. Вона створює умови для економії витрат в економіці або в окремих її галузях. Плани зовнішньоекономічної діяльності націлюють на встановлення й розвиток взаємовигідних зв'язків з країнами світу. Вони мають всебічно враховувати переваги, які впливають з міжнародного поділу праці, в інтересах розвитку економіки, технічного прогресу та підвищення рівня життя народу.

На сьогоднішній день ефективність зовнішнього сектора економіки значною мірою залежить від ступеня розвитку інфраструктури. Адекватний обсяг та надійність інфраструктури визначають спроможність країни брати участь у міжнародній торгівлі, тому її розвитку приділяється значна увага.

Проблеми формування інфраструктури ЗЕД, як і проблеми економічної інтеграції, вже знайшли певне висвітлення в працях як зарубіжних, так і вітчизняних економістів, таких як Р.Л. Балакін, В.С. Будкін, І.В. Бураківський, І.С. Гринько, М.А. Дудченко, А.М. Кандиба, Г.Н. Климко, А.І. Кредисов, В.А. Міщенко, С.В. Мочерний, О.В. Плотніков, А.М. Поручник, О.І. Рогач, А.П. Румянцев, В.С. Савчук, С.І. Соколенко, І.О. Тивончук, В.І. Федосов, А.С. Філіпенко, В.К. Черняк, А.А. Чухно та ін. Однак питання розвитку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності потребує більш детального розгляду та аналізу.

Депресійні процеси у виробництві негативно впливають на стан зовнішньої торгівлі. Обсяг експорту не відповідає можливостям товаровиробників і не задовольняє державних потреб щодо валютних надходжень, які використовуються для стабілізації економіки, зниження рівня інфляції та бюджетних витрат.

Крім того, характер експорту залишається пасивно-сировинним. Навіть у країні СНД необхідно збільшити експорт продукції виробничо-технічного призначення. Негативне також сальдо в торгівлі щодо енергоносіїв, прокату кольорових металів, целюлози, деревини, каучуку. Відомо, що незадовільний стан зовнішньоекономічних зв'язків не може позитивно впливати на економіку України. Визначення умов функціонування зовнішньоекономічної інфраструктури як єдиного системного утворення, як важливої складової частини зовнішнього сектора, від ефективної дії якої значною мірою залежить результативність підприємницької діяльності України на світових ринках. Отже, особливості функціонування зовнішнього сектора економіки вимагають особливої уваги держави до зовнішньоекономічної діяльності і інфраструктури зокрема.

Інфраструктура постає як складне системне утворення, що має свої особливості розвитку, свої економічні ресурси та результати, свої цілі та функції. Але, в першу чергу, система характеризується через сукупність її складових елементів та аналіз взаємозв'язку між ними. В узагальненому вигляді класифікація елементів інфраструктури ЗЕД наводиться на рис. 1.

У сучасному світовому господарстві, з одного боку, має місце наростання глобального процесу інтернаціоналізації, а з іншого – економічне зближення країн на регіональній основі, що набирає форми економічної інтеграції. Тенденція зростання регіональної інтеграції має певні наслідки для формування інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності.

Перша особливість формування інфраструктури полягає в тому, що фактори виробництва все більшою мірою мігрують у межах інтеграційного простору, тому стає необхідним розвиток тих інфраструктурних елементів, які забезпечують швидке їх переміщення та ефективно використання на території інших країн. Це стосується шляхів сполучення та транспортних засобів, банків, страхових організацій, засобів зв'язку та передавання інформації, фондів та валютних бірж, готелів та ресторанів, митної служби тощо.

Друга особливість полягає у тому, що відбувається зміна пріоритету від розвитку зовнішньоторговельних інфраструктурних елементів до обслуговуючих елементів виробничого характеру (іноземні інвестиції, маркетинг, міжнародний лізинг тощо).



Рис. 1. Види ринкової інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності [3]

Третя особливість – виникнення специфічних інфраструктурних засобів та елементів, які обслуговують інтереси регіонального угруповання. Приклад – діяльність Європейського банку реконструкції та розвитку.

