

ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ І ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

УДК: 338.49:639.3

ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ (з використанням матеріалів по Азовському морю)

М.Г.ІГНАТЕНКО – д. г. н., професор,
Л.О.МАРМУЛЬ – д. е. н., професор,
В.О.МАЛІЄВ – к. с.-г. н., доцент,
І.О.ПИЛИПЕНКО – аспірант Херсонський ДАУ

Морегосподарський комплекс (МГК) є складовою частиною народного комплексу країни (регіону), це поліфункціональне призначення територіально-господарського утворення з головною спеціалізацією на відтворення і видобуток рибної продукції.

Криза, що настала в економіці країни, не менша, а в ряді випадків ще гостріше виявила в рибогосподарському підкомплексі, де виробництво і споживання риби та рибогосподарської продукції знизилось з 20,6 (1991р.) до 2,6 кг (2001р.) на душу населення, тобто в 8 разів. Тому пошуки шляхів відтворення продуктивності рибогосподарського підкомплексу в найближчі роки є дуже актуальним науково - практичним завданням.

У даному випадку зупинимося на одній, дуже важливій проблемі відродження рибогосподарського підкомплексу МГК – стану його інфраструктурного забезпечення.

Формування збалансованого, конкурентоздатного продовольчого ринку – одне з найбільш важливих завдань, що постало перед Україною при практичному вирішенні проблем її державної самостійності. Мова йде про створення науково обґрунтованого, екологічно безпечного та екологічно ефективного продовольчого ринку, здатного не лише задовольняти головні внутрішні потреби в продуктах харчування, але й вивести Україну в число сталих конкурентоспроможних країн світу з цілого ряду важливих сільськогосподарських продуктів. У першу чергу тих, для виробництва котрих Україна має унікальні умови, що впливають з притаманних її те-

риторії переваг географічного положення на просторі земної кулі і пов'язаною з цим економічною можливістю відтворення їх у формі своєрідної диференціальної ренти географічного поділу праці у світовому сільському господарстві.

Аналіз стану розвитку сільського господарства країни свідчить, що тривалий історичний час Україна була не в змозі використовувати наявні позитивні передумови для різкого збільшення сільськогосподарських продуктів, у першу чергу рослинництва з причини розбалансованості головних пропорцій між окремими її ланками та структурами, недостатнім рівнем розвитку інфраструктури.

Мова йде передусім про порушення, а в цілому ряді випадків цілеспрямованого порушення, головних пропорцій: між базовими виробничими галузями та виробництвами і так званими "другорядними" інфраструктурними галузями та підприємствами, у результаті чого зводились нанівець усі "лозунги" "наздогнати і перегнати" передові країни світу – конкурентів по економічному змаганням в галузі відтворення висококонкурентної харчової продукції.

Рибпромисловий підкомплекс містить в собі значну кількість інфраструктурних ланок господарства і цим він не відрізняється зокрема від агропромислового комплексу країни в цілому, і зокрема його центральної ланки - продовольчого комплексу.

Велика територіальна розосередженість окремих ланок рибпромислового підкомплексу, віддаленість, зокрема океанічного рибного флоту від матеріально-технічного постачання та ринку збуту кінцевої продукції, об'єктивно зумовлюють високу питому вагу інфраструктурних витрат в регіональних морегосподарських підкомплексах.

Як відомо, економічна сутність морегосподарського комплексу (МГК) полягає у перетворенні окремих розрізнених видів діяльності в єдине, орієнтоване на високий кінцевий результат інтегроване виробництво. Екологічний аспект розвитку МГК полягає у забезпеченні науково обґрунтованого раціонального природокористування, насамперед водокористування, збереження довкілля, покращення поживчих якостей морських продуктів харчування. Разом з тим, треба враховувати і зворотні процеси – вплив екологічних факторів на розвиток і розміщення продуктивних сил МГК. Вони викликають необхідність екологізації території розміщення окремих ланок МГК, встановлення екологічно оптимальних меж їх концентрації. Кінцева мета функціонування МГК акумулюється у забезпеченні його соціальних функцій – відтворенні здорових трудових ресурсів; збалансованості по всіх групах харчових товарів споживчого ринку; вирішенні соціальних проблем сільського і міського насе-

лення як генофонду нації.

