

П. БЕЛЕНЬКИЙ

МЕХАНІЗМИ РОЗВИТКУ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Методологічні аспекти

Одна з причин тривалої економічної кризи в Україні — низький рівень розвитку ринкової інфраструктури. Окремі заходи, що вживаються для підвищення її дієвості, на жаль, не дають ефективних результатів. Необхідно виробити нові комплексні підходи, які відповідали б сучасним вимогам до інфраструктури соціально орієнтованої ринкової економіки. Саме пошук таких підходів і став метою розробок науковців Інституту регіональних досліджень НАН України в рамках планової теми «Організаційно-економічні механізми розвитку ринкової інфраструктури і створення конкурентного середовища в регіоні».

Було поставлено завдання — запропонувати на основі загальних теоретичних передумов такі методологічні підходи та організаційно-економічні механізми, котрі сприятимуть ефективному розвитку ринкової і комунікаційної інфраструктури в Україні. Глибокий аналіз сучасної ситуації в економіці, здійснений вченими інституту, може бути використаний при підготовці відповідних законодавчих і нормативних документів, стати підґрунтям для подальших досліджень однієї з найактуальніших проблем економічного розвитку нашої держави.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Зміна економічного порядку в Україні, її перехід до ринку пов'язані з двома найважливішими проблемами: інтеграцією національної економіки у світову економічну систему і забезпеченням незалежності та економічної безпеки країни. У зв'язку з цим постає завдання— створити умови для успішного розвитку національної економічної діяльності в цілому і в окремих її секторах. Саме це має принципове значення для завоювання Україною відповідного місця у світовій економіці.

За таких умов можливість здійснення ринкових перетворень в окремих регіонах і в державі загалом, підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки вирішальною мірою залежать від наявності сучасної та ефективної інфраструктури, адекватної вимогам ринкової економіки, або, за існуючою термінологією, — ринкової інфраструктури (РІС). Остання складається з таких інституціональних структур, яким властиве оптимальне поєднання гнучкості, адаптивності та продуктивності.

За нашою робочою гіпотезою, проблема забезпечення ефективного функціонування національної економіки розв'язується відповідними ланками ринкової інфраструктури (в тому числі і державою), які працюють у напрямі визначених конкурентних переваг. При цьому національна РІС у межах держави визначає суб'єктів і забезпечує їхні взаємозв'язки з об'єктами соціально-економічної системи держави. Розвиток ринку і наявність конкурентного середовища передбачають сумісність і взаємозалежність цих інфраструктурних ланок, що забезпечується відповідними організаційними та

економічними механізмами. Підвищена увага, постійне вдосконалення згідно з вимогами ринку кожної складової РІС, їх наступна гармонійна взаємодія зможуть забезпечити реалізацію ринкових механізмів у всій економіці держави.

Втім, низька конкурентоспроможність економіки України пояснюється не тільки недоліками РІС. Причина криється у вадах всієї системи господарювання, а також у ряді соціальних, психологічних та історичних факторів. Тому, на відміну від багатьох дослідників, ми розглядаємо розвиток РІС не у відриві, а комплексно, разом із механізмом господарювання в цілому (соціальні, психологічні, історичні аспекти у цьому дослідженні не аналізуються). Зокрема, ми звертаємо увагу на таке протиріччя: якщо у зовнішньоекономічній сфері ми стикаємося з реальною ринковою економікою, то внутрішню господарську систему можна кваліфікувати як умовно- або квазіринкову, таку, що має мало спільного з нормальною ринковою, тобто конкурентною, економікою. Про це свідчать такі ознаки, як значна натуралізація господарських зв'язків у реальному секторі економіки, розрив між виробничою і фінансовою сферами, стійке перевищення процентною ставкою рівня використання капіталу у виробництві. Слід згадати також неринкову поведінку органів державної та регіональної влади, коли не оплачуються товари та послуги, виконані на замовлення цієї ж влади. Не можна обійти увагою також високий рівень криміналізації господарської діяльності і розкрадання активів багатьох підприємств їхніми керівниками.

Саме з цього ми виходили під час дослідження та оцінки діючих організаційно-економічних механізмів розвитку РІС, передбачаючи націлити їх, передусім, на усунення нерівності умов конкуренції. РІС розглядали у двох аспектах: як комплекс умов, необхідних для організації, існування та відтворення ринків, і як механізм — регулятор економічних відносин продуцентів і споживачів товарів та послуг.

ВИХІДНІ ПЕРЕДУМОВИ

Інфраструктура, як вважає більшість науковців, — це сукупність організацій, установ, посередників, діяльність яких покликана прискорювати просування товарів і послуг на різноманітних ринках. Деякі автори виділяють загальну (обслуговує ринкову економіку в цілому) і спеціалізовану (обслуговує окремі ринки) інфраструктуру.

