

УДК 338.49

**НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПОНЯТТЯ
«ІНФРАСТРУКТУРА» ЯК ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ***Рекуненко И.И.*

В статті розглянуто теоретичні положення щодо трактування поняття «інфраструктура», визначено основні підходи відносно сутності та складу інфраструктури та зроблені певні висновки по даному питанню.

Ключові слова: інфраструктура, концепція, підхід, ринкова інфраструктура, елементи інфраструктури.

Інфраструктура, яка представлена сукупністю формуючих її елементів, є механізмом, що компенсує зростаюче в умовах розвитку ринку підвищення різноманітності товарів і послуг, неврегульованості і різнорідності дій зовнішнього середовища, що впливають на діяльність господарських суб'єктів з метою підвищення їх стійкості на ринку і результативності відтворювальних процесів.

Різні публікації, що з'явилися останнім часом, з питань інфраструктури свідчать про стратегічне значення проблем формування і розвитку інфраструктури ринкової економіки. Істотна увага з боку вчених викликана, перш за все, розумінням інфраструктури як найважливішої підсистеми ринкової економіки і необхідністю її комплексного і пропорційного формування і розвитку. В зв'язку з цим задача економічної науки полягає у визначенні функцій і місця інфраструктури в системі ринку, обґрунтуванні її поелементного складу і напрямів подальшого розвитку і вдосконалення.

Сутність будь-якої економічної категорії і аналіз її становлення і розвитку припускають розкриття понятійного апарату. Оскільки понятійний апарат такої складної проблеми, як інфраструктура, може бути сформований лише в ході узагальнення численних досліджень присвячених даній проблематиці, необхідно провести аналіз різних підходів до визначення змісту та ролі інфраструктури. Сказане вище цілком пояснює актуальність проблеми, що є предметом дослідження в даній роботі.

Вивченню різних аспектів тлумачення поняття «інфраструктура» як багатофункціональної і багатоаспектної системи, що забезпечує розвиток економіки, приділяється значна увага. Питанням розкриття сутності та визначенню складових елементів інфраструктури присвячені праці провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як П. Беленького [1], І. Белявського [23], З. Герасимчук [4], В. Красовського [10], І. Маєргойза [12], С. Носової [16], А. Пізенті [19], П. Розенштейна-Родана [30], В. Стаханова [24], В. Федько [25], В. Ходаківської [27], О. Шубіна [28] та інших.

Ситуація по даному питанню ускладнюється відсутністю єдиної думки в питаннях визначення загальноекономічного змісту інфраструктури, в дослідженні її функцій і складу. Існування значного числа висновків в трактуванні даних питань, обумовлене різноманітністю підходів вітчизняних і зарубіжних авторів до дослідження проблем ринкової інфраструктури і тому припускає необхідність докладного аналізу її понятійного апарату.

Мета даної статті полягає в узагальненні теоретичних положень щодо трактування поняття «інфраструктура», визначення основних підходів щодо сутності та складу інфраструктури.

Термін «інфраструктура» вперше був застосований в дослідженнях західних економістів. Існують різні підходи до тлумачення цього терміну. Один з них вказує на взаємозв'язок терміну «інфраструктура» з будівництвом, ототожнюючи її з фундаментом споруди, яка зводиться, що відповідає буквальному перекладу латинських слів «infra» (під, нижче) і «structure» (будова, розташування) [10]. У іншому, вказується на наявність витоків терміну у військовій справі, де він тлумачиться як комплекс споруд (комунікацій), що забезпечують успішні військові дії.

Всі дослідники визнають, що інфраструктура є обов'язковим компонентом будь-якої цілісної економічної системи, одночасно підкреслюючи багатоплановість терміну. З одного боку, він означає створення фундаментальних основ для виконання підприємствами своїх функцій; з другого боку, є певними послугами, які надає виробничо-господарським одиницям спеціальний багатогалузевий комплекс, що забезпечує безперебійний і стійкий перебіг бізнес-процесів. Також, в 40-і роки ХХ ст., на заході під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей, що сприяють нор-

мальному функціонуванню матеріального виробництва [8].

