

Смочко В.Ю.

## РИНКОВА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ФАКТОР ФОРМУВАННЯ ОРІЄНТОВАНОЇ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

*У статті проаналізовано погляди зарубіжних та вітчизняних науковців щодо визначення поняття ринкової інфраструктури в економічній літературі, виявлена відсутність єдиного методологічного підходу в цій проблемі. Розглянуто основні методологічні підходи та механізми формування інститутів ринкової інфраструктури, ефективного функціонування яких сприяє зростанню конкурентоспроможності регіонів України та підвищенню продуктивності національної економіки в цілому. Простежена залежність між рівнем розвитку ринкової інфраструктури та конкурентоспроможністю економіки. Наголошено на складність впровадження теоретичних досліджень у практичну модернізацію ринкової інфраструктури вітчизняної економіки.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, ринкова інфраструктура, механізми формування.

### ВСТУП

Починаючи з 2012 р. Всесвітній Економічний Форум (ВЕФ) розглядає і оцінює Україну як країну з економікою, орієнтованою на ефективність, за якою така економіка в змозі забезпечити відповідний рівень добробуту та зберегти зростання. Концепція конкурентоспроможності економіки країни включає до свого складу такі базові вимоги як інституції та інфраструктури, які визначають рівень продуктивності країни.

Високорозвинена інфраструктура має велике значення для ефективного функціонування економіки, оскільки є важливим фактором при визначенні місця розташування економічної діяльності, а також видів діяльності або секторів, котрі можуть розвивати у кожному окремому випадку. Високорозвинена інфраструктура зменшує вплив відстані між регіонами, забезпечує інтеграцію національного ринку й низьковитратний зв'язок з ринками інших країн та регіонів. Якість і розвиток інфраструктури впливають на економічне зростання, у різний спосіб скорочують розбіжність у рівнях доходів населення й сприяють боротьбі з бідністю.

*Аналіз досліджень, в яких започатковано розв'язання проблеми.* R. Jochimsen вперше визначив ринкову інфраструктуру як суму матеріальних, інституційних закладів та особистісних умов, які надаються у розпорядження економічних суб'єктів і створюють умови для повної інтеграції та забезпечення максимально можливого рівня розвитку господарської діяльності [1], але ніяк не відобразив її вплив на економічну політику. Гюнтер Хедткамп як інфраструктуру розглядає всі ті функції, що знаходяться поза приватнокапіталістичною господарською діяльністю. Таким чином, однозначно виникає критерій для визначення меж інфраструктури: рішення про державне або приватнокапіталістичне фінансування [2].

Першим, хто висловив ідеї, пов'язані з необхідністю розвитку ринкової інфраструктури, був шведський економіст К. Віксель, який виділив прямі виробничі витрати та накладні витрати суспільства, необхідні для розвитку сфер діяльності, що обслуговують виробничі процеси в економіці (тобто галузей ринкової інфраструктури в сучасному визначенні цього терміну) [3].

Ідеї, пов'язані з розвитком ринкової інфраструктури, знайшли широке практичне застосування в 60-і роки ХХ сторіччя, коли стали виникати нові держави, що звільнилися від колоніальної залежності та встали на шлях самостійного економічного розвитку. Вивчаючи його закономірності в економічно відсталих країнах, вчені-економісти А. Льюїс, Р. Нурксе, А. Гіршмен і А. Янгсон [4, 5, 6, 7] зробили висновок про необхідність авансування суспільних накладних витрат, які необхідні для створення нормальних економічних умов функціонування ринку, сприятливого інвестиційного клімату для залучення зарубіжних підприємств, а також для формування ринкового середовища для розвитку національних підприємств.

Спробу визначити сутність інфраструктури в умовах сучасної соціально орієнтованої ринкової економіки на основі макроекономічного підходу зробили А. Гриценко та В. Соколов [8].

