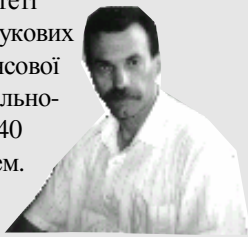


Верланов Юрій Юрійович, декан економічного факультету МФ НаУКМА. 1951 р.н., кандидат економічних наук, доцент. У 1973 р. закінчив Миколаївський кораблебудівний інститут. У 1988 р. проходив стажування в університеті Дж. Вашингтона, США. Коло наукових інтересів: теорія і практика фінансової діяльності, самоорганізація соціально-економічних систем. Має понад 40 публікацій з економічних проблем.



Економічні проблеми розвитку інфраструктури

Текст, запропонований у даній статті, є фактично продовженням аналізу питань про стан і розвиток вітчизняної інфраструктури. Результати дослідження, викладені у першому томі “Наукових праць” [1], торкалися того ж самого предмету, але були подані під дещо традиційним кутом зору. Інфраструктура розглядалася перш за все як галузь економічної діяльності, яка виконує функцію забезпечення суспільного виробництва. Така позиція обумовила формування позитивної економічної моделі перерозподілу коштів суспільства, яка пояснює фактичний стан справ у переважній більшості інфраструктурних галузей – від енергопостачання до охорони здоров’я і культури. Незважаючи на можливу суперечливість уявлень, відображених у моделі, не можна не погодитися з тим, що вона в цілому відповідає дійсності і демонструє фактичний характер формування фінансової політики уряду щодо інфраструктури.

Подібна політика, заснована на принципах залишкового фінансування, була протягом десятиліть притаманна діючим владним структурам. Її наслідки тому і мають прояв у практичних діях, що укорінилися на рівні уявлень про природний порядок речей. Між тим, в процесі аналізу даної проблематики привертають увагу питання про визначення місця інфраструктури у системі соціально-економічних відносин. Питання непрості саме тому, що можуть привести до кардинальної зміни у змісті економічних рішень, що приймаються. Відбиток розуміння цих проблем можна знайти у сучасних дослідженнях інфраструктури, де зауважується, що “рішення майбутніх проблем інфраструктури потребує набагато більшого, ніж прості розрахунки фондів інфраструктури і планування необхідних інвестицій на основі тенденцій минулого” [2].

Отже, на початку доцільно зупинитися на деяких аспектах визначення поняття “інфраструктура”. Це обумовить однакове розуміння подальшого тексту,

поглядів, що пропонуються.

Термін “інфраструктура” використовується у багатьох роботах економічної спрямованості. Однак, ставлення до нього має характер такої собі наукової зневажливості. Інакше чим пояснити те, що, наприклад, до нинішнього моменту відсутнє більш-менш чітке визначення того, що слід розуміти під поняттям “інфраструктура”. Експерти Світового Банку навіть зауважують у спробі аналізу поняття, що “жоден з (двох наведених ними – авт.) термінів не має точного визначення, але обидва охоплюють види діяльності, які відмічені загальними технічними особливостями (такими як ефект масштабу) і економічними ознаками (такими як зовнішні ефекти)” [3].

Ключовою компонентою економічних відносин завжди уявлялося виробництво як процес “створення вартості або благ шляхом виробництва товарів чи послуг” [4]. Можна було б навести багато прикладів такої позиції, починаючи від суто економічної до політичної [5]. Головне у тому, що остання історія економічної науки – це у першу чергу дослідження економічних процесів, що мають місце там, де створюються блага, тобто у виробництві, а тільки у другу чергу увагу економістів привертала проблеми сфери кінцевого споживання цих благ.

Подібний підхід (як наукова парадигма) не міг не призвести до відокремлення цілих напрямків економічних науки і практики, які з певної точки зору можуть розглядатися як такі, що вели у глухий кут. Такою, наприклад, постає практика планової економіки, яка внаслідок акцентування на виробництві перетворилася у найпотужніший механізм продукування чавуну, сталі, тракторів тощо.

Отже, з вказаної точки зору поняття інфраструктура розуміється як сукупність допоміжних виробництв, що обслуговують, так би мовити, “головне” виробництво – галузі промисловості та сільського господарства. “Інфраструктура (від лат. *infra* – нижче, під і *structura* – будова, розташування) – комплекс галузей господарства, що обслуговують виробництво (виробнича інфраструктура – автошляхи, канали, водосховища, порти, мости, аеродроми, склади, транспорт, зв’язок та ін.) та таких, що забезпечують умови життєдіяльності суспільства (соціальна інфраструктура – освіта, наука, охорона здоров’я тощо)” [7]. Очевидно, що модель уявлення про місце інфраструктури носить лінійно ієрархічний характер. Власне визначення у такому розумінні досить чітке і не суперечливе.