В перших дослідженнях теорії інфраструктури, її розглядали як категорію суспільного або соціального накладного капіталу, що формується в результаті різниці між суспільними витратами на створення товарів і витратами окремих підприємств.

Вперше термін «інфраструктура» в економічній літературі був використаний в роботах П. Розенштейна-Родана [30] та деяких німецьких науковців. Так, для позначення інфраструктури в сучасному розумінні використовували термін «суспільний накладний або допоміжний капітал». П. Розенштейн-Родан визначає інфраструктуру як умови навколишнього суспільного середовища, необхідні для того, щоб приватна промисловість була в змозі зробити перший ривок. Поняття інфраструктури він відносить не тільки до шосейних доріг, дамб і залізниць, але також до каналізації і інших підприємств комунального господарства.

Як вказує П. Самуельсон [21], уряд несе державні витрати по реалізації важливих проектів збільшення «суспільного допоміжного капіталу» (дороги, школи, лікарні, дамби для електростанцій і поглиблення річок, будівництво залізниць, поліпшення і збереження ґрунту), що є необхідною умовою для економічного зростання і розвитку країни. Участь держави в такого роду проектах зв'язана або із створенням невідчутних вигод, від яких не можна чекати грошових прибутків, або ці проекти непривабливі для інвесторів унаслідок тривалого терміну окупності, або їх масштаби дуже великі для ринків приватного капіталу.

Декілька іншої точки зору дотримувався А. Пізенті, який стверджував, що «...класичні капіталоукладення, яких вимагає від держави капіталізм, повинні мати своїм об'єктом «суспільні роботи», тобто створення того комплексу умов, який нині іменують в світі «інфраструктурою» (дорожня мережа, транспортні засоби, землеустрій, фінансово-кредитні установи і т.д.). Ці роботи скорочують накладні витрати капіталістичних підприємств, тобто покращують економічне середовище, в якому ті діють, полегшуючи процес обігу капіталу...» [19].

Досить активно в науковій літературі обговорюється семантична відповідність слова «інфраструктура» економічному змісту. Зокрема, І. М. Маєргойз вважає більш відповідним по суті і виконуваним функціям термін «загальнофондова база (територія)» [12]. Деякі вчені трактують семантику терміну «інфраструктура» як категорію, що означає «за межами будови». Важливо відзначити також і широкий спектр думок з приводу виробничих відносин, що розкривають суть категорії «інфраструктура».

Згодом поняття інфраструктури стало розширятися у міру розвитку суспільного виробництва і продуктивних сил, акцент в дослідженнях зміщується у бік визначення складу елементів інфраструктури.

Узагальнюючи вітчизняні і зарубіжні дослідження в економічній літературі, ми виділили наступні методологічні підходи до визначення змісту категорії «інфраструктура».

У першому підході – «виробничому», розвиток якого відбувався під впливом марксистської теорії, повною мірою поняття «інфраструктура» не використовується, але застосовуються такі категорії, як «загальні умови суспільного процесу виробництва» і «загальні умови праці».

К. Маркс вказує, що «...до засобів процесу праці відносять всі матеріальні умови, необхідні взагалі для того, щоб процес міг здійснюватися. Прямо вони не входять в нього, але без них він або зовсім неможливий, або може відбуватися лише в недосконалому вигляді». Відповідно створені людиною умови в процесі виробничої діяльності і є інфраструктурою. Таким чином, інфраструктурними галузями є ті, які забезпечують умови ефективного розвитку і функціонування матеріального виробництва [13].

Думку П. Розенштейна-Родана дещо доповнив Л. М. Кузьменко. З його точки зору інфраструктура представляє собою інтегральний елемент продуктивних сил, включаючи допоміжні, додаткові галузі, види виробництв, які обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також такі галузі, підгалузі невиробничої сфери, які опосередковано пов'язані з процесом виробництва (соціальна інфраструктура) [11]. До соціальної інфраструктури автор відносить освіту та культуру, охорону здоров'я, систему закладів відпочинку та туризму, готельні комплекси і т.д.

