

## АНАЛІЗ СТАНУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ХЕРСОНСЬКОГО РЕГІОНУ

*Власенко Г. О.*

---

*В статті проаналізовано стан виробничої інфраструктури регіону, котра являється складовою розвитку регіону, передумовою покращення показників економічного та соціального рівня.*

**Постановка проблеми.** Будь-який регіон являється частиною господарського комплексу держави. Особливу важливість набуває створення системи аналізу та прогнозування на рівні регіону, що в повній мірі відноситься і до проблеми формування ефективної інфраструктури. Об'єкти інфраструктури локально прив'язані до територій та безпосередньо працюють на задоволення потреб виробництва, бізнесу та населення певного регіону.

Загалом функціонування виробничої інфраструктури, в умовах розвинутого ринку та в перехідний період мають суттєві відмінності. Якщо в країнах з розвинутою ринковою економікою інфраструктура діє як добре налагоджений механізм, то в перехідний період відбувається лиш її становлення.

Оскільки Україна знаходиться в постсоціалістичному періоді переходу до ринку, то на виробничу інфраструктуру навантаження збільшується, функції її ускладнюються, з'являються нові форми інфраструктурної діяльності. Основні ланки інфраструктури або ще не сформовані, або діють неефективно через відсутність комплексності. Загалом охарактеризувати інфраструктуру можна як застарілу, із низьким попитом на інновації, зношеність.

Значимість пропонованої теми полягає в тому, щоб проаналізувати інфраструктуру окремого регіону з особливостями функціонування, що обумовлені роллю, місцем та функціями галузей інфраструктури в територіальній структурі господарства, та техніко-економічними особливостями.

**Формулювання цілей.** Та на основі проведеного аналізу з'ясувати, які заходи щодо удосконалення необхідно здійснити для формування ефективної та стабільної діяльності інфраструктури, що являється однією з найважливіших умов розвитку регіону: поживлення діяльності підприємств, підвищення економічних показників.

**Аналіз останніх наукових результатів.** В сучасній економічній

теорії аналіз інфраструктури – незмінно актуальна тема. Існує велика кількість різноманітних визначень інфраструктури.

Виходячи з більшості формулювань виробнича інфраструктура – це комплекс галузей господарства, обслуговуючих промислове та сільськогосподарське виробництво: будівництво доріг, каналів, портів, мостів, складів, енергетичне господарство, залізничний транспорт, зв'язок, водозабезпечення і т. д.

В економічному сенсі інфраструктура володіє кількома дуже важливими характеристиками. По-перше, всі складові цієї галузі не складають цінностей, та затрати на створення інфраструктури можуть окупитися лиш після того, як почнуть давати продукцію виникаючі завдяки їй виробничі галузі. По-друге, сучасне виробництво не може розвиватися в конкретному регіоні, якщо він не забезпечений інфраструктурою, тобто створення інфраструктури, повинно випереджувати господарське освоєння території. По-третє, рівень розвитку інфраструктури визначає в кожний даний момент можливості всебічного розвитку регіону. А також, стан інфраструктури – це основний стратегічний засіб розвитку регіону.

**Виклад основного матеріалу.** Напрямки розвитку інфраструктури залежать від специфіки регіону та галузей, тому проаналізувати виробничу інфраструктуру Херсонської області неможливо без охарактеризування особливостей території та структури виробництва.

Основною перевагою, котра формує інфраструктуру міста та області, являється вигідне економічно-географічне положення – це безпосередня наближеність до моря, вихід на Азово-Чорноморський басейн та Дніпровську річну магістраль. Загальна територія області складає 28,50 тис. км<sup>2</sup>. Основна зосередженість зайнятих в виробництві в містах, їх всього в області 9. Населення області близько 1,16 млн. чол. Кількість зайнятого населення у всіх сферах економічної діяльності – 505,6 тис. чол., з них в промисловості 60,1 тис. чол., в сільському господарстві – 138,9 тис. чол., в будівництві – 14,5 тис. чол.

Основними галузями в промисловому комплексі регіону являються паливна, харчова промисловість, а також машинобудування та металообробка, виробництво електроенергії та тепла.

Спеціалізацією народного господарства Херсонської області являються: промисловість (суднобудування, сільськогосподарське машинобудування, радіоелектронна та електротехнічна промисловість, нафтопереробка, легка промисловість), агропромисловий та рекреаційний комплекси. Серед промислових підприємств насамперед необхідно відмітити Херсонський суднобудівний завод, завод «Херсонські комбайни», АО «Херсоннафтообробка» та завод «Сокіл» в Новій Каховці, котрий спеціалізується на випускі радіо продукції.