Четвертою особливістю є поєднання зусиль учасників регіонального об'єднання зі створення та спільного використання об'єктів інфраструктури [3].

У той же час значну роль в оздоровленні економічної ситуації має відігравати ефективна зовнішньоекономічна діяльність, яка включає в себе економічні відносини між окремими країнами, їх регіональними об'єднаннями, а також окремими підприємствами (корпораціями).

Перехід України до фази економічного поживлення та піднесення в нових умовах господарювання може здійснюватися за рахунок ефективного використання власного ресурсного потенціалу шляхом впровадження новітніх технологій. Основою нової економічної стратегії у сфері зовнішньоекономічної діяльності України мають бути зацікавлення людини у вільному підприємництві та розвитку товарного виробництва, а також впровадженні ринкових відносин; запровадження в обіг твердої конвертованої грошової одиниці; НТП із застосуванням активної інноваційної, інвестиційної та структурної політики; рівноправне співіснування різних форм власності.

Щоб стати рівноправним учасником загальноєвропейського процесу інтеграції, Україні необхідно докласти чимало зусиль для створення нової економічної системи; проходження стабілізаційного періоду, подолання кризи економіки; усунення бар'єрів у спілкуванні із зовнішнім світом; налагодження активних і взаємовигідних зв'язків з країнами-партнерами. Для цього має бути створена інфраструктура, сумісна із західноєвропейською та здатна функціонувати з нею в одній системі координат. Головні її елементи – це самостійні суб'єкти господарської діяльності; економічний раціоналізм у відносинах з країнами-учасницями; створення режиму вільного руху товарів, послуг, капіталів; формування мережі банків і ділових центрів для фінансування та інформаційної підтримки державних та приватних інвестиційних проектів; комплексне використання й охорона природних ресурсів; співробітництво в розвитку паливно-сировинної бази; раціональне використання енергетичних ресурсів; співробітництво в технологічному оновленні металургійних підприємств, розвитку АПК, харчової та переробної промисловості; створення сучасних телекомунікацій; розвиток уніфікованої митної системи.

Для інтеграції з економікою європейських та інших країн Україні необхідно максимально використовувати переваги міжнародного поділу праці та розташування в центрі Європи, створити сприятливий клімат для залучення іноземного капіталу та зарубіжних інвестицій. На сучасному етапі понад половину експорту України припадає на Європу. Одним з найважливіших завдань зовнішньоекономічної діяльності є диверсифікація ринків збуту та просування українських товарів у Африку, Латинську Америку, Азію з метою збільшення обсягів експорту та валютних надходжень.

Промисловий потенціал України достатній для успішного вирішення проблем забезпечення валютних надходжень, потрібних для закупівлі найнеобхіднішого з імпорту, покриття загальнодержавних потреб і сплати зовнішнього боргу. Важливо збільшити питому вагу продукції машинобудування в загальному обсязі експорту України. Необхідність підтримки державою експортерів продукції машинобудування зумовлена й тим фактором, що Захід не зацікавлений у проникненні наших товарів на світові ринки, тому створює додаткові квоти та митні бар'єри. Не дуже поспішають розвинені країни з наданням Україні вигідних кредитів під реалізацію проектів, що стимулюють експорт машинобудівної продукції [1].

---

Велике значення для формування ринкової інфраструктури за сучасних умов відіграє посилення позицій транснаціональних корпорацій (ТНК), які сприяють процесу інтернаціоналізації виробництва. ТНК – це джерело значних коштів, які можуть бути використані і на розвиток елементів інфраструктури. Діяльність ТНК сприяє розвитку науково-технічного прогресу у сфері інфраструктури. Орієнтація ТНК на отримання прибутку вимагає постійного підвищення ефективності дії інфраструктурної системи. І нарешті, за сучасних умов поширюється діяльність ТНК у сфері послуг, тобто безпосередньо в інфраструктурному секторі. Розвиток сфери послуг в Україні значною мірою буде залежати у майбутньому від розвитку українських транснаціональних корпорацій [2].

