

УДК 330.101

Наумов М.С.

доцент кафедри економічної теорії

Харківського національного університету міського господарства імені О.М. Бекетова

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена дослідженню проблем розвитку інфраструктури в Україні. Особливу увагу приділено Харківській області. Проаналізовано різні підходи до визначення інфраструктури. Виділено проблеми її розвитку. Запропоновано шляхи розв'язання цих проблем.

Ключові слова: ефективність, модернізація, ринкова інфраструктура, телефонний зв'язок, транспорт.

Наумов М.С. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ

Статья посвящена исследованию проблем развития инфраструктуры в Украине. Особенное внимание уделено Харьковской области. Проанализированы различные подходы к определению инфраструктуры. Выделены проблемы ее развития. Предложены пути разрешения этих проблем.

Ключевые слова: эффективность, модернизация, рыночная инфраструктура, телефонная связь, транспорт.

Naumov M.S. PROBLEMS OF MARKET INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN UKRAINE

The article is dedicated to the problems of infrastructure development in Ukraine. Particular attention is paid to the Kharkiv region. Different approaches to the definition of infrastructure are analyzed. Problems of its development are highlighted. Ways of solving these problems are proposed.

Keywords: efficiency, modernization, market infrastructure, telecommunication, transport.

Постановка проблеми. Розв'язання проблем розвитку ринкової інфраструктури є одним із головних завдань при формуванні стабільного економічного розвитку держави та її регіонів, оскільки саме досягнення належного рівня інфраструктурного забезпечення створює сприятливі передумови для сталого розвитку. Наявність та постійне збільшення кількості інфраструктурних проектів, які реалізують на сучасному етапі органи державної влади та органи державного управління всіх рівнів, підтверджує актуальність теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку ринкової інфраструктури стали предметом дослідження таких вітчизняних та іноземних науковців, як: П.Ю. Беленький, Р. Коуз, Дж. Мілль, В.М. Соболев, Дж. Стігліц та інші.

Мета статті. Наявність суперечливих поглядів на функціонування інститутів інфраструктури та відсутність дієвих рекомендацій щодо їх реформування роблять нагальною потребу в подальшому дослідженні ринкової інфраструктури. Метою роботи є виділення проблем розвитку ринкової інфраструктури, які перешкоджають модернізації економіки України, та обґрунтування шляхів їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Традиційно інфраструктуру визначають як фундамент економіки, який забезпечує її цілісність. Серед складових інфраструктури можна виділити інститути, операції, інформаційні мережі та потоки, а також інформаційно-правовий простір, в якому існує інфраструктура [3, с. 32].

Наразі виділяють такі напрями розвитку досліджень цієї категорії: виділення глобального, національного, регіонального та локально рівнів – мега-, макро-, мезо- та мікроінфраструктури; розширення уявлень про інфраструктуру як про всезагальну умову виробництва не тільки матеріальних продуктів, а й послуг; аналіз інфраструктури в якості особливого суспільно-ринкового інституту; виділення технологічних та організаційно-економічних особливостей, притаманних інфраструктурі; дослідження елементів сучасної інфраструктури, для яких пріоритетне значення має інтелектуальна власність [10].

Як наслідок, сформувались декілька концепцій, які по-різному вбачають ідею організації та існування інфраструктури [12]. Так, прибічники концепції накладних витрат вважають, що інфраструктура передусім створює комплекс економічних умов для функціонування товарного обігу і розвитку комерційної діяльності. Згідно з інституціональною концепцією, основною ідеєю існування інфраструктури є формування механізму взаємодії ринкових інститутів. Маркетингова концепція серед функцій інфраструктури центральне місце відводить обслуговуванню всієї системи ринків, виходячи з пріоритетності інтересів споживача. Відповідно до розподільної концепції, інфраструктура забезпечує вибір ефективних каналів товароруху для різноманітних типів ринків. Раціоналізація транспортно-складських процесів, матеріальних фінансових та інформаційних потоків у сфері обігу – основна мета функціонування інфраструктури, на думку представників логістичної концепції.

Наявність зазначених підходів жодною мірою не свідчить про суперечливість досліджуваної категорії, а лише віддзеркалює її багатофункціональність. Це, у свою чергу, актуалізує потребу в більш докладному аналізі функцій інфраструктури. Наприклад, інфраструктура сприяє здійсненню основних виробничо-господарських та соціально-економічних процесів, а отже, виконує обслуговуючо-забезпечувальну функцію. Інфраструктура також реалізує морфологічно-визначальну функцію – обумовлює форму та зміст процесів розвитку регіонів. Комунікаційна функція полягає у тому, що інфраструктура виступає передумовою та засобом встановлення міжрегіональних зв'язків. У випадку, коли інфраструктура сприяє транснаціональному системоутворенню, вона виконує інтегруючу функцію. Нарешті, можна виділити функцію диференціації, оскільки різне забезпечення інфраструктурними об'єктами окремих регіонів призводить до виникнення і посилення відмінностей в їх економічному розвитку.

