

**В. С. Ясенецький**, аспірант Національної академії державного управління при Президентіві України

## ДО ПИТАННЯ ПРО СУТНІСТЬ І ЗМІСТ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*У статті узагальнено наукові підходи та уточнено сутність поняття “ринкова інфраструктура”. Як ринкова інфраструктура розглядається сукупність галузей ринкової економіки, що виконують функції з розподілу, комунікації, регулювання, обслуговування, забезпечення, системоутворення, відтворення і розміщення продуктивних сил.*

*В статье обобщены научные подходы и уточнена сущность понятия “рыночная инфраструктура”. Под рыночной инфраструктурой понимается совокупность отраслей рыночной экономики, выполняющих функции распределения, коммуникации, регулирования, обслуживания, обеспечения, системообразования, воспроизводства и размещения производительных сил.*

*In the article it is summarized the scientific approaches and clarified the essence of term “market infrastructure”. As market infrastructure it is considered the set of market economy’s industries which perform functions of distribution, communication, regulation, up-keeping, supporting, system-formation, reproduction and allocation of productive forces.*

**Ключові слова.** Ринкова інфраструктура, суспільний поділ праці, традиційна інфраструктура, нетрадиційна інфраструктура, нова теорія інфраструктури.

**Вступ.** У національних програмах розвитку високі темпи економічного зростання визнаються головними цілями державної економічної політики. При цьому показник темпів зростання виробництва часто розглядається як єдиний узагальнюючий вираз економічного розвитку. Водночас для України принципове значення має не тільки кількісна, але й якісна характеристика економічного зростання, структурні зрушення в економіці.

У цьому контексті стан інфраструктурного забезпечення може дати інтегральну характеристику передумов і можливостей подальшого розвитку національної економіки. Висока якість об’єктів інфраструктури та відповідних послуг, що ними забезпечуються, розглядаються життєво необхідними для сильної економіки – на локальному, регіональному та національному рівнях.

В економічній науці існують неоднозначні тлумачення сутності та складу ринкової інфраструктури, підходи до оцінки її впливу на відтворювальні процеси на макро-, мезо- і мікрорівнях [1, 4]. Тривають наукові дискусії щодо специфіки інституційної організації інфраструктури на сучасному етапі розвитку світогосподарських зв’язків, ролі держави та ринкових регуляторів у розвитку інфраструктури тощо. При цьому розгляд місця ринкової інфраструктури в сучасних господарських системах головним чином фокусується на аналізі її участі в процесах створення вартості. Однак за такого підходу значення інфраструктури в економічній системі господарювання ринкового типу суттєво звужується, зокрема не береться до уваги її роль у створенні передумов для ведення економічної діяльності взагалі. Таким чином, актуальним завданням вітчизняної науки і практики управління господарськими процесами є дослідження сутності інфраструктури в системі суспільного виробництва.

**Постановка завдання.** У статті ставиться завдання узагальнити наукові підходи та уточнити сутність поняття “ринкова інфраструктура”.

© В. С. Ясенецький, 2012

**Результати дослідження.** Процес формування ринкової інфраструктури як відносно самостійної сфери економіки пройшов низку етапів, що визначаються великими віхами в суспільному поділі праці. Останній, у свою чергу, став закономірним наслідком економічного розвитку у зв’язку з тим, що суб’єкти господарювання нездатні повною мірою забезпечувати себе всіма необхідними ресурсами та економічними благами. Різні групи виробників обирають окремі види господарської діяльності, що сприяє розвитку спеціалізації і в подальшому – кооперації економічних суб’єктів.

У міру розвитку економіки та суспільного поділу праці відбувається розвиток і вдосконалення як самої інфраструктури, так і її об’єктів. Виходячи з цього положення, розвиток інфраструктури в ролі самостійного елементу економічної системи можна розглядати як результат подальшого поглиблення суспільного поділу праці, що передбачає виділення в структурі економічної системи двох підсистем: перша створює продукт основного виробництва, а друга задовольняє потреби всієї економіки. Функціональне призначення інфраструктури полягає в задоволенні певних суспільних потреб, де відбувається переважання сфери послуг над індустріальними секторами економіки.

Термін “інфраструктура” (від лат. *infra* – під, нижче і *structure* – побудова, розміщення) уперше став застосовуватись у західній економічній думці. Так, в американському словнику сучасної економіки під інфраструктурою розуміють сукупність галузей ринкової економіки, від функціонування яких залежить рівень активної виробничої діяльності в країні (транспорт, зв’язок, енергетика, а також освіта, наука, охорона здоров’я та ін.) [2, 93, 222]. Хронологія перших спроб використання терміна “інфраструктура” в економічній літературі невизначена. У низці праць зазначається повоєнний період – кінець 1940-х рр., у деяких дослідженнях стверджується, що термін “інфраструктура” в економічну науку ввів австрійський економіст польсько-єврейського походження П. Розенштейн-Родан у 1955 р. [3, 60], який, на думку П. Самуельсона [4], застосував

поняття “інфраструктура” до всіх умов навколишнього суспільного середовища, необхідного для того, щоб приватна промисловість розвивалась.