За поглядами на склад ринкової інфраструктури авторів можна поділити на дві групи. Перша група авторів [9, 10] широко трактує поняття ринкової інфраструктури і заносить до її складу практично всі ринкові інститути. Окремі автори додатково включають елементи системи державного регулювання економіки або такі елементи соціальної інфраструктури, як освіта, медичне обслуговування тощо. Друга група авторів заносить до складу ринкової інфраструктури тільки складові системи товарообігу – складські, постачальницько-збутові, торгової і транспортні організації [11].

Розбіжності у визначеннях ринкової інфраструктури в економічній літературі вказують на відсутність єдиного методологічного підходу щодо формування її основних інститутів та визначення

© Смочко Валерія Юрївна, старший викладач кафедри фінансів, Ужгородський торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету, тел.050-690-37-28, e-mail: [v-smochko@ukr.net](mailto:v-smochko@ukr.net)

механізмів активізації найвпливовіших щодо підвищення конкурентоспроможності ланок.

*Метою статті* є узагальнення та виявлення основних методологічних підходів і механізмів формування ефективних щодо зростання конкурентоспроможності національної економіки інститутів ринкової інфраструктури.

## РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

В сучасному світі відомо ряд моделей ринкової економіки (США, ФРН, Франція, Швеція, Японія, Китай тощо). Але, при всіх відомих відмінностях ринкового регулювання у цих економіках, загальною рисою або родовою ознакою, притаманною всім моделям, є конкурентність. Без забезпечення конкурентоспроможності країни світова господарська система "проковтне" її економіку будь-якої моделі. Сьогодні це аксіома. Але те, що між рівнем розвитку ринкової інфраструктури (РІС) та конкурентоспроможністю країни існує майже прямий зв'язок, не настільки очевидно. Між тим, факти свідчать, що найбільш конкурентоспроможними є ті економіки, в яких темпи розвитку інфраструктурних ланок випереджають темпи розвитку інших галузей економіки. Саме за цим критерієм, згідно з публікаціями, країни розміщуються так: США – Західна Європа – Східна Європа – країни СНД. При цьому, у США рівень розвитку інфраструктури випереджає, у країнах Західної Європи – дорівнює, а в інших – відстає від рівня розвитку матеріального виробництва. В такому ж порядку відбувається розподіл світового доходу.

Щодо розвитку інфраструктури проблема полягає в тому, щоб довести, що в сучасних умовах для вирішення стратегічних завдань України необхідно випереджаючими, відносно матеріального виробництва, темпами розвивати інфраструктурні ланки, відповідно скоректувати інвестиційну, регіональну і галузеву політику та донести цю думку до відповідних державних і регіональних структур.

Слід згадати також неринкову поведінку органів державної та регіональної влади, коли не оплачуються товари та послуги, виконані на замовлення цієї ж влади. Не можна обійти увагою також високий рівень криміналізації господарської діяльності і елементарне розкрадання активів багатьох підприємств.

Відомий вчений-економіст П. Самуельсон [12] відзначав, що розвиток ринкової інфраструктури сприяє зміцненню економічних позицій приватних підприємств, створюючи сприятливі умови для діяльності в основних галузях економіки. Водночас він виступав за державну підтримку значних проектів розвитку ринкової інфраструктури (складська система загального користування, облаштування торгових портів та терміналів, ринково-інформаційні системи тощо).

Ідеї, висунуті Самуельсоном, знайшли подальший розвиток у роботах американських економістів, які ринкову інфраструктуру розглядали як органічну частину всієї системи економічних

інститутів. Основний акцент у цих роботах вони робили на дослідженні загальних економічних умов розвитку приватного сектора та формування системи державного регулювання розвитку інфраструктури на федеральному та місцевому рівні. Так, Д. Ашауер, аналізуючи 20-річний період розвитку інфраструктури, довів, що рівень розвитку ринкової інфраструктури позитивно впливає на зростання норми прибутку в приватному секторі, що досягається шляхом прискорення процесів товарообігу, оборотності капіталу, зниження витрат виробництва та обігу. Він зробив висновок про доцільність державної підтримки розвитку інфраструктури, що в кінцевому рахунку забезпечує підвищення ефективності ринкових процесів в економіці [13].