Щодо класифікації ринкової інфраструктури, то залежно від рівня аналізу можна виділити локальну, регіональну та державну інфраструктури. Також можна застосувати групування, виходячи з тих

функцій, які виконують її елементи. У другому випадку розрізняють регуляторну, виробничу, торговельну, соціальну, фінансову, інформаційну, інноваційну інфраструктуру та інші функції.

Для кількісної оцінки розвитку інфраструктури доволі часто використовують показники зміни обсягів послуг, що надають. Проте слід пам'ятати, що не всі організації, які надають послуги, можуть бути зараховані до інфраструктури. У зв'язку з цим актуальності набувають результати досліджень російського економіста Л.Г. Ахтарієвої, яка виділила загальні ознаки, притаманні інфраструктурним рынкам [2]. Однією з таких ознак є те, що ринок інфраструктурних послуг значною мірою відповідає вимогам конкурентного ринку. Також такий ринок не потребує глибокої сегментації, оскільки орієнтований на багатьох споживачів. Він більш непередбачуваний і динамічний. Ще однією ознакою цього ринку є тяжіння до комбінування послуг. І, нарешті, інфраструктурному ринку притаманний високий ступінь локалізації.

Рівень розвитку інфраструктури є однією зі складових індексу глобальної конкурентоспроможності. Цей індекс було запропоновано Всесвітнім економічним форумом, і розраховується він для 144 країн. Наразі наша країна займає 76-те місце [17, р. 13]. За окремими пунктами групи «Інфраструктура» Україна посідає такі місця: якість інфраструктури в цілому – 75-те; якість доріг – 139-те; якість залізничної інфраструктури – 25-те; якість інфраструктури портів – 107-ме; якість інфраструктури повітряного транспорту – 99-те; доступність пасажиромісць в авіатранспорті – 61-ше; якість пропозиції електроенергії – 69-те; абоненти мобільного зв'язку – 33-те; лінії стаціонарного зв'язку – 45-те [17, р. 373].

Відповідно до методології Всесвітнього економічного форуму, Україна має конкурентні переваги за такими показниками, як «якість залізничної інфраструктури», «абоненти мобільного зв'язку» та «лінії стаціонарного зв'язку», оскільки займає місця вище 50-го. Загалом, стан інфраструктури (75-те місце) відповідає загальному рівню конкурентоспроможності України (76-те). Найбільш проблемними є такі складові, як: «якість доріг», «якість інфраструктури портів», «якість інфраструктури повітряного транспорту».

На жаль, відповідні дані про Харківську область відсутні. Але спробувати порівняти розвиток і використання інфраструктури області зокрема та України в цілому можна на основі інформації Державної служби статистики. Серед найбільш проблемних зацентруємо увагу лише на показниках розвитку повітряного транспорту. З одного боку, в області функціонує один із найбільших у Східній Україні міжнародний аеропорт «Харків». Усього ж в Україні діє 32 аеропорти, 19 з них – міжнародні [1]. З іншого – протягом 2013 року авіаційним транспортом в Харківській області було відправлено 157,5 тисяч пасажирів, що склало лише 1,9% від загальної кількості пасажирів, відправлених цим видом транспорту в Україні в цілому (8107,2 тисяч пасажирів) [7; 15]. Це може свідчити про недостатньо ефективне використання наявної інфраструктури авіатранспорту в області.

Щодо розвитку зв'язку можна констатувати, що за дев'ять місяців 2014 року доходи від надання телефонного зв'язку (міського, сільського та міжміського) в Україні склали 6 020,8 млн грн [9]. Аналогічний показник у Харківській області дорівнював 307,1054 млн грн [8], тобто 5,1% від загальноукраїн-

ського. Доходи від надання мобільного зв'язку в області склали 4,92% (1 167,4973 млн грн) від аналогічних доходів в Україні в цілому (23 726,5 млн грн) [8; 9]. А якщо врахувати, що в області проживає 6,36% населення країни (розраховано за [16]), то можна зробити також висновок про наявність потенціалу для підвищення ефективності використання інфраструктури стаціонарного та мобільного зв'язку.