Багато вчених відзначають, що відмінною рисою інфраструктури є створення умов для нормального функціонування народного господарства. При цьому, інфраструктурою може бути названий тільки комплекс галузей і видів діяльності, що мають єдине функціональне призначення і воло-

діють певними загальними ознаками.

Декілька пізніше, в економічних колах почали розглядати інфраструктуру, як комплекс галузей, що обслуговують матеріальне виробництво. Виробничі задачі інфраструктури вперше були виділені С. А. Хейнманом. Поняття «інфраструктура» закріпилося для позначення комплексу галузей господарства, що обслуговують промислове і сільськогосподарське виробництво [26].

Тому, в другому підході, так званому «галузевому», що сформувався під впливом неокейнсіанської теорії, інфраструктура розглядається як сукупність базових галузей, розвиток яких є необхідною умовою нормального функціонування приватного підприємництва і суспільства в цілому.

Так, Р. Іюхімсен [29], який один із перших дав системний опис інфраструктури, розглядає її як сукупність матеріальних (виробничих), інституційних, індивідуальних умов, доступних для економічних агентів, які сприяють зрівнюванню віддачі (доходу) від зіставних чинників при доцільному розміщенні ресурсів, що обумовлює інтеграцію і максимальний рівень економічної активності. У матеріальну основу інфраструктури він включає, по-перше, основний і оборотний капітал в економіці (прибуткові активи, устаткування, оборотний капітал і т.д.), який забезпечує енергопостачання, транспортні послуги, телекомунікації; по-друге, структури по охороні природних ресурсів і транспорту; по-третє, будівлі і споруди державного управління, освіти, охорони здоров'я і соціального забезпечення.

І. К. Белявський говорить про інфраструктуру ринку як про сукупність допоміжних підгалузей і засобів, що організаційно і матеріально забезпечують основні ринкові процеси – взаємний пошук один одного продавцями і покупцями, рух товару, обмін товарів на гроші, а також господарсько-економічну і фінансову діяльність ринкових структур [23].

А. П. Голіков, Я. Б. Олійник, А. В. Степаненко розглядають інфраструктуру як сукупність галузей господарства, що обслуговують виробництво і населення. Особливістю інфраструктури є її «гнучкість», що дозволяє їй швидко реагувати на зміни умов виробництва та життя населення. До певного рівня вона сприяє розвитку господарства, підвищенню його ефективності. Якщо цей рівень перевищує допустимий, то необхідно вдосконалювати інфраструктуру [5].

І. О. Бланк використовує поняття інвестиційної інфраструктури, що включає найбільш важливі галузі економіки, установи і засоби, що безпосередньо забезпечують процес безперебійного здійснення інвестицій [2].

Третій підхід – «інституційний», сформувався під впливом неоінституціональної теорії, яка пов'язує інфраструктуру з формуванням інституційного поля, тобто створенням інституту прав власності, контрактних відносин і зниженням трансакційних витрат взаємодії. Неоінституційний підхід у вивченні інфраструктури представлений в роботах таких авторів, як А. Гальчинський [3], Г. Журавльова [7], В. Клюня [18], С. Мочерний [14] та ін.

Автори зосереджують увагу на вивченні інфраструктури ринку, елементами якої розглядають різні інститути, системи, служби і підприємства (товарні, фондові, валютні біржі, оптову і роздрібну торгівлю, аукціони, ярмарки, банки, страхові і інвестиційні компанії і т.д.), що обслуговують ринок і виконують певні функції по забезпеченню нормального режиму його функціонування.

Інститути виступають свого роду накопичувачами інформації, використання якої дозволяє суб'єктам ринку раціоналізувати свою поведінку при ухваленні відповідних рішень. Таким чином, розвиток теорії інфраструктури в даний час привів до неоднозначного уявлення її складу і елементів.