На початку 90-х років поняття ринкової інфраструктури набуло нового економічного змісту у вітчизняній літературі. Під ринковою інфраструктурою почали розуміти комплекс обслуговуючих ринку сфер діяльності, необхідних для переходу економіки до розвинених ринкових відносин. Одним з перших в перехідний період визначив поняття "інфраструктура ринкового господарства" О.Я.Лівшиц [14]. Автор відзначав, що головною умовою функціонування ринкової системи є існування системи взаємопов'язаних між собою організацій, які обслуговують потоки товарів, послуг, грошей, цінних паперів, робочої сили, та діють під впливом ринкових стимулів, їх називають інститутами або інфраструктурою ринкового господарства.

Інфраструктура, за визначенням П.Ю.Беленького та А.С.Гальчинського, – це сукупність допоміжних організацій, установ, посередників, діяльність яких покликана прискорювати просування товарів і послуг на різноманітних ринках [15].

Інституційне середовище визначається правовою й адміністративною інфраструктурою, у межах якої приватні підприємці, компанії і уряд взаємодіють з метою створення добробуту нації. Значущість сприятливого та справедливого інституційного середовища стала більш очевидною під час останньої фінансово-економічної кризи. Інституції є вкрай важливими для підтримки й посилення стабільного економічного зростання з огляду на те, що держава відіграє більш значущу роль на міжнародному рівні для економік багатьох країн.

Якість інституційного середовища суттєво впливає на конкурентоспроможність і економічне зростання. Вона позначається на інвестиційних рішеннях та організації виробництва, а також впливає на те, у який спосіб суспільство розподіляє вигоди й витрати щодо реалізації програм і стратегій розвитку. Наприклад, власники землі, корпоративних акцій або ж інтелектуальної власності не інвестуватимуть у свою власність, якщо їм не гарантоване право на неї. Відповідний рівень управління державними фінансами також є важливим чинником, який викликає довіру до бізнес-клімату країни.

Упродовж останніх десятиліть вчені значно просунулися у розумінні феномену інституцій, їх

внутрішніх механізмів, а також факторів, що і сприяють, і чинять перешкоди для їх розвитку у різних країнах. Постійний інтерес до проблеми дозволив поглянути на неї з різних позицій, порівняти дію інституцій у динаміці і по країнах. Однак, незважаючи на чималу кількість теоретичних досліджень, на практиці проблема інституцій лишається однією із найскладніших для розв'язання.

Відповідно до визначення одного з класиків інституційної економіки Д. Норта, інституції – це правила, механізми, що забезпечують їх дотримання, і норми поведінки, які структурують взаємодію між людьми [16]. Інституції можуть бути державними й приватними. Саме державні й приватні інституції сукупно формують базу інституційного середовища, у межах якої уряд, бізнес та індивіди взаємодіють одне з одним. Якість інституційного середовища значною мірою впливає на кожну групу учасників, на їхні інвестиційні рішення, організацію виробництва.

Якщо не буде гарантоване право власності, бізнес не інвестуватиме у модернізацію активів і надалі буде виводити капітал. Надмірне держрегулювання, корупція, бюрократія, «відкати» і нечесність при складанні держзамовлень не лише знижують ефективність роботи чиновників, а й призводять до значних економічних витрат бізнесу. У поганому інституційному середовищі уряд замість того, щоб розміщувати суспільні ресурси у стратегічно важливі галузі, такі як інфраструктура, охорона здоров'я, освіта або проекти з найбільш високою віддачею, спрямовують їх на «роздуті», переоцінені й непотрібні проекти. Пріоритети встановлюються не згідно із суспільними, а згідно з власними інтересами чиновників.