Сільське господарство області спеціалізується, в першу чергу, на

виращуванні якісного зерна озимої пшениці, кукурудзи, соняшника, а також овочевих культур: кавуни, помідори. В силу сприятливих кліматичних умов тут розвинені садівництво, виноградарство та тваринництво м'ясо-молочного напрямлення.

Загальна кількість сільськогосподарських угідь складає 2033,2 тис. га, з них 1970,5 тис. га – орні землі, пасовища займають 155,6 тис. га. Окрім того, в області налічується 431,1 тис. гектар зрошених земель, котрі складають 22% від всіх сільськогосподарських угідь України(1)

Так як виробнича інфраструктура являється комплексом обслуговуючих галузей, тому проаналізуємо інфраструктуру Херсонщини поетапно, кожен галузь.

Найпотужнішою ланкою виробничої інфраструктури являється транспорт. До транспортної системи Херсонської області входить автомобільний, залізничний та водний (морський, річковий) види транспорту.

Херсонщина – транзитна область з потужною багатогалузевою транспортною системою, в склад якої входять залізничний, морський, річковий, автомобільний транспорт. Це дає можливість доступу з Херсонської області до будь-якого куточка України та в інші країни.

Через територію Херсонської області пролягають два міжнародні транспортні коридори: Чорноморська економічна спілка (ЧЕС), котра формує транспортні потоки країн Близького Сходу та Балканського півострова в напрямку Маріуполя та Ново-Азовська; та Євразійський транспортний потік із країн Європи через Чорноморські порти в Крим, Росію, країни Закавказзя та Сходу.

Херсон знаходиться на перехресті автомобільних доріг Ростов-Одеса-Сімферополь. Через місто проходить Одеська залізнична магістраль, працюють річковий та морський порти.

Автодороги. Через територію херсонської області пролягають автодороги республіканського значення (350км), та автошляхи місцевого значення: досить густа сітка, її загальна довжина складає 5090км, з них 4980км. з твердим покриттям. Перевезення вантажів автомобільним транспортом в 2009 році складає 13292.3 тис. тон, що на 1% менше порівняно з 2008 роком., тенденція пасажироперевезень також характеризується зниженням на 1% 2009 року (82691,5 тис. пас.) по відношенню до 2008 [3].

Загалом в Україні протягом останніх двадцяти років протяжність автомобільних доріг практично не збільшувалася, їх щільність значно менша, ніж у розвинутих країнах Незадовільним є стан автомобільних доріг, зокрема 51,1 відсотка доріг не відповідають вимогам до рівності, 39,2 відсотка - до міцності Середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських державах, показники Херсонської області не є виключенням, а навіть є ще більш

негативними в порівнянні з наведеними [2].

Залізничний транспорт. По території області проходить 452,3 км залізничних колій, що пов'язують Херсон з Миколаєвом, Запоріжжям та Кримом. Основні вантажопотоки: нафта та нафтопродукти, руди кольорових металів, хлібні вироби.

Водний транспорт. Херсонський річковий порт – це транспортний вузол, де здійснюється взаємодія річного, морського, залізничного та автомобільного транспорту.

На сьогодні порт має в своєму складі вантажні райони в містах Херсон та Гола Пристань, службу пасажирських перевезень, портовий флот, ремонтні майстерні по ремонту флоту та портового господарства, об'єкти соціального значення.

Вантажний район порту займає територію близько 15 га, з підхідним каналом довжиною 700м. Порту належать 7 вантажних причалів довжиною 887 п.м., 24800 кв.м. обладнаних складських площадок, 1300 кв. м. закритих складських приміщень, 10 кранів вантажопід'ємністю 10 та 20 тон, 4 плавучі крани.

Порт здійснює переробку експортно-імпортних вантажів, таких як металопрокат, металобрухт, ліс круглий та пиляний, вугілля, кокс, мінеральні добрива, феросплави, контейнери, а також мінерально-будівні вантажі та продукцію сільського господарства (зерно, соняшник).

В останні роки щорічний обсяг переробки вантажів в порту складають близько 500тис. тон.

Порт надає послуги по експедируванню вантажів, комплексному обслуговуванню флоту.

Херсонський морський торговий порт перероблює всі види вантажів (окрім наливних). Він має спеціалізовані причали (довжиною 1,6 км.) для перевантаження генеральних, навалочних, насипних харчових та важковагових вантажів, спеціалізований комплекс по перевантаженню зерна, криті склади, плавучі складські ємності та відкриті складські площадки для зберігання вантажів, кар'єр для добичі піску, надійний зв'язок з береговими об'єктами та суднами.