С. В. Мочерний визначає ринкову інфраструктуру як сукупність різноманітних установ та інститутів, які забезпечують рух грошей, цінних паперів, робочої сили, засобів виробництва, предметів споживання, послуг, інтелектуальної власності, валюти та інш. [14].

Ринкова інфраструктура, за Я. Комаринським, – це система установ і організацій (банків, бірж, страхових компаній, консультаційних та інформаційно-маркетингових фірм тощо), які забезпечують вільний рух товарів і послуг на ринку [9].

Звичним у визначеннях інфраструктури є те, що вона надає послуги, або обслуговує ринок, а не виробляє продукт у матеріально-речовій формі, тобто лише створює необхідні умови для його виробництва. За таким твердженням можна виділити четвертий підхід – «обслуговуючий».

Також, існує думка, що під інфраструктурою, як правило, маються на увазі всі послуги, потрібні

для створення сучасної економіки.

В. Н. Стаханов під інфраструктурою розуміє комплекс специфічних трудових процесів по наданню послуг, що забезпечують обмін діяльністю в суспільному виробництві і житті людини [24].

Більшість вітчизняних вчених вважає, що спільне серед галузей інфраструктури «полягає у тому, що вони виробляють не матеріальну продукцію, а послуги», тому інфраструктура є частиною сфери послуг. Діяльність інфраструктури має ряд істотних відмінностей від діяльності базисних галузей. Основною відмінністю є те, що продукт створений в процесі функціонування інфраструктури не має матеріально-речовинної форми. Результат діяльності інфраструктури виступає у вигляді корисного ефекту, тобто є послугою.

Також, особливо слід відзначити точку зору В. П. Федько і Н. Г. Федько. Вони справедливо підкреслюють, що умови по відношенню до об'єкту можуть бути індиферентними і навіть негативними, тоді як інфраструктура активна, володіє позитивним характером дії на розміщення і функціонування промисловості і частіше за все виступає в ролі творчого і перетворюючого чинника для економіки. Це найбільш показово для країн з колишньою командно-адміністративною економікою в умовах становлення ринкових відносин, оскільки їх перехід до ринкової економіки трансформував стале поняття «інфраструктура» в категорію «ринкова інфраструктура» [25].

Сучасні вітчизняні та зарубіжні вчені, конкретизуючи економічну природу інфраструктури, доходять висновку, що її найсуттєвішою ознакою в умовах ринкової економіки є роль у створенні загальних передумов відтворювального процесу та загальних умов росту суспільного виробництва і, відповідно, його прогресу [4].

Відповідно до цього, можна виділити п'ятий підхід, так званий комплексний, де в поняття «інфраструктура» включають синтез декількох виділених автором підходів.

Автори А. Гриценко та В. Соболев включили у зміст поняття інфраструктури майже все, що якоюсь мірою може забезпечити успішний взаємозв'язок об'єктів і суб'єктів системи у якій вона застосовується. Це може бути будь-яка система: і соціальна, і ринкова, і виробнича, і інвестиційна та ін. Тобто інфраструктура може мати різну спрямованість [6].

Є. Б. Муханова зазначила, що ринкова інфраструктура – це єдина система, що складається із сегментів, що обслуговують різні типи ринків [15].



Рис. 1 Систематизація визначених підходів щодо трактування поняття

Існують різноманітні визначення інфраструктури і окремих сегментів фінансового ринку. Цікавий підхід є до визначення фондової інфраструктури як до «системи управління ризиками на фон-

довому ринку». Такого специфічного трактування дотримується В. Овчинников [17], який розкриває поняття інфраструктури фондового ринку як «...глобальный інструмент захисту прав інвесторів від криз».

Синтезом відразу декількох підходів можна вважати наступне достатньо об'ємне визначення, в якому «...під інфраструктурою ринку цінних паперів мається на увазі сукупність технологій, що використовуються на ринку для укладання і виконання операцій, матеріалізована в різних технічних засобах, інститутах (організаціях), нормах і правилах» [20].