Оскільки розглядається соціально-економічний аспект поняття, слід пригадати, звідки взагалі з’явилося поняття “економіка”. Традиційним є уявлення, що термін прийшов від грецького “*oikonomike*”, буквально означає “мистецтво ведення домашнього господарства” [8]. Це слід розуміти як означення системи певних взаємовідносин всередині домогосподарства між його учасниками (членами) з приводу створення і розподілу благ, а також те саме по

відношенню до зовнішнього середовища. Отже, тепер ніщо не перешкоджає перевести поняття на “більш високий рівень” і позначати ним взаємовідносини з приводу створення і розподілу благ будь-якого рівня – підприємства, галузі, держави.

Ми віддаємо належне мудрості історії економічної науки, розуміючи, що навряд чи існувала конкретна особа, яка впровадила саме таке розуміння поняття “економіка”. Однак, у витоках господарювання можна побачити дещо цікаве, що відрізняється від звичних підходів. Що, коли “домашнє господарство” розглядати не як простого економічного суб’єкта, а функціонально, з точки зору мети його діяльності – задоволення потреб на рівні окремого учасника, на рівні окремої людини.

У такому розумінні повністю змінюється ранг благ, які створюються у суспільстві: на перше місце висуваються кінцеві товари та послуги, які задовольняють духовні і фізіологічні потреби (житло, їжа, одяг, комунікації). Усе інше стає другорядним із своєю функцією обслуговування потреб. Виробництво, з іншого боку, виступає як середовище, у якому особа може обміняти на гроші свій ресурс праці. На гроші, за які потім вона придбає необхідні блага. Кількість грошей (їх вартість або купівельна спроможність) з припущеннями буде відповідати кількості створених благ.

Авжеж, окрему особу може зацікавити те, скільки чавуну вироблено за звітний рік у державі, хоча від цього до забезпечення цієї особи благами досить далека відстань, щоб досягнути наслідки подібних досягнень. Єдине, що може привернути її увагу, це те, що на металургійному підприємстві можна обміняти власний ресурс праці на гроші і потім придбати на ці гроші необхідні одяг, продукти харчування і сплатити комунальні послуги тощо.

Якщо не враховувати такий підхід, господарство дуже просто може перетворитися у виробництво заради виробництва, що нещодавно спостерігалось у нашій вітчизняній історії.

Очевидно, що проблематика інфраструктури, окрім цікавих аспектів понятійного характеру, має суттєве значення для економіки. Можна назвати і фактори, які це обумовлюють. Вдосконалення інфраструктури або її розвиток пов’язується, по-перше, із рішенням проблем неефективного і марного використання ресурсів, як стосовно інвестицій, так і на рівні надання послуг, по-друге, з більш ефективним задоволенням потреб користувачів, що несе в собі суттєве соціальне навантаження [9].

Отже, один з аспектів, що визначає необхідність уваги до проблем інфраструктури, трансформується у типову економічну задачу – забезпечення ефективності використання ресурсів суспільства. Вона має принаймні два виміри. З однієї сторони, власне проблеми ефективності, що властиві будь-якій економічній системі, будь то металургія, вугледобування, будівництво тощо, які пов’язані з недоліками діючої

технології, соціокультурними чинниками і таке інше. З іншого боку, недостатня якість послуг, оскільки інфраструктура знаходиться найближче до кінцевої інстанції споживання і обслуговує людину, призводить до втрат від зменшення ефективності використання ресурсів суспільства саме внаслідок низької якості послуг.

Нарешті, є ще одна складова, яка формує визначне

$$Ca + In + Xn + G = NNP$$

місце інфраструктури у системі соціально-економічних відносин. Воно зрозуміле, якщо у термінах проблематики, яка розглядається, звернутися до одного з факторів загального економічного росту – сукупного попиту.

Сукупний попит відноситься до обсягів, які споживачі, фірми і уряд будуть витратити – за умов даних цін, доходів та інших економічних змінних [10]. Поняття сукупного попиту на перший погляд досить просте і відповідає моделі М.Кейнса

Тобто сукупні витрати у рівновазі дорівнюють чистому національному продукту [11]. Між іншим, вона несе у собі достатньо припущень і спрощень.