Тому МГК в цілому і його окремі ланки (підкомплекси) повинні характеризуватися насамперед цілісністю, високим рівнем узгодженості технологічних, правових та соціальних зв'язків між його окремими складовими і, додамо, мають бути науково обґрунтовані і забезпечені інфраструктурними елементами. Справа в тому що, якого б високого рівня розвитку не досягли окремі ланки МГК, недостатня забезпеченість їх холодильними установками, переробними потужностями, прянощами, якісною тарою, мережею магазинів по реалізації та інше негативно впливає на ефективний комплексний розвиток МГК. Таким чином, інфраструктура виступає важливим комплексоутворюючим фактором (елементом), вагомою сполучною ланкою між всіма сферами рибопродовольчого виробництва в процесі його функціонування.

Термін "інфраструктура" походить від двох латинських слів "інфра" – нижче, під, і "структура" – склад, побудова. Назва, таким чином, підкреслює загальну властивість всіх інфраструктурних галузей – допоміжне, обслуговуюче значення. В економіці інфраструктурою вважають галузі, які створюють необхідні умови для базових ланок виробництва: відтворення сировинної бази - рибних запасів; вилов риби, попередня їх обробка і завіз в центри промислової переробки, або в систему торгівлі. Таким чином, можна уточнити, економічна категорія "інфраструктура" відображає економічні відносини з приводу виробництва і споживання послуг.

В основі визначення інфраструктури – також її функціональне призначення в процесі відтворення, задоволення певного комплексу екологічних і соціально-екологічних потреб. Відокремлює інфраструктуру і те, що це – особлива сфера застосування суспільної праці, за допомогою якої створюються споживчі вартості сфери послуг, звідси, в широкому розумінні, інфраструктуру визначають як сукупність різноманітних галузей, функціонування яких направлене на задоволення всього комплексу потреб в послугах.

Особливий інтерес до інфраструктури виник в останні десятиріччя ХХ ст. (60 -90 рр.), коли витрати на їх утримання почали зростати в результаті загального ускладнення виробництва. Сучасна тенденція світового розвитку (у тому числі і в галузях морегосподарського комплексу) полягає у постійному розширенні масштабів інфраструктури, підвищення її ролі в економіці. Прямі та зворотні зв'язки інфраструктури відіграють все більш значну роль в забезпеченні збалансованого і пропорційного суспільного відтворення.

У цих умовах принципове значення має класифікація галузей інфраструктури взагалі, та інфраструктури МГК зокрема. Загальноприйнятим є поділ інфраструктури на виробничу і соціальну. З по-

чатку 80-х років (XX ст.) у науковій літературі стверджується думка, що інфраструктура повинна вимагати формування інституціональних (інституційних) галузей, що охоплюють всю систему державного управління, а також науки і наукового забезпечення. З початку 90-х років виділяють екологічну інфраструктуру. Такий підхід є найбільш відповідним потребам практики господарювання. Разом з тим, на нашу думку, чітку межу між виробничою і невиробничою сферами, між основними галузями продуктивних сил та інфраструктурою провести досить важко. Це пояснюється тим, що у складі підприємств та організацій можуть бути підрозділи з невиробничими функціями, а в невиробничій сфері є елементи виробничої інфраструктури. Тому при визначенні належності господарських об'єктів до виробничої інфраструктури (ВІ) необхідно насамперед керуватися її економічним змістом, що виробнича інфраструктура - це комплекс галузей, які створюють загальні кращі умови для функціонування основного виробництва. Галузевий підхід, крім раніше названих основних галузей, дозволяє виділити у складі ВІ будівельну інфраструктуру МГК (морегосподарського комплексу), суднобудівництво, портове господарство, тощо. Це дозволить більш чітко і повно оцінити роль галузей виробничої інфраструктури у збалансованому розвитку основних виробництв.

Регіональний підхід дає змогу визначити виробничу інфраструктуру регіону як систему галузей, що дають окремим частинам регіону розвиватися в тих напрямках, які зумовлені різноманітністю їх ресурсів та умов. При цьому виробнича інфраструктура може розглядатися як цілісна система, елементи якої тісно взаємодіють між собою (спільні під'їзні дороги, холодильники, тощо). Виступаючи матеріальною основою розвитку зв'язків між сферами МГК, галузі виробничої інфраструктури забезпечують його функціонування за однією цільовою програмою, орієнтованою на більш високі кінцеві економічні результати.