Слід підкреслити, що вказані вище висновки вельми актуальні для трансформованої економіки України, і можуть бути покладені в основу розробки стратегії розвитку ринкової інфраструктури країни. Значна частина вітчизняних і зарубіжних дослідників, конкретизуючи економічну природу інфраструктури, виділяють в якості найбільш суттєвої ознаки її роль в створенні загальних передумов відтворювального процесу, загальних умов зростання суспільного виробництва і прогресу.

На основі вищевикладеного, на рисунку 1 надано систематизацію визначених нами підходів щодо трактування поняття «інфраструктура».

Хоч у підходах до вивчення суті і стану інфраструктури у різних авторів є деякі розбіжності, однак всі визнають вирішальну роль ефективної інфраструктури на сучасному етапі становлення ринкової економіки в Україні. Сумісність і взаємозалежність інфраструктурних ланок – логічний прояв функціонування вільного ринку. Виробничі і торговельні підприємства, фондові біржі, банки, бюджетні установи надають ринковій системі організованої завершеності, об'єднують виробників і споживачів у спільний господарський процес. Сучасні реалії показують, що учасником цього процесу може стати будь-хто, але відчутного результату досягає той, хто здатний обрати правильну конкурентну стратегію.

ВИСНОВКИ

Не дивлячись на існуючу різноманітність визначень інфраструктури, ми вважаємо, що жодне з них не дає повної характеристики змісту категорії «інфраструктура». В більшості випадків, кожна із розглянутих думок зачіпає тільки один аспект поняття «інфраструктура», взаємовиключаючи інші. Це, з нашої точки зору, є не зовсім вірним. Інфраструктура в ринковій економіці може виступати в різних формах: як комплекс підприємств і установ, як сукупність функцій або ж, як частина матеріально-технічного багатства. Перш за все, ми пропонуємо використовувати комплексний підхід до визначення змісту інфраструктури.

Згідно даного підходу під інфраструктурою необхідно розуміти сукупність елементів (інститутів, установ, організацій, технологій, норм, систем), що забезпечують, регулюють та створюють умови для нормального, безперервного, багаторівневого функціонування господарських взаємозв'язків та взаємодії об'єктів та суб'єктів ринкової економіки та руху товарно-грошових потоків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Беленький П. Ю. Механізм розвитку ринкової інфраструктури в Україні [Текст] / Ю. П. Беленький // Вісник НАН України. – 2002. – № 4. – С.15-23.
2. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента [Текст] : учебник / И. А. Бланк. – Т. 1. – К.: «Ника-Центр», 1999. – 592 с.
3. Гальчинський А.С. Основы економічної теорії [Текст] : підручник / А. С. Гальчинський, П. С. Єщенко, Ю. І. Палкін. – К.: Вища школа, 1995. – 471 с.
4. Герасимчук З. В. Економічна сутність інвестиційної інфраструктури регіону [Текст] : /З. В. Герасимчук, Ю. А. Подеря-Масюк // Економічні науки, серія «Регіональна економіка»: зб. наук. праць / М-во освіти і науки України, Луцький нац. технічний ун-т. – 2008. – № 5(17), ч. 2. – С. 6-14.
5. Голиков А. П. Вступ до економічної і соціальної географії [Текст] : підручник / А. П. Голиков, Я. Б. Олійник, А. В. Степаненко. – К.: Либідь, 1997. – 320 с.
6. Гриценко А. Рыночная инфраструктура: сущность, функции, строение [Текст] : / А. Гриценко, В.

Соболев // Экономика Украины. – 1998. – № 4. – С. 35-44.

7. Журавлева Г. П. Вводный курс по экономической теории [Текст] : учебник для лицеев / Г. П. Журавлева. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 368 с.

8. Картер А. Структурные изменения в экономике США [Текст] : моногр. / А. Картер. – М. : Статистика, 1974. – 272 с.