Звернемо увагу на неоднакове функціональне навантаження різних складових у формуванні сукупного попиту, а відповідно у впливі на розвиток. Природно, що перший у структурі компонент має бути найбільшим. Дійсно, у 1988 році складова особистих споживчих

Найменування	1990	1995	1996 р.
Транспорт (пасажирооборот)	%		
Транспорт загального	110.86	59.89	56.85
Трамвай та тролейбуси	124.09	51.46	53.65
Залізничний транспорт	113.43	95.22	88.21
Зв’язок ²	112.99	19.04	15.55
Міжміські телефонні розмови ³	143.18	176.14	202.27
Житло ⁴	81.25	27.68	20.54
Міський житловий фонд ⁵	107.14	115.58	116.23
Загальна площа житла ⁶	89.66	44.83	33.69
Харчування ⁷	103.03	59.09	56.06
молоко і молочні продукти	106.57	69.71	65.71
яйця	98.55	61.96	58.70

витрат у ВВП США (C_a) становила 66,4 % [12] . В Україні у 1995 році – 43,51 % і за обсягом – тільки 49,7 % від показника 1985 року [13]. Іншим, не менш важливим аспектом є те, що у кінцевій ланці усі інші компоненти сукупного попиту стимулюються або у значній мірі залежать від особистих витрат (попиту).

На жаль, значення розвитку інфраструктури ніяк не обумовлює її сучасний стан і динаміку в Україні. У таблиці наведено деякі показники інфраструктурних галузей у порівнянні із станом у 1985 році (100 %).

- 1 – пасажирооборот транспорту загального користування, у % до 1985 р. [14].
- 2 – відправлено тонн газет, листів, телеграм, посилок, у % до 1985 р. [15].
- 3 – на одного чоловіка наявного населення, у % до 1985 р. [16].
- 4 – кількість сімей та однаків, які поліпшили свої житлові умови за рік у відсотках до загальної кількості тих, хто знаходиться на квартирному обліку, у % до 1985 р. [17].
- 5 – у середньому на одного міського жителя, у % до 1985 р. [18].
- 6 – введення в експлуатацію загальної житлової площі, у % до 1985 р. [19].
- 7 – на душу населення, м'ясо, у % до 1985 р. [20].
- 8 – [21].
- 9 – електроенергія, у % до 1985 р. [22].

Загальний висновок такий, що вітчизняна інфраструктура не забезпечує нормальних умов життя. Крім того, вона належно не відтворюється, а це призводить до зростання в інфраструктурних галузях тривалих середніх витрат і до відносно активного втручання у сфери кінцевого споживання закордонних технологій. Зміни відбулися навіть на системоутворюючому рівні. Статистичні дані свідчать про те, що при харчуванні організм людини отримує у порівнянні з 1985 роком лише 60-70 % необхідних мікроелементів [23].

Ситуація, яка склалася в Україні, не набагато відрізняється від того, що спостерігається у країнах, що розвиваються. До речі, попит на послуги інфраструктури формується кінцевим споживачем. Практика показала, що на певному низькому рівні доходів споживачів (населення) вони стають високочутливими до зміни цін, оскільки головна частка їх доходів переміщується на покриття витрат харчування. Далі ситуація розгортається із знайомою неминучістю – або населення починає знаходити шлях до безоплатного споживання послуг, або держава починає надавати інфраструктурним галузям необхідну допомогу, перерозподіляючи таким чином доходи населення.

Причини низьких показників інфраструктурного забезпечення, як і фактори, котрі обумовлюють більш ефективне її функціонування, полягають у стимулах, що їх пропонують постачальникам послуг. Аналіз світового досвіду свідчить про три головні причини незадовільного стану інфраструктури [24]: **по-перше**, послуги інфраструктури зазвичай надаються на ринках, де відсутня конкуренція – переважно монополіями державними підприємствами або установами, які керуються з центру; **по-друге**, установи, відповідальні за забезпечення послуг інфраструктури, не користуються суттєвою управлінською або фінансовою незалежністю,

яка необхідна для ефективної організації роботи, що призводить до виконання не властивих функцій, слугування джерелом зайнятості у останній інстанції, здійснення благодійної діяльності, надання послуг нижче собівартості тощо; **по-третє**, існуючі і потенційні користувачі послуг інфраструктури не мають реальної можливості через механізм цін виражати свої потреби.