Ще один показник, за яким Україна має конкурентні переваги, – це якість залізничної інфраструктури. У 2013 році залізничним транспортом в Україні було відправлено 377 318,3 тисяч тон вантажів [15], у Харківській області – 298 22,4 тисяч тон [6], тобто 7,9%. Щодо пасажирів, то відправлено 425 217 тисяч пасажирів в Україні в цілому [15] та 65 246,7 тисяч у Харківській області зокрема [7], тобто 15,3%.

О.В. Васильєв пропонує ранжувати регіони України за ступенем розвитку інфраструктури окремих видів: ринкового, фінансово-інвестиційного, виробничого, інформаційного та правового середовища [4, с. 152–153]. Згідно з цим рейтингом, на момент проведення дослідження Харківська область посідала доволі високе, 6-те, місце, поступаючись Києву, а також Київській, Донецькій, Одеській та Дніпропетровській областям. Але слід акцентувати увагу на вкрай низькій позиції Харківської області за рівнем правового середовища, за яким область займала 23-тє місце з 26 регіонів (м. Севастополь розглянуто у складі АР Крим). За рівнем розвитку ринкового та фінансового середовища Харківська область посідала 4-тє місце, а за рівнем виробничого та інформаційного – 6-тє.

Серед проблем функціонування інфраструктури український економіст Н.В. Іванова виділяє такі: недосконалість існуючих механізмів узгодження регіонального та інфраструктурного розвитку; відсутність комплексного підходу до планування та реалізації програм розвитку виробничої інфраструктури на всіх рівнях управління; залишковий принцип фінансування виробничої інфраструктури та диспропорції у виділенні коштів на розвиток матеріального виробництва і сфери виробничого обслуговування; бар'єри у веденні підприємницької діяльності в інфраструктурному секторі внаслідок наявності природних монополій та інших вагомих причин [12]. До цього переліку можна також додати наявність значних позитивних зовнішніх ефектів інфраструктурних послуг.

Х.І. Калашнікова щодо проблем функціонування інститутів інфраструктури у Харківській області констатує, що в більшості міст регіону існує та не вирішена проблема оновлення основних засобів, реконструкції інженерних мереж; застаріле обладнання не відповідає сучасним технологічним, економічним та екологічним вимогам; підприємства характеризуються підвищеною ресурсоемністю й екологічною небезпечкою; матеріальна база інфраструктурних об'єктів, особливо в старих районах міст, не відповідає технічним вимогам і відстає від європейських стандартів; міські фонди й інфраструктуру перебувають в умовах несвоєчасного обслуговування і відсутності профілактичного ремонту, тому ймовірно виникнення аварій та техногенних катастроф [13].

З метою розв'язання описаних проблем необхідно звернутись до міжнародного досвіду, який свідчить, що без ефективного державного регулювання елементів ринкової інфраструктури (без встановлення і підтримки державою стабільного законодавчого порядку) організація й функціонування сучасної ринкової економіки неможливі. У зв'язку з цим від-

буваються процеси пошуку та створення ефективної моделі впливу держави на формування ринкової інфраструктури. Як наслідок, активізуються дослідження досвіду державного регулювання господарської діяльності в країнах світу та порівняння, у тому числі порівняльний аналіз державного втручання у світовій і вітчизняній практиках.

Головною метою державного втручання в діяльність ринкової інфраструктури є забезпечення неперервного процесу розвитку економічних процесів, здобуття економічної стабільності на макро- і мікрорівнях. Державне регулювання інфраструктури регіону – це «комплекс адміністративних, нормативно-законодавчих та соціально-економічних дій, які реалізують місцеві органи влади та громадські організації задля сталого ефективного розвитку складових ринкової інфраструктури регіону з трансформацією до сучасних світових параметрів» [5, с. 16]. Але в діяльності органів влади необхідно розмежовувати їхні функції як суб'єкта регулювання ринкової інфраструктури та як інфраструктурного інституту. Функції суб'єкта регулювання органи влади виконують шляхом здійснення соціальної, податково-бюджетної та кредитно-грошової політики. У той же час державні установи є інфраструктурними інститутами, що забезпечують реалізацію функцій управління.

Серед досягнень у сфері модернізації ринкової інфраструктури в Україні можна назвати розробку і реалізацію програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», яка, серед іншого, стосується модернізації інфраструктури [11]. Важливе місце в ній посідають зміни в електроенергетиці, житлово-комунальному господарстві та транспортній інфраструктурі.