Світове господарство, як правило, керується вимогами глобальної ринкової інфраструктури, до складу якої входять такі відомі інституції, як МВФ, ЄБРР, ГАТТ, мережа Інтернет тощо. Локальний рівень ринкової інфраструктури утворюють елементи ринкових інфраструктур окремих країн, сформовані їхньою юрисдикцією: ринок товарів і послуг, система законодавства, фондовий ринок, кредитна і банківська системи, адміністративно-господарська та контрольно-регулююча діяльність держави, транспортні, комунікаційні, енергетичні і комунальні інституції, структури соціального захисту населення. Якщо аналізується національний рівень, то очевидно, що така РІС, будучи локальною стосовно світової, водночас виступає як глобальна в межах відповідної країни. Саме як глобальна вона визначає суб'єктів і забезпечує напрями їх взаємодії на окремих регіональних рівнях.

Хоч у підходах до вивчення суті і стану РІС у різних авторів є деякі неістотні 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, фондова біржа, 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.

Роль та значення окремих ланок РІС у ринкових перетвореннях економіки неоднакові. Завдання держави як однієї з цих ланок полягає в тому, щоб уряд простежував загальну економічну ситуацію, оцінюючи сумісність окремих інфраструктурних інститутів з головними цілями національної економіки, і відповідно формулював їхні орієнтири у межах економічної політики. На даному етапі метою економічної політики у більшості галузей інфраструктури має бути насамперед оптимізація у сфері надання послуг, а потім — розширення наявних об'єктів інфраструктури.

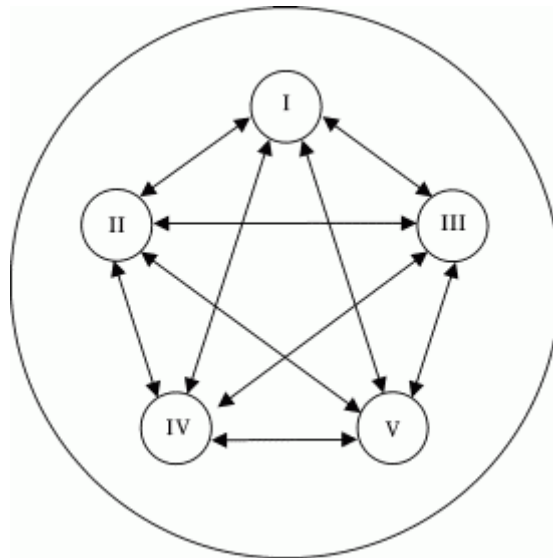
Друга важлива вимога з огляду на активізацію національної економічної діяльності в країні — забезпечення стабільності інфраструктури, до якої належить держава з її податковою системою, окремі ринки (товарів і послуг, фінансовий, страховий, інвестиційний), транспортні, комунікаційні, енергетичні і комунальні інституції, структури соціального захисту населення.

Лише підвищена увага до кожної складової РІС може забезпечити реалізацію ринкових механізмів у всій економіці. Разом з тим, слід пам'ятати, що формування кожної зі складових РІС — необхідна, але недостатня умова виконання властивих їй функцій. Не менш важливим є забезпечення їх гармонійної взаємодії. А вона, у свою чергу, можлива тільки за єдиного розвитку всіх її складових.

Важливо усвідомити, що лише ефективна, розвинена як на рівні держави, так і на рівні її окремих регіонів сучасна інфраструктура здатна не тільки формувати пріоритетні напрями розвитку конкурентоспроможних галузей, а й, що головне, визначати рейтинг цих напрямів для залучення інвестицій. Наприклад, залежно від рівня розвитку та наявності інфраструктурних ланок може встановлюватися податковий режим для інвесторів (диференціація регіонів за ступенем ефективності регіональних інфраструктурних ланок). Якщо капітали інвестуються на територію з розвинутою інфраструктурою, податки сплачуються за найвищими ставками. При інвестуванні в регіони з менш розвинутою РІС ставки оподаткування зменшуються. Це ж стосується тих галузей виробництва, в розвитку яких у конкретних регіонах зацікавлена або не зацікавлена держава.

Ефект правових методів регулювання в Україні знижується у зв'язку з протиріччями у правових і нормативних положеннях, які приймаються різними гілками державної влади і виконання яких залишається на низькому рівні.

Україна, де, як і в інших республіках колишнього СРСР, державне втручання в економіку було надмірним, фактично потребує розв'язання цілого спектра проблем, пов'язаних зі створенням конкурентного середовища, розвитком малого бізнесу, стимулюванням диверсифікації виробництва і продажу, приватизацією, відмовою від дотаційності ряду галузей і виробництв, від списання банківської заборгованості тощо. Світовий досвід показує, що ефект досягається тоді, коли всі складові РІС розвиваються комплексно.



Взаємодія організаційно-економічних механізмів: I — механізми рівноваги між виробництвом і споживанням; II — механізми рівноваги національної економіки та зовнішнього світу; III — механізми перетворення капіталу на дохід і доходу на капітал; IV — механізми економічних циклів; V — мультиплікаційні механізми.