П. Розенштейн-Родан [3] включав до інфраструктури базові галузі економіки (енергетику, транспорт, будівництво), розвиток яких потребує швидкоокупних і прямовиробничих інвестицій. Аналогічної думки дотримувався і Х. Зінгер, який також виділяв “прямовиробничий капітал” і “накладний капітал”. Розвиваючи це положення, він дійшов висновку, що в країнах з ринковими відносинами потрібно дотримуватися певної стратегії в інвестиційній політиці, бо це зумовить “кумулятивний процес” у розвитку економіки. Таким чином, інвестиції в інфраструктуру в цих країнах повинні сприяти зростанню національного доходу, який у подальшому стимулюватиме приріст інвестицій. Схожої позиції дотримувався і П. Самуельсон, відзначаючи, що держава свідомо йде на інвестиції в інфраструктуру, оскільки “збільшення суспільного капіталу” створює “неявні вигоди власникам приватного капіталу” [4].

На початку 1950 – у 60-х рр. у США і Німеччині з’явилися прогностичні розробки щодо розвитку інфраструктури на 10–25 років, в яких були розрахунки можливого впливу інфраструктури на темпи промислового зростання. У цьому зв’язку закордонні економісти ввели поняття “додатковий капітал” або “соціальні витрати суспільства” [2].

У радянській економічній літературі періоду 1970–80-х рр. інфраструктуру розглядали як комплекс галузей загального користування, що створювали необхідні умови для розвитку виробничих процесів. У цьому зв’язку низка дослідників відзначає композиційність, багатоплановість цієї категорії, що забезпечує нормальне функціонування виробничо-збутових процесів [2].

Таким чином, термін “інфраструктура” в науковій літературі зазвичай асоціюється із системою матеріальних ресурсів, створених для суспільного споживання. Перелік таких ресурсів включає: 1) транспортні системи (автошляхи, залізниці, авіасполучення і порти); 2) системи комунікацій (телефонні мережі й поштові послуги); 3) системи управління (наприклад, судова система); 4) базові суспільні послуги і заклади громадського користування (школи, каналізаційні мережі, системи водопостачання та ін.). У науковій літературі такі ресурси називаються “традиційною інфраструктурою” [5, 923–924].

Багато дослідників у складі економічної інфраструктури виділяють природні ресурси, що конституують інфраструктуру, яка дуже важлива для розуміння суспільством цінності природних ресурсів. Загалом природні ресурси утворюють систему підтримки життя, забезпечуючи інфраструктурою не тільки людське буття, але й усі інші форми життя. Інфраструктурні природні ресурси створюють додаткову вартість для суспільства і відіграють важливу роль у складних динамічних системах [6]. Природні ресурси разом з інформацією та мережею Інтернет називаються в економічній літературі “нетрадиційними ресурсами” [5; 7]. Певні природні та інформаційні ресурси виступають у ролі інфраструктури, зокрема озера, та фундаментальні дослідження виступають важливим ресурсом для багатьох видів виробничої діяльності, створюють позитивні зовнішні ефекти, які збільшують добробут суспільства [5, 919]. Такий підхід до розгляду інфраструктури вперше обґрунтував Б. Фрішманн, це складова його “нової теорії інфраструктури”, яка поряд із традиційними економічними концепціями є методологічною базою для аналізу сутності ринкової інфраструктури, її складу, економічних характеристик.

Ключовими характеристиками ринкової інфраструктури в економічній літературі називаються такі:

- 1) є основою, що підтримує систему, яка, у свою чергу, ідентифікується досить широко;
- 2) відіграє суттєву роль у підтримці комерційної діяльності та розвитку економічної системи;
- 3) є або управляє мережею, що в економічній сфері полегшує постачання товарів і послуг; спричиняє економію на масштабі;
- 4) потребує значних за обсягами, довготермінових інвестицій;
- 5) є або управляє природною монополією;
- 6) постачає суспільні товари і послуги на додаток до специфічних товарів і послуг, які вона створює прямо;
- 7) передбачає певну форму залучення уряду або державного сектора [8].

Незважаючи на зрозумілість наведених дефініцій, широкий спектр факторів призводить до суперечностей та невизначеності в питаннях, що ж таке “ринкова інфраструктура”, а також у питанні, які саме інститути мають бути зараховані до її складу. Значна частина вітчизняних і зарубіжних дослідників, які конкретизують економічну природу інфраструктури, доходять думки про те, що найбільш суттєва ознака зазначеної категорії – її роль у створенні загальних передумов відтворювальних процесів, загальних умов зростання суспільного виробництва. Комплексний характер інфраструктури, її двоїсте трактування, відмінність у функціонуванні її структурних елементів засвідчує, що під цими загальними умовами розглядаються матеріально-речові цінності, котрі мають забезпечувати відтворювальний процес.

