

ПРОБЛЕМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТА РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

УДК 338.49:398.12

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ ЦИКЛІЧНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗМІН: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

Агій Я.Ю., к.е.н.
Соловій С.Б.

ДВНЗ «Ужгородський Національний Університет»

В статті розглядаються теоретичні аспекти розвитку інфраструктури в контексті циклічних економічних змін. Розкривається їх вплив на напрям розвитку інфраструктури. Обґрунтовується практичне значення досліджень даної проблематики.

Ключові слова: інфраструктура, економічні цикли, циклічний розвиток.

The article reviews the theoretical aspects of infrastructure development in the context of cyclic economic changes. Reveals their influence on the direction of infrastructure development. Practical importance of studying this issue is also being explained.

Key words: infrastructure, economic cycles, cyclic development.

Актуальність проблеми. Рівень розвитку інфраструктури є фактором-детермінантом соціально-економічного зростання міст, регіонів, країни й тісно пов'язаний з циклічними економічними змінами, які, в свою чергу, залежно від фази циклу, впливають на напрямок розвитку (висхідний чи низхідний) інфраструктури. Отже, соціально-економічне зростання і розвиток інфраструктури є взаємозалежними і перебувають у причинно-наслідковому зв'язку: кожен економічний спад та подальша депресія зумовлюють руйнування інфраструктури, що гальмує очікувану хвилю економічного підйому загалом і технологічного підйому зокрема. Сказане засвідчує про актуальність і необхідність дослідження розвитку інфраструктури в контексті циклічних економічних змін, що дозволить розробляти заходи, спрямовані на збереження інфраструктури в умо-

вах економічного спаду й активізації її розвитку на фазі економічного підйому.

Аналіз останніх наукових досліджень. Напрацювання вчених багатьох країн в руслі трансформаційних змін в соціально-економічному розвитку тих чи інших територій в світовому масштабі розпочаті ще наприкінці ХІХ — початку ХХ століть у вигляді теорії економічних криз та циклів. Серед зазначених напрацювань – дослідження як зарубіжних вчених, зокрема С. Глазьева, Я. Дейна, Д. Кларка, Н. Кондратьєва, С. Кузнеця, Г. Менша, Л. Суїте, Й. Шумпетера, Р. Фостера, М. Фрідмена, Ю. Яковця, так і вітчизняних дослідників, серед яких А. Гальчинський, М. Згуровський, Д. Лук'яненко, В. Новицький, Ю. Пахомов [1-8] та інші.

Так, до прикладу, М.Туган-Барановський здійснив перше в світі системне дослідження циклічних закономірностей соціально-економічного розвитку Великобританії впродовж ХІХ ст. з огляду на провідні позиції у світовій економіці саме цієї держави. Для аналізу використовувався широкий спектр економічних показників, у тому числі ті, що характеризували стан англійського грошового та товарного ринку, а також їх вплив на населення і перерозподіл доходів та витрат, диференційований за соціальними прошарками [2]. Француз за походженням К.Жюгляр відкрив в середині ХІХ ст. перший економічний цикл довжиною у 7-11 років [2].

Інші дослідники, аналізуючи соціально-економічні наслідки Великої депресії 30-х років ХХ ст., констатували її 12-річну тривалість (1929-1941) на основі скорочення рівня ВВП. За аналогією, при вивченні пострадянської депресії на теренах країн колишніх республік СРСР і беручи до уваги рівень ВВП станом на 1989 р. як базовий, вчені дійшли висновку, що часовий термін виходу господарства країн СНД на докризовий рівень перевищить період 15 років. Крім того, в усіх радянських республіках ВВП падав і в останні роки існування СРСР [6-8].

За роки незалежності також відбувалися циклічні економічні зміни, які зачепили і розвиток інфраструктури, що актуалізує дослідження цієї проблематики.

Мета статті – розглянути теоретичні аспекти розвитку інфраструктури в контексті економічних циклічних змін та окреслити практичне значення таких досліджень.

Викладення основного матеріалу дослідження. Дослідження динаміки економічного розвитку дозволили виявити циклічні коливання тих чи інших процесів. При цьому було встановлено, що будь-яким циклічним коливанням передували технологічні зміни, які, як правило, тісно пов'язані з суспільно-політичними, соціально-економічними та культурними зрушеннями, котрі з плином часу розвивалися за подібними сценаріями: за фазами зародження чи відродження, розвитку і розквіту наступали фази сповільнення, спаду, деградації і застою, після яких знову починалося все спочатку. Кожна з фаз вимагала включення адаптаційних механізмів людини і розв'язання низки проблем, які на подальших фазах трансформувалися, вимагаючи нових зусиль, заходів і коштів для подолання.

