

КОНЦЕПЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ У ФІНАНСОВОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

Постановка проблеми. Розвиток ринку в Україні відбувається за обставин, які не вільно вибирають люди, а які є в наявності та перейшли з минулого, і це дозволяє виділити закономірності та умови розвитку ринку – загальні, а також специфічні для України. При всіх протиріччях розвитку України та, в більшості, відсталого економічного потенціалу ринкова інфраструктура із пасивного супутника виробництва, якою вона була у командно-адміністративній економіці, перетворилась у рівноправного партнера галузей реального сектора. Вона виявилась максимально відкритою у ринкових відносинах, що найбільш характерно для кредитно-банківської системи, торгівлі товарами виробничого та народного споживання, транспортних систем та видів зв'язку.

Сучасна модель ринкового господарювання характеризується такими загальними закономірностями: максимальна приватизація, відкритість ринків, високий рівень розвитку економіки країни в цілому та інфраструктури ринку, зокрема, розвинута система методів фінансово-бюджетного регулювання національної економіки, конвертованість валюти, економічне зростання і циклічний характер розвитку економіки в цілому. Уряд часто використовує фінансовий ринок та інші інститути фінансової системи для реалізації державної стратегії управління фінансовими ресурсами, технологія якого практично нічим не відрізняється від того, як це роблять менеджери приватного фінансового сектора. Зберігши за собою право змінювати ставки оподаткування, розмір дисконтної ставки чи відсотка, обсяг грошової маси тощо, держава набула можливості направляти діяльність усіх господарюючих суб'єктів у тому напрямку, що їй видається пріоритетним. Таке регулювання пов'язують із кредитно-грошовою політикою держави, що удосконалюється з розвитком інструментарію фінансового ринку і ринкової інфраструктури загалом.

Основною метою нашої статті є аналіз різних точок зору видатних економістів щодо трактування концепції інфраструктури та впровадження її у фінансовому секторі економіки.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній день не існує чіткого тлумачення інфраструктури як ринку в цілому, так і за його складовими: товарного та фінансового. Тому потрібно розібратись у тому, що таке інфраструктура, її сутність та зміст.

За словами професора І.В. Сороки, ця економічна категорія характеризується як комплекс галузей, систем, служб, підприємств, які обслуговують ринок. Адже інфраструктура покликана забезпечити

цивілізований характер діяльності ринкових суб'єктів, елементи якої не нав'язані суб'єктами зовні, а породжені власне ринковими відносинами.

У економічній енциклопедії ми знаходимо слово “інфраструктура”, що походить від латинської *infra* – нижче, *infrastructura* – будова, взаєморозташування і характеризується як комплекс галузей народного господарства (сфери матеріального і нематеріального виробництва), які обслуговують промисловість і сільське господарство. Але у світовій практиці зустрічаються такі терміни, як “міжнародна інфраструктура”, “соціальна інфраструктура”, “правова інфраструктура”, “економічна інфраструктура”, “інфраструктура промислова”, “ринкова інфраструктура” та інші, де кожний елемент має за основу інфраструктуру або розглядається з точки зору інфраструктури.

Інфраструктура міжнародна характеризується як сукупність структурних елементів національних господарств і світових інституцій, що забезпечують реалізацію, функціонування та розвиток форм міжнародного співробітництва.

Поняття “промислова інфраструктура” включає в себе, з одного боку, всі інфраструктурні формування, які входять до виробничих підрозділів промислових підприємств регіону, з іншого – інфраструктурні формування, які є самостійними виробничими одиницями та обслуговують інші промислові підприємства регіону.

“Соціальна інфраструктура” – це комплекс об'єктів (підприємств, закладів, організацій та споруд), які забезпечують умови функціонування суспільного виробництва і життєдіяльності населення, формування фізичного та інтелектуального розвинутого, суспільно активного індивіда.

“Правова інфраструктура” розглядається з точки зору створення законодавчою та виконавчою владою України інформаційної безпеки бізнесу, тобто зведення ризику витоку інформації будь-якого підприємства до мінімуму.