Цей феномен передбачає відновлення на якісно новому рівні кругообігу матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних та інших ресурсів. З урахуванням викладеного розвиток усієї інфраструктури слід розглядати як процес відтворення, що включає виробництво, обмін і споживання продукції, товарів, робіт і послуг. Закономірності цього процесу визначають усі взаємозв’язки і взаємозалежності в розвитку та функціонуванні інфраструктури. Відтворювальний процес передбачає єдність матеріально-речових, фінансово-кредитних та інформаційних зв’язків, що забезпечують послідовний процес виробництва, обміну й споживання. Ринки різного типу, що входять у цю систему, функціонально пов’язані взаємодією ринкових відносин і елементів виробничих сил, відтворення яких відбувається під впливом різноманітних факторів і передумов, що діють в єдиному економічному просторі, співвіднесеному з відтворенням суспільного капіталу.

Перш за все, інфраструктура відповідає цілям найбільш повного задоволення матеріальних і культурних потреб усіх членів суспільства. Це положення, без сумніву, правильне, але, на думку деяких авторів, потребує певної деталізації. Так, деякі економісти зауважують, що “в суспільстві досягненню основної мети виробництва підпорядкована вся система виробничих відносин, функціонування всіх сфер, галузей і підприємств. Звідси, як наслідок, випливає, що відображення виробничих відносин, з погляду їх суспільної форми, є дещо специфічним для інфраструктури, її індивідуальною характеристикою” [2, 94].

Таким чином, інфраструктура взаємопов'язана і взаємодіє в інтересах суб'єктів ринкових відносин, формуючи при цьому передумови для відтворювального процесу. Інфраструктура формується як відкрита система, що реагує на внутрішню та зовнішню соціальну й політичну ситуацію. Усі процеси формування ринків і функціонування суб'єктів економічних відносин залежать від кількісних і якісних характеристик економічного простору, який залежить від характеру і структури виробництва, ємності та якості споживання. Ця залежність визначає особливості процесів руху товарів і схеми торговельно-посередницьких та фінансових зв'язків.

На основі описаного взаємозв'язку можна виділити два аспекти: функціонування та розвиток економічної системи. Інфраструктура, що забезпечує цілісне функціонування економічної системи, відрізняється від інфраструктури, яка сприяє розвитку економіки і дозволяє вийти на нову якість економічного зростання в сучасних умовах. Конкретна економічна система може мати більш або менш розвинуту інфраструктуру, що забезпечує її функціонування, але не мати інфраструктури, яка сприяє розвитку самої економічної системи.

Процес функціонування і розвитку інфраструктури характеризується взаємодією традиції та модернізації, модифікації й трансформації, реалізації та еволюції. У цьому сенсі розвиток являє собою оновлення елементів і складу інфраструктури відповідно до сучасних вимог, передбачає різноманітні вдосконалення в кожному елементі, що її складають, відповідно до рівня функціонування системи. У процесі такої модернізації відбувається накопичення кількісних змін у всіх елементах і зв'язках інфраструктури, що згодом призводить до її докорінної трансформації. Інфраструктура розвивається на перехідних етапах еволюції економічної системи. У випадку якщо вона відстає від основної структури, то стає гальмом розвитку, призводить до уповільнення відтворювальних процесів.

Саме така ситуація характерна для України, в якій на початку 1990-х рр. була одна з найрозвинутіших серед колишніх радянських республік транспортна інфраструктура (включаючи дороги, трубопроводи), електромережі, водогони, тобто об'єкти традиційної інфраструктури. Однак практично не функціонувала торговельно-збутова мережа, фінансова, інформаційна інфраструктура, необхідна для ринкової економіки. Відсутність на початку трансформаційного періоду інфраструктури, базової саме для ринкових умов господарювання, – це одна з основних причин значних трансформаційних втрат, яких зазнала українська економіка і які не відшкодовано й досі. За умов гострого дефіциту ресурсів для структурної перебудови економіки, підтримки в належному стані існуючих об'єктів наявна традиційна інфраструктура швидко застаріває і стає гальмом на шляху подальшої модернізації економіки.

Таким чином, у розвитку інфраструктури відбуваються як повільні та послідовні зміни, так і різкі трансформаційні, що є результатом соціально-економічних криз господарських систем як способів вирішення внутрішніх і зовнішніх суперечностей. Цей розвиток характеризується стійкою нерівновагою внаслідок асинхронності, асиметричності змін у різноманітних функціональних видах інфраструктури, але також нестійкою рівновагою в окремих “точках еволюційного тренда” [9].