Слід зазначити, що дослідження інфраструктури зокрема продовольчого комплексу (ПК) і головних його ланок знайшло відображення в роботах таких відомих українських вчених як С.І.Дорогунцов, П.П.Борщевський, Л.Г.Чернюк, Б.М.Данилишин, М.Ф.Голіков, А.Г.Топчів, І.Ф.Чернявський, В.П.Красовський. Разом з тим в умовах переходу до ринкових основ господарювання, необхідності забезпечення сталого розвитку продуктивних сил все більшого значення набуває наукове обґрунтування екологічної сутності виробничої інфраструктури та її практичного значення у вирішенні екологічних проблем. Усі головні галузі ВІ наділені важливими екологічними функціями. Від стану, наприклад, сільового господарства залежить відсоток загибелі хамси, тюльки та іншої

маломірної масової риби, яка вибраковується, а потрапивши знову в воду погіршує її екологічний стан.

Особливу екологозабезпечуючу роль відіграє складське господарство; розміщення мінеральних добрив та хімічних засобів захисту рослин безпосередньо на узбережжі морів та лиманів. Від цього залежить вірогідність прямої інтоксикації довкілля. Особливий екологічний вплив на характер всіх виробничих процесів в сільському господарстві складає гідромеліоративна мережа в зонах інтенсивного зрошення території. У морегосподарському комплексі великого значення набувають зарегулювання рік, що впадають в Азовське і Чорне моря; характер узгодженості скиду води греблями водосховищ з вимогами ділянок нересту; забруднення акваторії морів та рік нафтопродуктами, тощо.

Прямі екологічні функції виконують очисні споруди, які застосовуються в тваринництві та рибопереробних галузях. В зв'язку з цим виробничу інфраструктуру МГК можна визначити як взаємопов'язану сукупність галузей та видів діяльності, направлених на створення необхідних умов для екологічно та економічно ефективного функціонування галузей рибодобувної і рибопереробної промисловості МГК, а також рибоспоживчого ринку шляхом надання їм виробничих послуг, а також здійснення міжвиробничих зв'язків. Розвиток ВІ в рамках МГК забезпечує і прискорює господарську діяльність основних ланок і виробництв комплексу, надає можливості для ефективного використання ресурсного потенціалу морів та вирішення екологічних проблем.

Є можливість виділити дві групи галузей у складі ВІ МГК згідно з їх функціональною значимістю. Насамперед, це галузі сервісу на риболовних суднах, які забезпечують ефективність власне процесу вилову морепродуктів і матеріально-технічне постачання, ремонт і технічне обслуговування. Друга група – це галузі, які забезпечують безперервний рух продукції до споживача через систему вилову, зберігання, первинної обробки, фасування, збуту риби і рибопродуктів. До них віднесемо сховища, холодильники, таропакувальне господарство.

У роботах та класифікаціях ВІ багатьох учених у її складі виділяється також будівництво, зв'язок, науково-технічна інфраструктура. Але нам здається, більш правильний погляд дослідників (Г.А. Волощук, 1989, Н.М. Ветренко, 1993), які відносять будівництво до базової галузі матеріального виробництва. Зв'язок, як і торгівлю та громадянське харчування, слід відносити до соціально-побутової інфраструктури. Щодо науково - технічної інфраструктури, то вона складає окрему групу галузей.

Специфіка морегосподарського комплексу (територіальність-

акватеріальність, ресурсоемність, сезонність, просторово-часовий розрив між виробництвом (ловом) і збутом та споживанням морепродукції) дозволяє віднести його до найбільш інфраструктуроємних комплексогосподарських утворень. Інфраструктура належить до найбільш затратних ланок МГК. Разом з тим для ВІ МГК характерна досить швидка окупність затрат: її термін становить 3-4 роки (за рахунок високих цін на більшу частину рибної продукції), що вдвічі швидше порівняно з іншими галузями господарства.

Слід відзначити, що галузі ВІ МГК, незважаючи на різноплановість (наприклад, таропакувальне господарство, матеріально-технічне забезпечення) мають загальні властивості та особливості організації і розвитку. До таких властивостей ВІ МГК належить насамперед те, що її галузі мають допоміжне, обслуговуюче значення.

Затрати у ВІ окуповуються продукцією основних галузей МГК-рибопереробною промисловістю та консервами.

Галузі виробничої інфраструктури значною мірою визначають господарський потенціал району, його екологічно-економічну ємність, тобто здатність прийняти нові підприємства галузі без великих сукупних витрат. Це зумовлюється великою інерційністю галузей ВІ. В свою чергу, інерційність полягає не лише у більш довготривалих строках експлуатації, але й нарощуванні нових інфраструктурних елементів на існуючий опорний каркас.