Іншим важливим фактором, який впливає на формування ринкової інфраструктури, є зовнішньоекономічна політика держави. Домінуюча роль державного сектора в інфраструктурі обумовлена декількома причинами: визнанням економічного та політичного значення інфраструктури, впевненістю, що держава може забезпечити успіх там, де ринок зазнав поразки; розумінням необхідності активних дій держави у проведенні реформ, у тому числі й у сфері інфраструктури тощо.

Держава бере на себе такі функції в регулюванні зовнішньоекономічної інфраструктури, як:

- координація економічної політики декількох країн-учасниць;
- визначення пріоритетів зовнішньоекономічної політики з метою максимальної реалізації національних інтересів України;
- удосконалення українського законодавства з урахуванням вимог іноземного партнерства;
- зменшення бюрократичних бар'єрів для розвитку ЗЕД;
- посилення захисту українських науково-технічних розробок через патенти та ліцензії;
- стимулювання фінансово-промислових груп до збільшення обсягів інвестицій в інфраструктуру;
- розробка та реалізація заходів з нарощування обсягів виробництва експортної продукції підвищеного попиту та захист внутрішнього ринку від надмірного її експорту;
- диверсифікація експорту;
- співробітництво та координація дій держави з банківським сектором та самими експортерами;
- налагодження сучасної інформаційної системи та розвиток інформаційних технологій, в тому числі систем класифікації та кодування товарів і послуг;
- зміни в системі підготовки кадрів та освіти з урахуванням вимог функціонування світового ринку [4].

Однак, з іншого боку, необмежене та постійне втручання держави шкодить ефективному та адекватному забезпеченню служб інфраструктури. Нерідко спостерігається нераціональний розподіл капіталовкладень в інфраструктуру: надмірні інвестиції у нове будівництво разом з нестачею коштів на ремонт та обслуговування, щедre фінансування другорядних проектів та дефіцит коштів для здійснення пріоритетних. Розвитку послуг в Україні перешкоджає інколи не лише технічна неефективність, але й пряме марнотратство.

Неправильний розподіл капіталовкладень призводить до створення інфраструктури, яка не відповідає потребам. Попит користувачів на послуги різної якості та вартості залишається незадоволеним, навіть коли є готовність та можливість платити за такі послуги. В Україні це особливо актуально для сфери інформаційного забезпечення. Крім того, має місце нераціональний розподіл робочої сили. Переукомплектованість кадрами стала звичайним явищем у багатьох галузях.

Без розробки й реалізації державної програми розвитку експорту продукції машинобудування Україні не піднятися до рівня розвинених держав. Ця проблема ускладнюється ще й необхідністю одночасного проведення структурної перебудови, конверсії та диверсифікації цілого ряду підприємств. Слід зазначити, що Україна виробляє багато видів наукомісткої, складної продукції машинобудування, яка зробила б честь економіці будь-якої країни світу (це літаки, трактори, автобуси, судна, ракетні космічні комплекси, верстати, турбіни та ін.).

Крім державних, є також і ринкові регулятори розвитку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності, які мають місце тому, що при розгляді будь якого регіону країни можна виділити його сильні та слабкі сторони [5]. Це наглядно подано в узагальненому вигляді у табл. 1.