Нерозробленість проблеми інфраструктури фінансового ринку в економічній науці створює чималі труднощі для господарської практики, оскільки вона ще й досі позбавлена системи обґрунтованих рекомендацій щодо створення адекватної інфраструктури в умовах України, яка б враховувала і світовий досвід, і особливості української економіки. Своєчасно виявлені та змодельовані зміни в стані інфраструктури надають підприємцеві шансів уникнути ризику та перемогти в конкурентній боротьбі на певному ринку.

Термін “ринкова інфраструктура” став використовуватися в економічній літературі порівняно недавно. І це не дивно, тому що потреба в інфраструктурі ринкового типу не може не тільки реалізовуватися, але й взагалі існувати поза ринковою економікою. Вперше термін “інфраструктура” розглядається у дослідженнях західних економістів і має декілька варіантів пояснення свого походження. Один з них прив'язує виникнення інфраструктури до будівничого виробництва, ототожнюючи її з фундаментом будівлі. Другий – пов'язує походження терміна з військовим профілем дій як комплекс споруд, комунікацій, що забезпечує успішність

військових операцій, до яких входять склади військових матеріалів, аеродроми, радіолокаційні пости, полігони, майданчики для запуску ракет тощо. Тут ясно видно, що інфраструктура розглядається як підпорядковане, обслуговуюче утворення, покликане забезпечувати ведення воєнних дій, а в мирний час – підтримання належної обороноздатності держави.

Таке тлумачення свого часу поширилося і на народне господарство в цілому. Типовим, з цієї точки зору, є трактування інфраструктури або як комплексу галузей, що обслуговують промисловість і сільське господарство, тобто базові сфери економіки, або як сукупність об'єктів та інститутів, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва і забезпечення умов життєдіяльності суспільства. В цьому випадку у складі інфраструктури виділяються дві підсистеми:

- виробнича, яка охоплює транспортні комунікації, канали, водосховища, порти, мости, аеродроми, склади, енергетичне господарство, зв'язок, засоби сполучення, водопостачання та каналізація;
- соціальна, до якої належать освіта, охорона здоров'я, наука, культура, представлені відповідними інститутами.

Правомірність трактування інфраструктури як комплексу галузей, що обслуговують економічну, насамперед матеріальне виробництво, та соціальну сфери життєдіяльності суспільства, не викликає особливих заперечень стосовно того періоду розвитку ринкової економіки, коли основу розвитку цивілізації справді становило матеріальне виробництво у вигляді його провідних галузей – промисловості і сільського господарства.

Те ж саме можна сказати і про адміністративно-командну систему (з тим доповненням, що період, коли матеріальне виробництво в цілому і промисловість разом з сільським господарством зокрема були основою розвитку економіки, для адміністративно-командної системи тривав довше). Орієнтована на гіпертрофований розвиток матеріального виробництва та воєнно-промислового комплексу адміністративно-командна система створювала і відповідну інфраструктуру, покликану обслуговувати матеріальне виробництво і воєнно-промисловий комплекс з метою розв'язання поставлених стратегічних завдань.

Однак без суттєвих застережень використати зазначене трактування інфраструктури до сучасної соціально орієнтованої ринкової економіки, що затвердилася в розвинутих країнах, не можна, і ось чому.

По-перше, в сучасних умовах значення невиробничих галузей вже не можна зводити до виконання ними певних допоміжних функцій типу "обслуговування", оскільки в розвинутих країнах так званий "третинний сектор" (тобто сфера послуг в усій її різноманітності, включаючи виробництво і поширення інформації) перетворюється або вже перетворився на провідну сферу зайнятості, переважаючи промисловість і, тим більше сільське господарство, як за кількістю зайнятих, так і за часткою у ВВП. У цій ситуації навряд чи варто говорити про другорядну роль галузей, які колись справді були допоміжними.

По-друге, при аналізі ринкової інфраструктури слід відійти від галузевого принципу, який зводиться до виділення “головних” і “другорядних” галузей. Ринкова інфраструктура може бути правильно зрозумілою і класифікованою лише на основі макроекономічного підходу. Відповідно до нього інфраструктура в ринковій економічній системі не обслуговує, а забезпечує нормальне функціонування всієї економіки.

По-третє, характеризуючи ринкову інфраструктуру, слід виходити з того, що на розвиток економіки впливають не тільки об’єктивні, але й суб’єктивні фактори. При цьому роль останніх у сучасних умовах зростає, тому не можна уявити собі інфраструктуру ринкового типу, що складається тільки з уречевлених та неживих елементів.