Враховуючи, що інфраструктура обслуговує МГК у цілому, найбільш ефективним для її дослідження є комплексний підхід, який поєднує територіальний, регіональний, галузевий, соціальний, екологічний, історичний аспекти. Разом з тим виділені 2 групи виробничої інфраструктури мають різні ступені та якості впливу на основі ланки етапів виробництва, кінцевий результат функціонування МГК. Між елементами ВІ виділяють різноманітні зв'язки, які перетворюють її на динамічну систему. Забезпечення безперервного функціонування виробничого процесу, де кожна наступна стадія реалізує результати попередньої, зумовлюється саме збалансованістю передавального механізму, на який перевіряється інфраструктура. Разом з тим, ефективність функціонування ВІ МГК залежить також від тісноти її зв'язків з галузями основного виробництва.

Елементи виробничої інфраструктури МГК різноманітні також за своїми техніко-економічними характеристиками. Одні з них мають лінійний характер розміщення, інші крапковий або ареальний.

Транспортні системи, мережі енергозабезпечення, водопостачання наділенні такими характеристиками як напрями, пропускна і спроможність. Точкові елементи – (цехи по переробці, сховища,

холодильники і таке інше) характеризуються місцезнаходженням, ємністю, потужностями. Ці властивості необхідно враховувати при обґрунтуванні розміщення елементів ВІ.

Удосконалення територіальної організації виробничої інфраструктури МГК, його базових галузей значною мірою визначається функціонуванням транспорту. Транспорт, який обслуговує рибогосподарський підкомплекс МГК, відзначається певною специфікою. Вона полягає у величині його територіальній розосередженості, віддаленості регіонів виробництва і збуту сировини та продукції, особливостями предмету перевезень (рибна неконсервована продукція дуже швидко псується).

Разом з тим ступінь розвитку шляхово-транспортних умов значною мірою залежить від історично - господарського розвитку та місця того чи іншого регіону у загальнодержавному поділі праці. Сучасні шляхові магістралі не тільки скорочують витрати на перевезення вантажів, але й ставлять віддалені райони у приблизно однакове становище з рибопереробними підприємствами, розташованими поблизу великих міст, тобто зменшують економічну нерівність у місцерозташуванні земель. На регіональному рівні оптимізація розміщення елементів транспортної мережі передбачає насамперед правильний вибір напрямку можливого будівництва доріг і вдосконалення існуючих. Як правило, особливості конфігурації існуючих авто- та залізничних шляхів полягають у тому, що в центральній частині регіонів давнього освоєння щільність шляхів значно збільшена, ніж на периферії. Це не дозволяє раціонально використовувати можливості базових підприємств (виробництв), які знаходяться на різній відстані від центру, а також у випадку, коли мають місце зустрічні перевезення. Тому при реконструкції або розширенні існуючої мережі доріг необхідним є будівництво шляхів, насамперед у периферійних зонах, у напрямі "закільцювання" радіально - променевих шляхових систем.

У системі регіонального забезпечення ефективності МГК особливо гострою проблемою залишається стан шляхової мережі сільської місцевості. Оскільки це стосується регіонів з малою щільністю та нерівномірним розміщенням сільських поселень (у т. ч. Причорноморському регіоні, ця щільність сільського населення нижча в Україні). На сільських шляхах збільшується кількість машин, зростає їх вантажна ємність, збільшуються обсяги забруднення пришляхових територій. В результаті посилюється невідповідність раніше забудованих шляхів сучасному рівню інтенсивності руху. Все частіше виникає необхідність в їх реконструкції і ремонті, що вимагає додаткових капітальних вкладень. З розширенням шляхової мережі збільшується і потреба в ресурсах на її підтримку в но-

рмальному експлуатаційному стані.