Електрозабезпечення регіону, тепло забезпечення. Енергозабезпечення регіону здійснюється ВАТ «ЕК «Херсонобленерго», яке являється монопольним постачальником електроенергії. Через недостатність інвестицій в модернізацію та удосконалення наданих послуг в регіоні спостерігається дефіцит потужностей, перевантаження гілок.

Повітряні лінії електропередачі та підстанції збудовані, ще до 70-х років минулого століття, в зв'язку з чим основна їх частина потребує реконструкції та заміни. На жаль останні роки практично не вводились нові підстанції та лінії, не виконувалась модернізація існуючих [5].

Діюча мережа не може забезпечити зростаючий попит на послуги.

Складське господарство в комплексі виробничої інфраструктури є важливим елементом. Адже це господарство забезпечує оптимізацію руху та розподілення товарів, безперебійне постачання запасами споживачів, зберігання технічних засобів, запасів, інших товарно-матеріальних цінностей. Від цієї галузі багато залежить в сільському господарстві: забезпеченість зберігання продукції та добрив. Також розвинене складське господарство є основою активної оптової торгівлі. Для України загалом характерно є те, що витрати підприємств на утримання запасів складають – 18,1%, та складські витрати – 28,5% від загальних витрат підприємства з іншої сторони витрати на збереження товару становлять близько 15% від роздрібно вартості товарів, при показнику близько 3%, в країнах Євросоюзу. Що ж стосується забезпеченості Херсонського регіону складами, то ситуація не зовсім задовільна, адже проаналізувавши кількість оголошень з приводу здачі складів, то пропозиція в Херсонській області налічує лише 3 комплекси [4].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На основі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки.

Вплив виробничої інфраструктури на соціально-економічні показники розвитку території відображається в показниках в грошовому вираженні і приводяться в порівняння до базового року. Для оцінки ролі виробничої інфраструктури в розвитку регіону використовуються такі показники як: ВВП території, продуктивність підприємств, випуск приватних підприємств, доходи населення, рівень заробітної платні, конкурентоздатність регіону, ріст зайнятості. На зміну цих показників прямо чи впливає рівень розвитку інфраструктури.

На даному етапі господарювання виробнича інфраструктура Херсонської області характеризується, як невідповідна до вимог сучасної економіки. Вона не відповідає основним критеріям, до яких відносяться: комплексність елементів інфраструктури; взаємозалежність; низька собівартість наданих послуг; високий рівень управління об'єктами та функціями інфраструктури; випередженість розвитку інфраструктури до розвитку виробництва; своєчасність та безперервність обслуговування виробництва. Існує необхідність у реконструкції та заміні об'єктів допоміжного господарства, введення нових об'єктів, модернізація діючих

Отже, Херсонська область володіє досить потужним потенціалом (кліматичні умови, географічне положення і т. д.) для розвитку виробництва та регіону в цілому. Але є проблема незабезпеченості виробничою інфраструктурою, відсутній налагоджений, цілісний механізм, що не дає змоги розвиватися або гальмує розвиток. Тому необхідні дослідження та розробки щодо планування заходів удосконалення та забезпечення ефективності цієї галузі задля розвитку регіону.

### *Література*

1. Статистичний щорічник Херсонської області за 2009 рік.// Херсонське обласне управління статистики. – Херсон, 2010. – 360 с.
2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р
3. Основні показники соціально-економічного розвитку регіону (щомісячна інформація) [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Херсонській області – Режим доступу: <http://ks.ukrstat.gov.ua/content/view/188/176>
4. Гусак Л.В. Складське господарство: економічний зміст та облікове значення в сучасних умовах господарювання // Вісник ЖДТУ – 2010. – №3(53). – С. 5.
5. Туризм херсонщини [Електронний ресурс] / Экономика Херсона – Режим доступу: <http://www.khersontour.com/khersonekonomika.html>
6. Офіційний сайт Херсонської міської ради та її виконавчих органів  
Транспорт і зв'язок [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Херсонської міської ради та її виконавчих органів. Режим доступу: <http://www.city.kherson.ua/index.php?id=2887>
6. Транспортная инфраструктура региона: содержание, планирование и регулирование [Электронный ресурс] // Региональная экономика. 2011. Режим доступу: <http://kbnmk/ru.index.php/>

### *Abstract*

**Vlasenko G.O.**

#### **The analysis of a condition of an industrial infrastructure of the Kherson region**

In article the condition of an industrial infrastructure of region which is a component of development of region, the precondition of improvement of indicators of economic and social level is analysed.