Хронологія виникнення терміна “інфраструктура” в економічній літературі базується на аналізі опублікованих в різних країнах роботах.

У світовій економічній літературі на початку минулого століття термін “інфраструктура” був вперше використаний у економічному аналізі для позначення об’єктів та споруд, які забезпечують нормальне функціонування збройних сил. Там інфраструктура розглядається поряд з такою категорією, як логістика. В останні часи деякі спеціалісти ототожнюють інфраструктуру з логістикою, відзначаючи, що “логістика – певна виробнича інфраструктура економіки, яка базується на чіткій взаємодії попиту, постачанні виробництва, транспорту та розподілу продукції”. Але за наявності достатньо пов’язаних елементів змішувати або підміняти ці категорії не слід.

У 40-х роках ХХ століття на Заході під інфраструктурою почали розглядати сукупність галузей, які сприяють нормальному функціонуванню матеріального виробництва. Автори вважають, що оперувати категорією “галузь” для інфраструктури можна тільки умовно, оскільки вона є матеріальною умовою для обслуговування або виробництва, або населення, або іншої сфери діяльності, і може бути і галуззю, і підгалуззю або відокремленим видом виробництва.

П. Самуельсон вважає, що основоположником введення в економічну літературу даного терміна є американський винахідник П. Розенштейн-Родан, який ввів поняття “інфраструктура” до “всіх умов оточуючих суспільне середовище, необхідних для того, щоб приватна промисловість була у змозі зробити перший ривок”. П. Розенштейн-Родан включив до інфраструктури такі базові галузі економіки, як енергетика, транспорт, зв’язок, розвиток яких передують виробничим та таким, що швидко окупаються, інвестиціям. Аналогічної точки зору додержувався і Х. Зингер, який також виділяв “прямовиробничий капітал” та капітал “накладний” (overhead capital). Розвиваючи дане положення, він дійшов висновку, що у країнах, які формують систему ринкових відносин, потребується дотримуватися визначеної стратегії в інвестиційній політиці, спроможній визвати “кумулятивний процес” у розвитку економіки. На його думку, інвестиції в інфраструктуру в цих країнах повинні сприяти зростанню національного доходу, який у подальшому стимулюватиме зростання

інвестицій. Схожої точки зору дотримується П. Самуельсон, відмічаючи, що держава свідомо йде на інвестиції в інфраструктуру, тому що “збільшення допоміжного капіталу” створює вигоди, від яких неможливо очікувати грошового прибутку для приватних інвесторів”. Це пояснюється тим, що “масштаби деяких з них дуже великі для обмежених ринків приватного капіталу, а інші окупатимуться протягом довгого строку для зацікавленості приватного інвестора”.

Більш повне визначення терміна “інфраструктура” дає Р. Йохімсен, який зазначив, що інфраструктура – це сукупність матеріальних, інституціональних та індивідуальних умов, що мають у розпорядженні господарські одиниці і відповідний прибуток, який дозволяє при цілеспрямованому розміщенні ресурсів забезпечити високий рівень господарської діяльності.

У російській економічній літературі 70-80-х років ХХ століття Р.І. Шніппер, Н.А. Утьонков, А.Ю. Шаріпов та інші розглядали інфраструктуру або як комплекс галузей загального користування, метою функціонування яких є створення необхідних умов для розвитку приватнокапіталістичних підприємств, або як сукупність інженерно-технічних споруд та об’єктів, які забезпечують безперебійний рух потоків вантажів, людей, енергії, інформації на певній території.

Необхідно мати на увазі, що більшість наукових досліджень щодо інфраструктури було здійснено видатними економістами на базі теоретичних постулатів класика наукового комунізму К. Маркса, який об’єктивно припускає необхідність достатньо широкого викладення основних теоретичних посилок його відомої роботи “Капітал”. У цій роботі прямого трактування терміна “інфраструктура” немає, але присутні різні словосполучення, які за смисловим значенням та економічним змістом йому тотожні. Це: “загальносуспільні умови виробництва”, “загальні умови суспільного процесу виробництва”, “матеріальні умови виробництва”, “загальні умови праці”, “загальні засоби праці”. Наведені поняття за економічним змістом практично співпадають з формулюванням П. Розенштейна-Родана, зробленим значно пізніше, і відповідає поняттю інфраструктури загального виробництва.