Перехід до ринкових відносин вимагає запровадження нової техніки і найбільш раціональних форм організації рибогосподарського підкомплексу МГК. У зв'язку з цим доцільним є формування в прибережній зоні потужних інженерно-економічних служб, органів технічної інформації, ремонтних баз, які б були здатні обслуговувати рибопереробні підприємства всіх форм власності, більшості з яких не під силу утримувати інфраструктурні підрозділи. У зв'язку з цим уявляється доцільним підвищена концентрація галузей інфраструктури, централізація її об'єктів шляхом утворення інфраструктурних об'єднань, у т.ч. приватизованих. Якщо звернутися до нашої господарської практики, то можна відзначити: при загальному дефіциті в країні виробляється певна кількість продукції, яка не знаходить збуту. До неї належить ряд рибодобувних суден і рибопереробних машин і застарілі, як на сучасні вимоги, риболовні сіті (побудовані на органічній основі вони гниють). Значна кількість машин та обладнання вітчизняного виробництва служить порівняно з зарубіжними зразками на 15 і навіть 30% менше часу, передбаченого нормативами. Крім того, поява та розвиток значної кількості відносно невеликих акціонерних підприємств, зокрема рибопереробної промисловості, зумовлює нові потреби у менш потужній, але більш різноманітній техніці, яка насичена автоматикою, електронікою, відповідає ресурсозберігаючому типу природокористування. Подібна ситуація складається і безпосередньо в рибодобувній галузі, де найбільш ефективними стають т.з. "середні" рибодобувні судна та рефрижератори, замість надпотужних, великогабаритних.

Особливі умови на науково-технічну переорієнтацію ВІ складаються у сфері зберігання та реалізації продукції МГК. У цілому, зростаючі вимоги до продовольчої продукції насамперед вимагають підвищення її якості. Для цього потрібно збільшення мережі сховищ, складів, холодильних установок, які відповідали б сучасним вимогам. Необхідними є наявність спеціалізованого автотранспорту, забезпеченість різними видами тари і пакувальних матеріалів. Вкрай недопустимо, коли до 70% свіжовиловленої в Азовському морі хамси і кильки йде на засолку, тобто переробляється в низькоцінний продукт, у той же час після обробки в прянощах ціна кильки, наприклад, в 3-4 рази вища, не кажучи вже про переробку в шпроти та іншу делікатесну продукцію, доходність яких ще в кілька разів вища за солону кильку.

Перехід держави до ринкової моделі господарювання вимагає використання нових економічних концепцій. Серед них назвемо концепцію маркетингу як основу дослідження ємності ринку та за-

безпечення прибуткового життєвого циклу та збуту товарів.

У такому розумінні з маркетингом тісно пов'язана виробнича інфраструктура, елементи якої можуть бути важливими складовими частинами МГК. Принципи маркетингу як системи, обґрунтовані західними економістами, дозволяють нам не витратити зусилля та час на забезпечення вдосконалення механізму товарно-грошових відносин. Так, відомі економісти Заходу, у т.ч. Ф.Котляр, виділяють 2 типи ринку "ринку продавця" і "ринку покупця". Головна особливість "ринку продавця" – пріоритетне становище виробника по відношенню до споживача. Стратегія маркетингу полягає в тому, що спочатку розробляється і виробляється товар, потім відбуваються пошуки споживача і методів інтенсивного збуту. За такого підходу в певний момент "ринку продавця" стає головним гальмом на шляху науково - технічного прогресу, оновлення виробництва і технологій, появи нових високоякісних товарів і послуг. Не важко зробити висновок, що наша економіка все ще перебуває в ситуації "ринку продавця", який до того ж не повністю сформувався. Він ускладнений також диктатом виробників, безправністю споживачів і хронічним дефіцитом. Навіть на зовнішньому ринку ми намагаємося продавати те, що маємо, а не те, що там могло б користуватися попитом. Зрозуміло, що "ринку продавця" повинен замінити більш прогресивний соціально-орієнтований "ринку покупця". У процесі формування ринку нового типу соціальної і виробничій інфраструктурі належить особлива роль. Вона повинна займатися збором інформації про потреби споживача, науковим обґрунтуванням основного виробництва, організацією реклами тощо.

Література:

1. Дорогунцов С.И., Федорищева А.Н. Устойчивость развития эколого-экономического потенциала Украины и ее регионов / Экономика Украины. – 1996. - №7. – с.4 – 17.
2. Морехозяйственный комплекс / Б.В. Буркинский, В.Н. Степанов, В.А. Дергачев и др. – К.: Наук. думка, 1991. – т.1. – 252 с.
3. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії. К.: Вища школа, 1996. – 230 с.
4. Поповкін В.Н. Регіонально-цілісний підхід в економіці. – К.: Наук. думка, 1993. – 210 с.
5. Данилишин Б.М., Дорогунцов С.І., Міщенко В.С. Природно-ресурсний потенціал сталого розвитку України. – К.: РВПС України. – 1999. – 715 с.