Таблиця 1

## Сильні та слабкі сторони інфраструктури розвитку регіону

Сильні сторони	<p>Зручне географічне положення (місто розташоване в межах трьох відомих транспортних коридорів поблизу столиці України)</p> <p>Наявність залізничних, автомобільних, повітряних шляхів сполучення</p> <p>Відносно дешева та кваліфікована робоча сила</p> <p>Розроблено міську програму розвитку підприємництва</p> <p>Достатня кількість фінансових установ</p> <p>Наявний науково-технічний і промисловий потенціал</p> <p>Диверсифікація виробництва та добре розвинута інфраструктура підприємств</p> <p>Достатня кількість земельних ресурсів для розвитку підприємств</p> <p>Створений (в тому числі за допомогою ЗМІ) позитивний імідж підприємництва як виду діяльності</p> <p>Наявність митниці</p> <p>Позитивна динаміка зростання малого та середнього бізнесу та значна кількість ініціативних підприємців</p>
Слабкі сторони	<p>Недостатній рівень співпраці великого бізнесу з малим та бізнесу з місцевою владою</p> <p>Низька активність бізнес-асоціацій</p> <p>Недостатність представництва інтересів малого бізнесу в органах місцевого самоврядування</p> <p>Наявність бюрократії в органах влади, контролюючих та наглядових органах</p> <p>У бюджеті міста не виділяються достатні кошти на реалізацію програм розвитку підприємництва</p> <p>Недостатній рівень інформаційно-консультативної підтримки малого бізнесу, не діють бізнес-центри і бізнес-інкубатори</p> <p>Недостатній рівень роботи молодіжного бізнес-клубу</p> <p>Вузький ринок нерухомості для ведення бізнесу, недостатній рівень забезпеченості торговельними площами</p> <p>Відплив молодих кваліфікованих кадрів</p> <p>Встановлення чинним законодавством України тривалих термінів надання дозволів і погоджень</p> <p>Наявність черг при реєстрації СПД – фізичних осіб через невідповідність ергономічним вимогам наявного приміщення Єдиного реєстраційно-облікового Центру підприємництва, недосконалий режим роботи з прийому документів для проведення державної реєстрації</p> <p>Несвоєчасне виведення з житлового фонду приміщень, які непридатні для проживання (підвальні, напівпідвальні), але включені до переліку об'єктів приватизації</p> <p>Відсутність комп'ютерної бази даних щодо зовнішніх інженерних мереж</p> <p>Тривалі терміни виготовлення інвентарних справ Вінницьким обласним об'єднаним бюро технічної інвентаризації, яке є законодавчо закріпленим монополістом у цьому виді робіт</p> <p>Пасивність підприємців в отриманні інформації та недостатній рівень знань щодо чинного законодавства</p>

Аналізуючи регіони України також можливо виявити загрози та можливості для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, в узагальненому вигляді це подано у табл. 2.

Таблиця 2

### Загрози та сприятливі можливості для розвитку інфраструктури ЗЕД

Сприятливі можливості	<p>Стабільність законодавства й валютного курсу          Позитивні політичні зміни та лібералізація законодавства          Зниження кредитних ставок          Збільшення доходів населення України          Сприятливі умови регіону із нарощування виробництва сільськогосподарської сировини для харчової і переробної промисловості          Проведення реструктуризації існуючих виробництв</p>
Загрози	<p>Нестабільність законодавства (податкового і митного) та валютного курсу, введення нових податків, які жодним чином не підтримують розвиток місцевої економіки          Ліквідація спрощеної системи оподаткування, обліку і звітності СПД          Політична та економічна нестабільність в країні          Прихід на ринок великих компаній та глобалізація у сфері торгівлі і послуг          Підвищення кредитних ставок          Свавілья та упередженість контролюючих органів і дозвільних служб, зростання бюрократії          Зменшення сировинної бази може призвести до банкрутства підприємств харчової промисловості          Підвищення рівня стандартів у результаті вступу України до СОТ          Зміна системи індексації вартості землі та ускладнення процедури відведення землі і продажу земельних ділянок          Погіршення демографічної ситуації          Міграція висококваліфікованих трудових ресурсів</p>

Для забезпечення ефективного надання послуг інфраструктури необхідно змінити існуючі стимули для постачальників послуг за допомогою трьох інструментів:

– управління інфраструктурою як комерційною, а не адміністративною структурою. Надання послуг інфраструктурою має відповідати концепції галузі, що реагує на попит споживачів. Для забезпечення комерційної орієнтації інфраструктури у багатьох випадках необхідна участь приватного сектора в управлінні, фінансуванні або володінні об'єктами інфраструктури;