У своїх наукових розробках Федько В.П. та Федько Н.Г. характеризують ринкову інфраструктуру як сукупність видів діяльності, що забезпечують ефективне функціонування об’єктів ринкової економіки та їх єдність у визначеному реальному ринковому просторі.

Російський економіст В.Н. Стаханов визначає сутність інфраструктури як “комплекс специфічних трудових процесів по виробництву послуг, які забезпечують обмін діяльністю в суспільному виробництві та житті людей”.

Професор І.К. Беляєвський визначає інфраструктуру ринку як “сукупність допоміжних підгалузей та засобів, які організаційно та матеріально забезпечують основні ринкові процеси – взаємний пошук один одного продавцями та покупцями, товарний рух, обмін товарів на гроші, а також господарсько-економічну та фінансову діяльність ринкових структур”.

Аналізуючи дані концепції інфраструктури, ми бачимо, що єдиного підходу в розумінні сутності інфраструктури не існує. Тракткування терміна “інфраструктура” доповнюють один одного: загальні умови володіють специфічною особливістю – можливістю створення єдиної платформи або фундаменту для розширення відтворення інтенсивного типу фінансового сектора. Виходячи із дискусійних наукових розробок, генезис та гносеологія інфраструктури об’єктивно припускають необхідність виявлення загальних методологічних складових як обов’язкового ступеня дослідження.

Слід підкреслити, що економічна категорія “інфраструктура” вивчена ще недостатньо і трактується у специфічній літературі неоднозначно. Суперечливість деяких наведених сутнісних складових достатньо очевидна і кожна з них висвітлює роль та місце інфраструктури у сучасних економічних відносинах.

Однак всі дослідники визнають, що інфраструктура є обов’язковим компонентом будь-якої цілісної економічної системи.

Щоб підійти до визначення концепції саме інфраструктури фінансового ринку, необхідно виходити з поняття інфраструктури як такої. Будь-яка складна система певним чином структурована і включає в себе ряд підсистем. Як система в цілому, так і її окремі підсистеми, виконують певну сукупність субординованих функцій. Взагалі функція – це спосіб проявлення сутності системи або її окремих підсистем. Існує цільова функція всієї системи, що виражає загальну спрямованість її розвитку, та інші важливі функції, які характеризують її існування і розвиток як єдиного цілого. Водночас окремі підсистеми даної системи виконують свої специфічні функції залежно від ієрархії їх взаємодії із системою в цілому і між собою. Система характеризується наявністю своїх об’єктів, суб’єктів та їх взаємодії, яка забезпечує відтворення і розвиток власне системи.

З цієї точки зору інфраструктуру можна розглядати як сукупність елементів, які забезпечують безперебійне функціонування взаємозв’язків об’єктів і суб’єктів даної системи. З цього визначення випливає, що інфраструктура як певна підсистема в іншій системі покликана забезпечити діяльність взаємозв’язків між елементами власне системи, до яких належать її об’єкти і суб’єкти, та певним чином регулювати, впорядковуючи взаємодію всіх елементів.

Інфраструктура фінансового ринку як підсистема усієї економіки немов би надає ринковій економіці умови і можливості для виконання економічних функцій, безпосередньо не беручи участі у створенні продукту, проте зазначена функція може бути також класифікованою як пряма, оскільки формування адекватної інфраструктури є однією з безпосередніх та обов’язкових умов існування і відтворення економічної системи та її розвитку.

З точки зору свого походження або природи інфраструктура фінансового ринку є не що інше, як інституціоналізована транзакція. Такий підхід випливає з товарно-грошової природи ринкової економіки, що являє собою потоки товарів, ресурсів та коштів, які безперервно рухаються через угоди (транзакції), які так само безперервно здійснюються. У свою чергу транзакції

укладаються і виконуються за допомогою цілої системи інститутів, які вплетені в економічну структуру і становлять її інфраструктуру. Розвинутій ринковій економіці притаманна і відповідна мережа інститутів. Звичайно трансакції можуть здійснюватися і без використання інститутів. Це є можливим тільки на початкових етапах переходу до ринку, коли відповідний інститут ще не склався. Але рано чи пізно трансакції поступово організовуються і закріплюються у відповідних інститутах. Тому інфраструктура фінансового ринку і є інституціоналізованою формою трансакцій.