Політична залежність судової системи, відсутність чітких і зрозумілих правил гри знижують ефективність діяльності уряду і негативно впливають на загальний рівень макроекономічної ефективності й добробуту населення.

Інституції лишаються найслабшим місцем конкурентоспроможності української економіки. У Звіті про глобальну конкурентоспроможність за 2012 рік Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ) за даною складовою Україна посіла лише 132-е місце з 144 країн світу - на одну позицію нижче порівняно з минулим роком. Такий результат є одним із найгірших не лише відносно країн ЄС та інших розвинених економік, а й порівняно з найближчими сусідами. За рівнем розвитку інституцій Україна поступається усім країнам СНД, за винятком Росії та Киргизії, у яких – 133-е і 137-е місця відповідно. З-поміж країн Центральної та Східної Європи ті, що мають найвищі показники ВВП на душу населення (Словенія – 24,5 тис. дол., Естонія – 16,6 тис. дол., Польща – 13,5 тис. дол.), як правило, показують високий результат за показниками інституцій (30-е місце – у Естонії, 55-е – в Польщі, 58-е – у Словенії).

Крім економічної ефективності, якість суспільних і приватних інституцій багато в чому визначає здатність держави впливати на процеси всередині країни, проводити реформи, які є необхідними задля поліпшення різних аспектів

національної конкурентоспроможності. Враховуючи те, що у 2010 році Україна стала на шлях активних перетворень, задеклароване покращення якості державних інституцій, а саме посилення гарантій захисту права власності, боротьба з корупцією, забезпечення незалежного й справедливого судочинства, не повинно втрачати заявленої пріоритетності.

З огляду на це ринкова інфраструктура – це сукупність особливих інститутів, що виконують функції надання спеціалізованих послуг суб'єктам господарювання з метою створення для них нормальних умов для функціонування, найкращої реалізації їх інтересів та подальшої інтеграції у єдину економічну макросистему. Основною макроекономічною функцією РІС є підвищення ефективності капіталу, та, відповідно, ринкової економіки в цілому.

Інфраструктура ринкової економіки принципово відрізняється за своїми функціями та механізмами дії. З проміжної ланки господарської системи, на яку можна було не зважати, вона перетворюється на безпосереднього активного учасника, регулятора та координатора економічних процесів, виконуючи функцію самостійного виробника послуг у різних сферах економічної діяльності. Це можуть бути послуги посередницького характеру або забезпечення виробничих процесів та ін.

Лише посилена увага до кожної складової РІС може забезпечити функціонування ринкових механізмів у всій економіці. Разом з тим, слід пам'ятати, що формування кожної із складових РІС є необхідною, але не достатньою передумовою виконання притаманних їй функцій. Не менш важливим є забезпечення їх гармонійної взаємодії. А вона, в свою чергу, можлива тільки за умови загального розвитку всіх її складових.

Треба усвідомити, що тільки ефективно функціонуюча, розвинена як на рівні держави, так і її окремих регіонів сучасна інфраструктура може формувати не лише пріоритети щодо напрямків розвитку конкурентоспроможних галузей, але й, що головне, визначати рейтинг цих напрямків для скерування наявних та потенційних інвестицій.

Безперечно, що інфраструктура становить канал управління економікою з боку держави (окремого регіону або міста). Особливістю цього каналу управління є його узгодженість як із домінуючими економічними механізмами, так і з визначеними політичними та соціальними концепціями та доктринами. Для здійснення послідовного управління необхідні наступні передумови: визначені національні інтереси народу, країни, закладені в національних доктринах (економічній, політичній, військовій). Необхідно виробити концепцію та модель, у відповідності з якими національні інтереси втілюються в заходах впливу на суспільство та економіку. Нарешті, необхідно визначити важелі, за допомогою яких органи виконавчої влади домагатимуться проведення послідовної економічної політики.

## ВИСНОВКИ

Інфраструктурні інститути окремих галузей національного господарства (фінансової, виробничої тощо), що існують у кожній соціально-економічній системі, вирізняються своїми функціями і механізмами дії.