– розвиток конкуренції безпосередньо (де це можливо) або за допомогою непрямих методів. Конкуренція може бути введена внаслідок лібералізації доступу до видів діяльності, що не мають технологічних перешкод, шляхом проведення конкурсних торгів на отримання виключного права обслуговування там, де мають місце умови природної монополії, та шляхом лібералізації діяльності з виробництва альтернативних послуг;

– надання користувачам та іншим зацікавленим сторонам можливості виявити свою думку та передача їм реальної відповідальності. У тих випадках, коли діяльність інфраструктури тягне за собою важливі зовнішні наслідки, позитивні або негативні, або коли відсутня достатня ринкова дисципліна, ці проблеми доводиться вирішувати іншими способами державного регулювання. Користувачі та інші зацікавлені сторони мають бути представлені у ході планування та регулювання послуг інфраструктури, а в деяких випадках вони повинні мати можливість виступати з ініціативою розробки, експлуатації та фінансування проєктів.

Державне та приватне формування та використання об'єктів інфраструктури має йти паралельно. Такий розвиток можливий за умови проведення певних економічних заходів, а саме:

– децентралізації та участі користувачів з метою збільшення віддачі від товарів суспільного споживання, таких як шляхи місцевого значення та покращання колективної діяльності, такої як технічне обслуговування (що може стосуватися трубопроводів, портів, залізниць тощо);

– раціональних бюджетних асигнувань на національні програми капіталовкладень з метою збільшення соціальної цінності основних інфраструктурних мереж, таких як національні магістральні шляхи тощо;

– жорсткої цільової спрямованості субсидій, орієнтованої на підтримку вітчизняних експортерів;

– перегляду системи ціноутворення, регулювання, розробки проектів розвитку інфраструктури з урахуванням впливу зовнішніх ефектів;

– методики планування проектів, які охоплюють економічні, екологічні, соціальні та галузеві інтереси.

Забезпечення комплексного характеру розвитку інфраструктури зовнішнього сектора, створення умов її функціонування як цілісної системи можливе лише за наявності цілеспрямованих зусиль держави та комерційних інститутів, ефективної взаємодії національних та міжнародних установ, односпрямованої дії політичних й економічних факторів.

### Список використаної літератури

1. Кредісова А.І. Управління зовнішньоекономічною діяльністю / А.І. Кредісова. – К.: 1997. – С. 382–388.

2. Кузнецова Н.В. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні / Н.В. Кузнецова. – К.: СПЛАЙН, 1998.

3. Почерніна Н.В. Ринкова інфраструктура зовнішньоекономічних зв'язків України: автореф. дис. ... канд. екон. наук / Н.В. Почерніна. – К., 1999.

4. Почерніна Н.В. Державні та ринкові регулятори розвитку інфраструктури зовнішньоекономічної діяльності в Україні / Н.В. Почерніна // [http://www.gusnauka.com/SND/Economics/2\\_rochernina.doc.htm](http://www.gusnauka.com/SND/Economics/2_rochernina.doc.htm) – вільний. – Заголовок з екрана. – Мова українська.

5. Федорець Л.М. Шляхи покращання інфраструктурного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності регіональних аграрних підприємств

*В статье рассматриваются виды рыночной инфраструктуры государства и особенности формирования инфраструктурного обеспечения внешнеэкономической деятельности предприятий. Особое внимание также уделяется факторам развития инфраструктуры регионов, её слабым и сильным сторонам, угрозам и благоприятным возможностям.*

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая инфраструктура, рыночная инфраструктура, ТНК (транснациональные корпорации), внешнеэкономическая инфраструктура региона.

*In the article different types of market infrastructure of state and infrastructural enterprises foreign activity essence are considered. Special attention is also placed on the factors of development infrastructure in the region, its strengths and weaknesses, threats and opportunities.*

**Key words:** external economic infrastructure, market infrastructure, transnational, external economic regional infrastructure.

Надійшло до редакції 15.04.2011.