Функціонування, а особливо розвиток інфраструктури ринкового господарства в цілому відбувається в процесі інтеграції, диференціації та диверсифікації окремих її видів. У результаті горизонтальної (за видами) і вертикальної (за рівнями) взаємодії двох видів інфраструктури може утворюватися третій, наділений новими функціями і властивостями. Крім того, деякі види інфраструктури настільки зростаються з іншими, що займають у їх системі особливе становище і відіграють роль мегаінфраструктури. Наприклад, інформаційна інфраструктура останнім часом досягла нової якості, ставши невід'ємною частиною виробничої, кредитно-банківської, комерційної інфраструктури та ін., що, з одного боку, підвищило її статус, а з іншого – якісно змінило склад, функції та організацію всіх інших видів інфраструктури.

Таким чином, основна структура та інфраструктура ринкового господарства взаємозалежні та взаємообумовлені: 1) структура породжує інфраструктуру; 2) генезис інфраструктури відбиває всі ознаки, властиві системі, тому інфраструктура постійно відтворює адекватність системі. Водночас виникають суперечності між структурою та інфраструктурою, які можуть загострюватись, і в результаті конфлікту інфраструктура переходить в якісно новий стан відповідності основній структурі, набуваючи нових атрибутивних ознак. Ці явища притаманні процесові генерації нових елементів як в основній структурі, так і в інфраструктурі, виражаючи динаміку їх відносної відповідності.

**Висновки.** Ринкова інфраструктура – складна відкрита економічна система, що реалізує обмінний зв'язок із зовнішнім середовищем через економічні, виробничо-технічні й соціальні підсистеми, які відбивають рух матеріальних, фінансових і трудових ресурсів, у процесі взаємодії яких виникають нові економічні зв'язки, певні економічні інтереси і механізми їх узгодження. У ролі ознак інфраструктури виділяють створення загальних умов для виробництва продукції і тих, що забезпечують його завершення у сфері обігу. Інфраструктура – це сфера діяльності, що забезпечує умови (матеріально-технічні, фінансові, трудові) для відтворювального процесу, розміщення та функціонування сучасних господарських об'єктів.

Інфраструктура як сфера діяльності виконує функції розподілу, комунікації, регулювання, обслуговування, забезпечення, системоутворення, відтворення, розміщення продуктивних сил та ін. Для ринкової системи господарювання потрібна особлива ринкова інфраструктура, здатна забезпечувати умови

(організаційно-економічні, соціальні, інституціональні тощо) для ефективного функціонування ринків (споживчих товарів, праці, капіталу, фінансів, інформації та ін.).

Серед перспективних напрямів досліджень слід назвати аналіз критеріальної бази для класифікації типів і видів ринкової інфраструктури, її інституційної складової.

#### Література

1. Маслак В. О. Ринкова інфраструктура та її вплив на економічне зростання виробництва : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.02 “Підприємництво, менеджмент та маркетинг” / В. О. Маслак. – Львів, 2002. – 20 с.
2. Федько В. П. Інфраструктура товарного ринка / В. П. Федько, Н. Г. Федько. – Ростов н/Д : Феникс, 2000. – 512 с.
3. Rosenstein-Rodan P. N. Notes on the Theory of the “big Push” / P. N. Rosenstein-Rodan // Economic development program. Italy project. – Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. – 32 p.
4. Самуэльсон П. Экономика / Самуэльсон П. – М. : Алгон, 1997. – Т. 1. – [Б. м.] : [б. в.], 1997. – 333 с.
5. Frischmann Brett M. An Economic Theory of Infrastructure and Commons Management / Brett M. Frischmann // Minnesota Law Review. – April 2005. – Vol. 89. – P. 917–1030.
6. Driesen David M. An Economic Dynamic Approach to the Infrastructure Commons [Електронний ресурс] / David M. Driesen // College of Law Faculty Scholarship, Paper 45, 2007. – Режим доступу : <http://surface.syr.edu/lawpub/45>
7. Frischmann Brett M. Spillovers / Brett M. Frischmann, Mark A. Lemley [Електронний ресурс] // American Law & Economics Association Annual Meetings, 2006, Paper 27. – 44 p. – Режим доступу : <http://law.bepress.com/alea/16th/art27>
8. Lee R. Market infrastructure institutions: Definitions and governance matters / Ruben Lee [Електронний ресурс] // Oxford Finance Group, August 2007. – Режим доступу : <http://www.mondovision.com/exchanges/handbook-articles/market-infrastructure-institutions-definitions-andgovernance-matters/>
9. Иншаков О. В. Инфраструктура рыночного хозяйства: системность исследования / О. В. Иншаков, Е. Г. Русскова // Вестник СПбГУ. – 2005. – Сер. 5. – Вып. 2. – С. 28-37.