Головними завданнями електроенергетичної реформи є створення ефективної енергетичної галузі, що зможе забезпечити необхідну для розвитку економіки кількість і надійність постачань електроенергії за конкурентними цінами, а також підвищення питомої енергоефективності економіки шляхом цінової мотивації споживачів і запровадження енергозберігаючих технологій в галузях виробництва й передачі енергії.

Метою реформування житлово-комунального господарства є підвищення якості житлово-комунальних послуг для всіх верств населення, а також забезпечення бездотаційності цього сектору. У зв'язку з цим необхідно забезпечити рентабельність підприємств житлово-комунального господарства, скоротити кредиторську й дебіторську заборгованість в галузі; створити конкурентне середовище на ринку послуг житлово-комунального господарства та стимулювати технічну й технологічну модернізацію та підвищення ресурсо- й енергоефективності житлово-комунального господарства.

Реформа транспортної інфраструктури здійснюється з метою поліпшити якість наявних і збудувати нові об'єкти транспортної інфраструктури для потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян. Для досягнення цієї мети постають потреби у збільшенні фінансування розвитку інфраструктури, що перебуває у державній власності; створенні привабливих умов для залучення приватних інвестицій; удосконаленні управління на залізничному транспорті та в автодорожньому секторі; розробці й впровадженні комплексної програми приватизації й розвитку морських портів; підвищенні відповідальності місцевої влади за стан інфраструктурних активів місцевого значення.

При регулюванні розвитку ринкової інфраструктури важливе значення має врахування фази економічного циклу. Так, український економіст О.В. Васильєв розрізняє три можливі стани ефективності функціонування регіональної ринкової інфраструктури: процесну, системну та інфраструктурну [5, с. 14–15]. Процесна ефективність передбачає підвищення ефективності тих суб'єктів, на функціонування яких спрямована інфраструктура. У такому випадку інститути інфраструктури вичерпують власний потенціал і, як наслідок, не забезпечують свій повноцінний розвиток. Інфраструктурна ефективність є зворотною ситуацією: ефективність функціонування суб'єктів інфраструктури досягається за рахунок вилучення і перерозподілу ресурсів тих інститутів, діяльність яких вони мають забезпечувати. Нарешті, системна ефективність полягає у підтримці ефективності суб'єктів інфраструктури на достатньому рівні без зниження ефективності діяльності забезпечуваних нею інститутів. Виходячи з такого розмежування, державне регулювання розвитку інфраструктури під час депресійного стану економіки має бути спрямоване на досягнення процесної ефективності, тоді як на фазі піку – на інфраструктурну. Така переорієнтація державного впливу має на меті зменшення амплітуди коливань ділової активності.

Ефективність функціонування економіки залежить не тільки від відповідності її структури та інфраструктури, але й від сумісності елементів різних видів інфраструктури. У зв'язку з цим стратегія соціально-економічного розвитку України має передбачати формування інфраструктури сфер, секторів, сегментів, регіонів та галузей, а також – для підприємств – створення їх внутрішньої та зовнішньої інфраструктур. Як наслідок, при здійсненні економічної політики необхідно враховувати принципи взаємодії всіх рівнів, видів та форм інфраструктури ринкового господарства.

У цілому, формування регіональної інфраструктури потребує врахування таких чинників, як: формування ділової; стабільної та надійної нормативно-правової бази; використання економіко-фінансового інструментарію при реалізації місцевих інтересів; застосування ефективних організаційних структур, які через економічні важелі сприяють вирішенню нагальних соціально-економічних завдань розвитку регіонів України [5, с. 18].

Українські дослідники І.І. Рекуненко та Р.В. Коробка вважають, що створення прогресивної інфраструктури ринку неможливе також без вирішення проблем інформаційного, кредитно-розрахункового та кадрового забезпечення [14].

Інформаційне забезпечення розвитку ринкової інфраструктури передбачає формування системи спостереження за станом ринків і механізмів поширення інформації й реклами; розробку та впровадження інформаційно-аналітичних мереж зі стратегічного маркетингу, використання геоінформаційних систем для передавання й обробки інформації; створення загальнодоступної системи забезпечення виробників, постачальників послуг, посередників і покупців оперативною інформацією; розробку методичного та програмного забезпечення й формування інформаційних банків даних.

Розв'язання проблем, пов'язаних із кредитно-розрахунковим забезпеченням включає розробку оптимальних схем лізингу, експортних поставок; розв'язання різноманітних видів кредитування та доступ учасників ринку до вільних фінансових ресурсів;

розвиток страхування фінансових ризиків під час торговельних операцій, діяльності інвесторів і кредиторів суб'єктів інфраструктури.