Сучасну ефективну ринкову інфраструктуру складають такі інституціональні структури, в яких оптимальним є поєднання гнучкості, адаптивності та продуктивності.

Національна економічна діяльність здійснюється одночасно великою кількістю об'єктів, мотиви поведінки яких обумовлені, з одного боку розмаїттям інтересів і потреб, а з другого боку різноманітністю засобів і методів, за допомогою яких вони ці інтереси та потреби реалізують, а також різними можливостями доступу до необхідних засобів і методів.

При всій хаотичності та невизначеності національної економічної діяльності, в глибині неї об'єктивно існують та постійно взаємодіють численні ланцюги взаємопов'язаних економічних явищ – організаційно-економічні механізми. Ці механізми не є певною мірою автономними, незалежними один від одного проявами тих чи інших рис економічної діяльності. Діючи водночас, обумовлюючи один

одного та взаємодіючи між собою, вся сукупність організаційно-економічних механізмів складає значну систему з притаманними їй закономірностями (цілісності, ієрархічності, комунікативності тощо).

Сила впливу цих механізмів обумовлена і тісно пов'язана із структурою національної економічної діяльності, зокрема інфраструктурою "обрамлення", яку складають система законодавства, комунікаційна, фінансова, банківсько-кредитна системи, адміністративно-господарська та контрольно-регулююча діяльність держави, що створюють зовнішнє конкурентне середовище для економічної діяльності. Визначення та подальший аналіз цих інституціональних структур в межах національної економіки дозволяє визначити не лише особливості поточного стану економіки, зони її неоднорідності, але і прогнозувати можливі напрямки її розвитку, розробити адекватну економічну політику.

Особливе значення процес інституціонального структурування національної економічної діяльності має в періоди, що передують втіленню в життя значних реформ, які спрямовані на перехід до нового економічного порядку, що супроводжується зміною форм власності, загальної структури народного господарства й зайнятості, ролі національної економіки в системі міжнародного розподілу праці.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur. – Tübingen, 1996.
2. Hedtkamp, Günter. Die Bedeutung der Infrastruktur in makroökonomischer Sicht. – München, 1996. – 384 s.
3. Wicksell K. Value, Capital and Rent. – London, 1936.
4. Lewis W. The Theory of Economic Growth. – London, 1955.
5. Nurkse R. Problems of Capital Formation in Underdevelopment Countries. – Oxford, 1953.
6. Hirshman J. Strategy of Economic Development. - New Haven, 1958.
7. Youngson A. Overhead Capital. Study Development Economics. – Edinburgh, 1967.
8. Гриценко А. Ринкова інфраструктура: суть, функції, будова / А. Гриценко, В. Соболев // Економіка України. – 1998. – № 4. – С. 35-44.
9. Муфтиев Г.Г. Рынок средств производства в системе региональной экономики / Г. Г. Муфтиев. – М.: Наука. 1993.
10. Муханова Е.Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры / Е. Б. Муханова. – М.: ИЭ РАН, 1994.
11. Статистика рынка товаров и услуг / под ред. И.К. Белявского.– М.: Финансы и статистика, 1995.
12. Samuelson P.H. Foundation of Economic Analysis. – Cambridge, 1947.
13. Aschauer D. Is the Public Capital Too low? // Chicago Federal Letter. – October, 1987.
14. Лившиц А.Я. Введение в рыночную экономику / Лившиц А.Я. – М.: Станкин, 1992. – С.38.
15. Беленький П.Ю. Механізми розвитку ринкової інфраструктури в Україні / П. Ю. Беленький // Вісник Національної академії наук України. – 2002. – № 4. – С.15-25.
16. Норт Дуглас. Институты, Институциональные изменения и функционирование экономики / Дуглас Норт ; пер. с англ. – М.: Начала, 1997.

Одержано 14.03.2014 р.