9. Комаринський Я. Фінансово-інвестиційний аналіз [Текст] : навч. посібник / Я. Комаринський, І. Яремчук. – К.: Українська енциклопедія, 1996. – 300 с.

10. Красовский В. Инфраструктура и интенсификация экономики [Текст] : моногр. / В. Красовский. – М. : Экономика, 1980. – 195 с.

11. Кузьменко Л. М. Управление функционированием и развитием экономики региона [Текст] : монография / Л. М. Кузьменко / НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2004. – 284 с.

12. Маергойз И. М. Инфраструктура и размещение производства [Текст] / И. М. Маергойз // Экономическая география промышленности. – 1971. – № 4-5. – С. 36-41.

13. Маркс К. Капитал [Текст] / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М.: Политиздат. – 1956. – Т. 23. – 785 с.

14. Мочерний С. В. Основы економічних знань [Текст] : підручник / С. В. Мочерний. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 312 с.

15. Муханова Е. Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры [Текст] : монография / Е. Б. Муханова. – М.: ИЭ РАН, 1994. – 162 с.

16. Носова С. С. Экономическая теория: краткий курс [Текст] : учеб. пособие для студентов учеб. заведений / С. С. Носова. – М.: Гуманитарный издательский центр ВЛАДОС, 2001. – 288 с.

17. Овчинников В. В. Путь к совершенству мирового рынка ценных бумаг. Global custody [Текст] : моногр. / В. В. Овчинников. – М. : Солид консалтинг, 1998. – 485 с.

18. Основы экономической теории [Текст] : учеб. пособие / В. Л. Ключня, М. Л. Зеленкевич, Н. В. Чеченко и др.; под ред. В. Л. Ключня. – Минск: НКФ «Экоперспектива», 1996. – 336 с.

19. Пизенти А. Очерки политической экономии капитализма [Текст] : моногр. / А. Пизенти. – М. : Прогресс, 1976. – 351 с.

20. Радыгин А. Д. Базовый курс по рынку ценных бумаг [Текст] : учеб. пособие / А. Д. Радыгин, Л. П. Хабарова, Л. Б. Шапиро. – М. : Финансовый издательский дом «Деловой экспресс», 1998. – 408 с.

21. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон. – М.: Машиностроение: НПО «АЛГОН», 1994. – Т. 2. – 415 с.

22. Синицина Д. Г. Основные характеристики и роль теплоэнергетического комплекса в развитии территориальной хозяйственной системы [Текст] / Д. Г. Синицина // Балтийский экономический журнал. – 2009. – № 2. – С. 124-134.

23. Статистика рынка товаров и услуг [Текст] : учебник / И. К. Белявский, Г. Д. Кулагин, И. В. Короткова и др.; под ред. И. К. Белявского. – М. : Финансы и статистика, 1995. – 432 с.

24. Стаханов В. Н. Экономика инфраструктуры общественного производства [Текст] : учебное пособие / В. Н. Стаханов. – Ростов н/Д.: Феникс, 1989. – 212 с.

25. Федько В. П. Инфраструктура товарного рынка [Текст] : учебник для вузов / В. П. Федько, Н. Г. Федько. – Ростов н/Д.: Феникс, 2000. – 512 с.

26. Хейнман С. А. Научно-техническая революция и структурные изменения в экономике СССР [Текст] : / С. А. Хейнман // Коммунист. – 1969. - № 14. – С. 74.

27. Ходаківська В. П. Ринок фінансових послуг [Текст] : навч. посібник / В. П. Ходаківська, О. Д. Данілов. – Ірпінь: Академія ДПС України, 2001. – 501 с.

28. Шубін О. О. Инфраструктура товарного рынка: теоретичні засади [Текст] : підручник / О. О. Шубін. – К.: Знання, 2009. – 379 с.

29. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur. – Jübingen. – 1966. – P. 133-135.

30. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the «Big Push». – Economic Development for Latin America. – 1961 – № 4. – P. 60.