Оскільки головною функцією інфраструктури є забезпечення всього економічного процесу, її можна розглядати на трьох рівнях: мікро-, медіум- та макрорівні.

На мікрорівні інфраструктуру слід розуміти як сукупність матеріально-речовинних умов, інженерно-технічних споруд, необхідних для функціонування окремого інституту, підприємництва або галузі.

На медіумрівні інфраструктура аналізується щодо визначеного району або регіону. Тут вона являє собою систему інститутів, споруд, матеріально-речовинних елементів, які забезпечують безперервний і ефективний зв'язок всіх суб'єктів інфраструктури в межах даної території та нормальну життєдіяльність населення даного регіону.

На макрорівні інфраструктура виглядає як сукупність загальних економічних і соціальних умов, що забезпечують ефективний розвиток країни в цілому та задовольняють потреби всіх членів суспільства. Ці загальні умови створюються за рахунок діяльності інститутів, специфічна особливість котрих у тому, що вони потрібні всім без винятку видам фінансової діяльності та людині.

Інфраструктуру на макрорівні підрозділяють на виробничу, соціально-побутову та інституціональну. До виробничої можна віднести галузі, що безпосередньо пов'язані з виробництвом матеріально-речового продукту. Це – інформація, електроенергетика, транспорт, зв'язок, наука. Сукупність галузей, безпосередньо пов'язаних із створенням загальних умов для відтворення робочої сили та забезпечення нормальної життєдіяльності населення, створюють соціально-побутову інфраструктуру. До неї належать освіта, охорона здоров'я, соціальне забезпечення, житлово-комунальне господарство та інше.

Інституціональна інфраструктура забезпечує управління фінансового сектора економіки. До неї належать всі види фінансових установ та організацій, які забезпечують регулювання економічного і соціального життя суспільства. Це – банки, біржі, страхові компанії, фонди, аудиторські фірми тощо.

Таке розмежування інфраструктури важливе для практики економічного розвитку держави.

Висновки. Проблема формування інфраструктури фінансового сектора економіки є надзвичайно актуальною для України. Щоб усунути деформацію ринку, ліквідувати “хвороби” ринкової економіки (безробіття, інфляцію, нестабільність), необхідно створювати та удосконалювати умови ринкового

господарювання в Україні та подальшого його розвитку. Поряд з такими важливими умовами, як наявність в економіці різноманітних форм власності, забезпечення свободи господарської діяльності, формування механізму вільного ціноутворення, вільного маневрування ресурсами, повноти і доступності до інформації, забезпечення соціальних гарантій громадянам необхідна наявність ефективної інфраструктури. Тобто наявність системних взаємозв'язків учасників банківського, небанківського, фондового, страхового та інших ринків.

Список літератури

1. Беляевский И.К. и др. Статистика рынка товаров и услуг: Учеб. – М., 1995. – С. 364.
2. Комаха А., Пащенко С. Власть и конфиденциальность // Деньги и Технологии. – Октябрь. – 2000. – С. 18-21.
3. Моторін Р. Предмет макроекономічної статистики та її місце серед інших галузей економічної статистики / Інформаційний бюлетень Міністерства статистики України. – 1997. – № 7-8. – С. 4-8.
4. Проект Концепції регулювання фінансового ринку України // Цінні папери України. – 2002. – № 1(190).
5. Самуэльсон П. Экономика. – Т. 2. – М.: Алгон, 1992.
6. Стаханов В.Н. Экономика инфраструктуры общественного производства: Учеб. пособ. – Ростов-на-Дону, 1989. – С. 6.
7. Федько В.П., Федько Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. – Ростов-на-Дону: Изд. “Феникс”, 2000. – 512 С.
8. Шарипов А.Ю. Экономическая сущность инфраструктуры при социализме // Управление отраслями инфраструктуры в системе региона. – Л., 1980. – С. 4-5.
Отримано 20.12.2005

Коваленко М.Є. Концепція інфраструктури у фінансовому секторі економіки / М.Є. Коваленко // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. наук. праць / УАБС НБУ. – Суми, 2006. - Т. 16. - С. 298–306.