Вихідні положення циклічного розвитку М.Туган-Барановського розвинув Н.Кондратьєв, який відмітив передування хвиль винаходів та інновацій економічним переходам до нового циклу, акцентуючи увагу на тому, що «перед початком висхідної хвилі великого циклу, а іноді і в самому її початку спостерігаються значні зміни в основних умовах господарського життя суспільства. Ці зміни виражаються в глибоких змінах техніки виробництва та обміну (яким, своєю чергою, передують значні технологічні винаходи і відкриття)» [4, с. 320–321.].

Далі Н.Кондратьєв наголошує на наступному: «Зміни в галузі техніки виробництва (технологічні інновації) припускають дві умови: 1) наявність відповідних науково-технічних відкриттів та винаходів; 2) господарські можливості застосування цих відкриттів та винаходів. Саме розвиток техніки включено в ритмічний процес розвитку великих циклів» [4, с. 282–283.].

На сучасному етапі, роблячи ставку на науково-технологічний поступ, економісти дедалі частіше звертають увагу на поняття ділового циклу, маючи при цьому на увазі піднесення і спади рівнів економічної активності, що змінюють одне одного. Своєрідними індикаторами рівня економічної активності є рівень зайнятості чи питома вага безробіття, обсяг продукції і рівень цін (рівень інфляції). З огляду на це експерти погоджуються між собою в тому, що подолання кризових явищ в економіці може бути досягнуто у випадку поєднання макро– та мікроекономічних методів антикризового управління [6].

На даному етапі елемент економічної динаміки — цикл розглядають як сукупність фаз рецесії, що охоплює спад і дно, а також піднесення, апогеєм якого є вершина. Науці на загал відомо до двох тисяч різноманітних циклів природного (наприклад, цикли сонячної активності) та суспільного розвитку (приклад, теорія циклічності цивілізацій). Усі ці різноманітні цикли мають різноманітне застосування, відмінні механізми функціонування.

Теорії, що вивчають економічні цикли, поділяються вченими на чотири групи. При цьому, паралельно визначаються основні види циклів та час їх протікання:

- фінансовий, пов'язаний з оборотними коштами, “цикл запасів” Джона Кітчана. Тривалість — 2-4 роки (в середньому — 3);
- інвестиційний — I, пов'язаний з поновленням активної частини основних фондів, “цикл амортизації устаткування” Елемента Жюгляра. Тривалість — 7-11 років (у середньому — 9);
- інвестиційний — II, пов'язаний з поновленням пасивної частини основних фондів, переважно житлових споруд, “цикл амортизації житлових споруд” Саймона Казнеця. Тривалість — 15-20 років (у середньому — 18);
- технологічний, пов'язаний з принциповою зміною техніко-економічної парадигми (що викликає й поновлення та заміну виробничих фондів у цілому), “великий цикл кон'юнктури” М.Кондратьєва. Тривалість — 48-60 років (у середньому — 54-55) [6].

Зазначимо, що розвиток інфраструктури безпосередньо пов'язаний з названими циклами. Це означає, що особливістю інфраструктурних циклів є їх узгодженість з названими вище циклами. Отже, ми можемо говорити про фінансово-інфраструктурний цикл, інвестиційно-інфраструктурний — I та інвестиційно-інфраструктурний — II цикли і технологічно-інфраструктурний цикл.

На нашу думку, вкрай важливо забезпечувати фазу зростання в кожному з названих вище циклів. У світовій історії відомо три шляхи стійкого економічного зростання і досягнення “економічного дива”:

1. За рахунок власних ресурсних запасів.
2. За рахунок вигідного географічного положення, дешевої робочої

сили, правильної інвестиційної та податкової системи.

3. Внаслідок впровадження наукомістких технологій та підвищення якості виробництва [Кузьменко В.П. Соціально-економічні цикли та антикризова політика].

Україна має усі підстави для реалізації усіх трьох напрямів, розставляючи пріоритети в розрізі за адміністративними одиницями. Ці три напрями мають особливе значення для розвитку всіх видів інфраструктури. Це підтверджується тим, що Україна демонструє у світовому контексті свій власний (ексклюзивний) шлях економічного розвитку, економічної активності, ускладнений різноманітними чинниками циклічних коливань: як екзогенними, так і ендогенними. При цьому, слід наголосити, що періоди економічного піднесення та рецесії мають тривалість та інтенсивність відмінну від описаних у класичній економічній теорії. На загал, як свідчать економісти, запорукою економічного зростання в будь-якій країні, є виконання трьох умов: мир, толерантна судова система та помірні податки.