У частині кадрового забезпечення доцільним є об'єднання на добровільних засадах суб'єктів інфраструктури ринку в асоціації для підготовки й перепідготовки персоналу, проведення наукових досліджень економічного та соціального спрямування, обміну інформацією, підготовки та видання професійної літератури, вироблення загальної стратегії розвитку на перспективу; розробка нормативно-методичних документів з торгівельної та постачальницько-збутової діяльності; організація підготовки висококваліфікованих кадрів.

Висновки з проведеного дослідження. Підсумовуючи викладене, необхідно звернутись до висновків О.В. Васильєва, який обґрунтував, що розподіл регіонів за рівнем їх економічного розвитку дуже схожий з розподілом за рівнем розвитку інститутів регіональної інфраструктури [5, с. 22]. Таким чином, формування ринкової інфраструктури є фактором процесу модернізації економіки, який розуміється як комплекс заходів, спрямованих на подолання відсталості окремих регіонів і держав за рахунок удосконалення їхньої економіки, приведення відповідно до вимог сучасного розвитку.

Крім цього, розвиток інфраструктури в Україні стримується через залишковий принцип фінансування цієї сфери, відсутність комплексного підходу при управлінні нею, застарілість основних фондів та наявність бар'єрів для розвитку підприємництва, пов'язаних зі значним ефектом масштабу. Найбільш проблемними є якість доріг, якість інфраструктури портів, якість інфраструктури повітряного транспорту. Розвиток Харківської області характеризується також неналежним станом правового середовища. Для розв'язання вказаних проблем та поліпшення ситуації у відповідних сферах необхідно вирішити проблеми інформаційного, кредитно-розрахункового та кадрового забезпечення елементів ринкової інфраструктури.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Аеропорти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uk.wikipedia.org/wiki/Аеропорти_України.
2. Ахтарієва Л.Г. Системная модернизация региональной рыночной инфраструктуры [Электронный ресурс] / Л.Г. Ахтарієва // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 3. – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2137>.
3. Васильєв О.В. До питання визначення сутності ринкової інфраструктури / О.В. Васильєв // Коммунальное хозяйство городов : научно-технический сборник. – Вып. 71. – К. : Техника, 2006. – С. 28–33. – (Серия «Экономические науки»).
4. Васильєв О. В. Оцінка цілісності функціонування ринкової інфраструктури в регіоні / О. В. Васильєв, І. А. Федоренко // Коммунальное хозяйство міст. – 2013. – № 108. – С. 148–154.
5. Васильєв О.В. Регулювання розвитку ринкової інфраструктури регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.05 / О.В. Васильєв. – Харків, ХНАМГ, 2010. – 43 с.
6. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kh.ukrstat.gov.ua/index.php/vidpravlennia-perevezennia-vantazhiv-za-vidamy-transportu>.
7. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kh.ukrstat.gov.ua/index.php/vidpravlennia-perevezennia-pasazhiriv-za-vidamy-transportu-zahalnoho-korystuvannia>.
8. Доходи від надання послуг пошти та зв'язку (щомісячна інформація) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kh.ukrstat.gov.ua/index.php/dokhody-vid-nadannia-posluh-poshty-ta-zv-yazku-shchomisiachna-informatsiia>.
9. Доходи від надання послуг пошти та зв'язку за 9 місяців 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. Журавлева Н. А. Развитие концепций инфраструктуры в экономической науке [Электронный ресурс] / Н.А. Журавлева // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 4. – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2831>.
11. Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: програма економічних реформ на 2010–2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_1.pdf.
12. Іванова Н.В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці [Електронний ресурс] / Н.В. Іванова // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання Академії муніципального управління. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=392>.
13. Калашнікова Х.І. Соціально-економічний розвиток інфраструктури міст Харківського регіону / Х.І. Калашнікова // Сталый розвиток економіки. – 2011. – № 6. – С. 129–132.
14. Рекуненко І.І. Роль та місце інфраструктури ринку в ринковій економіці [Електронний ресурс] / І.І. Рекуненко, Р.В. Коробка // Вісник Української академії банківської справи. – 2011. – № 2. – Режим доступу : http://lib.uabs.edu.ua/library/Visnik/Numbers/2_31_2011/31_01_05.pdf.
15. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
16. Чисельність населення (за оцінкою) на 1 листопада 2014 року та середня чисельність за січень–жовтень 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
17. The Global Competitiveness Report 2014–2015: Full Data Edition. – World Economic Forum, 2014. – 565 p.