Другий традиційний погляд на проблеми розвитку інфраструктури має прояв у політиці заходів по фінансуванню технічного вдосконалення інфраструктурних галузей. З точки зору теорії це може привести до зростання ефективності інфраструктури. Якщо ж розглядати ефективність на мікроекономічному рівні як повне використання потужностей інфраструктурних галузей для досягнення ними економії масштабу, то, оскільки в умовах коливань економіки, що властиво періоду трансформації, не співпадають цикли коливання попиту і цикли технологічних змін, очікувати досягнення інфраструктурою такої економії досить проблематично. Такий незбіг або запізнення циклів технологічних змін, особливо у негнучкій перехідній економіці, ставить під сумнів і відповідність інфраструктури реальному попиту.

Для країн, що розвиваються, а також і для України, окрім суто технічного вдосконалення, не менш, а іноді і більш важливим є використання альтернативних способів організації інфраструктури.

Аналіз світового досвіду вказує на наступні принципи реформування інфраструктури:

- організація функціонування інфраструктури не на адміністративних, а на підприємницьких засадах, що підвищує її чутливість до попиту споживачів.
- розвиток конкуренції як безпосередньо шляхом лібералізації доступу до видів діяльності, які не мають технологічних перешкод, так і опосередковано через проведення конкурсних торгів на отримання виключного права обслуговування там, де є наявність умов природної монополії, і, нарешті, шляхом лібералізації діяльності по наданню альтернативних послуг;
- надання користувачам та іншим зацікавленим сторонам можливості виразити свої уподобання, що необхідно для забезпечення відповідальності постачальників перед користувачами та іншими зацікавленими групами;
- організація спільної діяльності державного і приватного секторів у фінансуванні проектів розвитку інфраструктури.

Тож зауважимо, що існує певний апробований досвід розвитку інфраструктури, виходячи навіть з дуже поганих висхідних умов. Показовим взагалі є висновок експертів Світового Банку про те, “що рівень функціонування інфраструктури не залежить від загальних умов економічного росту і розвитку, а більше від організаційного середовища, у якому здійснюється надання послуг [25]. Додамо, що віддача від інвестицій у інфраструктуру завдяки непрямим ефектам надзвичайно

висока – до 60-65 % (США – інвестиції у невійськовий державний капітал; інвестиції у транспорт і зв'язок країн, що розвиваються) [26].

Література.

1. Верланов Ю.Ю. Инфраструктура: понятия, взгляды на самоорганизацию // Научные работы. Т. I. – Николаев: МФ НАУКМА, 1998. – С. 5.
2. Отчет о мировом развитии. – 1994. Инфраструктура и развитие. МБРР / Всемирный банк. – 1994. – С. 1.
3. Ibid. – С. 2.
4. The American Heritage Dictionary.- Second College Edition. Boston.: Houghton Mifflin Company, 1985. – P. 988.
5. The MIT Dictionary of Modern Economics. – Third Edition. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts. -1983. – P. 342.
6. Верланов Ю.Ю. Вказ. праця. – С. 6.
7. Советский энциклопедический словарь / Гл.ред. А.М.Прохоров. – 4-е изд. – М.: Сов. энциклопедия, 1989. – С. 504.
8. Ibid. – С. 1557.
9. Отчет о мировом развитии. Вказ.праця. – С. 1.
10. P. Samuelson, W.Nordhaus. Economics. – Twelfth Edition. N.Y.: McGraw-Hill Book Company, 1985, – P. 88.
11. Макконел К.Р., Брю С.Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2 т.: Пер. с англ. 11-го изд. Т. 1.- М.: Республика, 1992. – С. 321.
12. Ibid. – С. 139.
13. Україна в цифрах у 1996 році: Корот. стат. довід. / Міністерство статистики України; Відповідальний за випуск В.В.Самченко – К.: Наукова думка, 1997. – С. 17.
14. Ibid. – С. 148.
15. Ibid. – С. 150.
16. Ibid. – С. 150.
17. Ibid. – С. 143.
18. Ibid. – С. 143.
19. Ibid. – С. 142.
20. Ibid. – С. 46.
21. Ibid. – С. 11.
22. Ibid. – С. 112.
23. Україна в цифрах у 1996 році. – К.: Наукова думка, 1997.
24. Отчет о мировом развитии. Вказ. праця. – С. 6-7.
25. Ibid. – С. 6.
26. Ibid. – С. 15.