Стосовно першої умови, то на щастя України не є учасником воєнних дій. Друга умова - толерантна судова система, на жаль не витримується. Потребує реформування судова система України та гострою залишається проблема величини податкової ставки, яка не може бути довільною. Як візуалізує славнозвісна крива Лаффера, при досягненні обсягів податкових відрахувань у країні величини у 40% економіка плавно “ховається” у тінь. Насправді, як відображає практика, така ситуація є характерною і за величини податків у 30%. Світовій економічній науці відомі численні приклади, коли зменшення рівня оподаткування призводить до більшого наповнення бюджетів усіх рівнів, оскільки зростає прозорість ведення бізнесової діяльності.

Надмірні податки, тінізація економіки, інфляція, зниження купівельної спроможності населення і рівня його життя — як елементи так званої ланцюгової реакції, провокують затяжну стадію рецесії. Якщо ж управління ринком здійснюється в ручному режимі (як це має місце в Україні), а не за класичними економічними канонами, очевидним є те, що тривалість економічних циклів буде відмінною від усталених, виділених різними вченими.

Безумовно, сучасні особливості соціально-економічного розвитку

України (реформування економіки, політична нестабільність) деформують циклічну динаміку економіки загалом і циклічну динаміку розвитку інфраструктури зокрема. На основі сказаного можна припустити, що такі цикли, як фінансовий цикл Дж.Кітчана тривалістю 2-4 роки, не мають суттєвого впливу на циклічність розвитку інфраструктури. В той же час такий цикл, як “цикл амортизації устаткування” Е.Жюгляра (тривалість 7-11 років), який пов’язаний з поновленням активної частини основних фондів, безпосередньо відобразиться на розвитку інфраструктури. Аналогічне можна сказати і про селітебний цикл, який пов’язаний з поновленням пасивної частини основних фондів, переважно житлових споруд, чи “цикл амортизації житлових споруд” С.Кузнеця, задекларованою тривалістю в 15-20 років. Останній цикл, безумовно, позначиться на динаміці інфраструктури, яка буде синхронно дублювати економічну динаміку загалом і динаміку, наприклад, житлового будівництва зокрема.

Про технологічно-інфраструктурний цикл, який як і технологічний цикл пов’язаний з принциповою зміною техніко-економічної парадигми із задекларованою М.Кондратьєвим тривалістю 48-60 рр. в даний час говорити зарано, оскільки останні 20 років в Україні відзначалися інволюційними процесам в промисловості, житловому будівництві та в інших сферах.

Висновки. Таким чином, розглянуті теоретичні аспекти розвитку інфраструктури в контексті економічних циклічних змін дозволяють передбачити ймовірні зміни в розвитку економіки України загалом та інфраструктури зокрема. Важливо більш детально проаналізувати економічну динаміку та динаміку розвитку інфраструктури, використавши статистичну базу за останні 25-50 років. Тоді висновки будуть достовірнішими, а практичне значення таких досліджень неоцінимим. Такий напрямок подальших досліджень є важливим не тільки з огляду на можливість передбачити перспективні зміни в потужностях інфраструктури, але й використати напрацювання в практиці управління її розвитком.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Длинные волны: Научно-технический прогресс и социально-экономическое развитие / [С. Ю. Глазьев, Г. И. Микорин, П. Н. Тесля и др.]. – Новосибирск, 1991. – 358 с.

2. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 1. / Редкол.: ...С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2000. – 864 с.
3. Идеи Н. Д. Кондратьева и динамика общества на рубеже третьего тысячелетия : Материалы ко II Международному кондратьевскому конгрессу. – М., 1995. – 208 с.
4. Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения / Н. Д. Кондратьев. – М. : Экономика, 2002. – С. 282–321.
5. Кондратьев Н. Д. Проблемы экономической динамики / Н. Д. Кондратьев ; редкол. Л. И. Абалкин (отв. ред) и др. – М. : Экономика, 1989. – 526 с.
6. Кузьменко В.П. Соціально-економічні цикли та антикризова політика // Стратегічна панорама. — 2005. — № 1. — [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=epol3&issue=2005_1.
7. Омельченко Р.В. Інноваційні фактори циклічного розвитку // Світове господарство і міжнародні економічні відносини: Економічний часопис -XXI. - 2011. - №1-2. – С.31-34.
8. Циклы в современной экономике / К. В. Рудий. – М. : Новое знание, 2004. – 109 с.