За зовнішньої хаотичності та невизначеності національної економічної діяльності всередині неї об'єктивно існують і постійно взаємодіють численні ланцюги взаємопов'язаних економічних явищ — організаційно-економічні механізми. Ці механізми не є якимись автономними, незалежними один від одного проявами тих чи інших рис економічної діяльності. Діючи одночасно, стимулюючи один одного та взаємодіючи між собою, всі вони утворюють важливу систему з притаманними їй закономірностями (цілісності, ієрархічності, комунікативності тощо). Така взаємозалежність організаційно-економічних механізмів, що функціонують у межах країни та у взаємозв'язку із світовою економічною системою, і становить субстанціональну основу національної економіки. На рисунку показано агреговану схему взаємодії різних класів організаційно-економічних механізмів.

Пік схеми — клас механізмів рівноваги між виробництвом і споживанням, який (з урахуванням певних обмежень) має сприяти досягненню глобальних стратегічних цілей національної економіки — створенню і підтриманню високого рівня добробуту народу і національної, в тому числі економічної, безпеки держави.

Решта механізмів розв'язують локальні, але не менш важливі стратегічні завдання. Зокрема, механізми рівноваги національної економіки і світового господарства працюють для інтеграції України у світову економічну систему; механізми перетворення капіталу на дохід і доходу — на капітал допомагають підтримувати необхідний рівень ресурсних запасів для розширеного відтворення; мультиплікаційні механізми сприяють підвищенню продуктивності та ефективності економічної діяльності; механізми економічних циклів підтримують стабільний розвиток національної економіки і зменшують відмінності у соціально-економічному рівні регіонів.

Сила системоутворюючого впливу цих механізмів тісно пов'язана зі структурою національної економічної діяльності, зокрема структурою «обрамлення», до якої входять законодавча, комунікаційна, фінансова, кредитно-банківська системи, адміністративно-господарська та контрольно-регулююча функції держави, що утворюють зовнішнє конкурентне середовище для економічної діяльності. Подальший аналіз цих інституціональних структур у межах національної економіки дає змогу не лише визначати

особливості її нинішнього стану, зони неоднорідності, а й прогнозувати можливі напрями її розвитку, розробляти адекватну економічну політику.

Процес інституціонального структурування національної економічної діяльності особливо потрібний напередодні втілення в життя значних реформ, які передбачають перехід до нового економічного порядку, пов'язаного із зміною форм власності, загальної структури народного господарства і зайнятості, ролі національної економіки в системі міжнародного розподілу праці.

Головним принципом ефективної економічної політики є нагальна необхідність адаптуватися до існуючих інфраструктурних інституцій, щоб краще трансформувати їх. При цьому слід прагнути, щоб зміни, яких очікують від реформ, стали «власною справою» кожної конкретної структури. Незмінним залишається критерій ефективності структурних реформ — розвиток головної продуктивної сили суспільства — здібностей і потреб людини, підприємницького, наукового та інтелектуального потенціалу суспільства на підставі збалансованих змін у національній економіці.

РИНКОВА В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

ІНФРАСТРУКТУРА

Розвинена інфраструктура товарного ринку — це одна з фундаментальних рис ринкової економіки, ознака мобільності матеріальних, трудових, фінансових та інших ресурсів. Вона дозволяє ефективно розв'язувати тимчасові проблеми дефіциту товарів, а головне, не дає укорінитися цим проблемам. Визначення вимог до розвитку та методів удосконалення і регулювання інфраструктури товарного ринку дає можливість зробити процес функціонування останнього більш керованим та економічно вигідним, підвищити конкурентний рівень його учасників та конкурентоспроможність запропонованої продукції.

Ми виходимо з того, що будь-які рекомендації щодо розвитку інфраструктури товарного ринку мають бути наслідком усвідомлення його особливостей. Скажімо, сучасний товарний ринок — це категорія товарного виробництва, яке не обмежується рамками національної економіки, а в пошуках збуту власної продукції виходить за національні межі. Він характеризується оптимізацією використання важливих факторів виробництва, спрямованих на створення конкурентних засад у його розвитку. Загалом же товарний ринок є регулюючою основою конкурентоспроможності товарів, досягнення рівня міжнародних стандартів. Виходячи з цих особливостей, його можна трактувати як одну з найважливіших систем ринкової економіки, що забезпечує контакти продавців і покупців. Тут укладається величезна кількість контрактів, здійснюється безліч угод, об'єктом яких стають різні товари, виробничі і споживчі послуги. На відміну від колишньої стихії ринку, в сучасних умовах конкурентного середовища товари реалізуються після зондажу ситуації та прогнозу параметрів конкретного ринку, організації і здійснення маркетингового керування товаропросуванням, складуванням, дистрибуторською мережею та кінцевим продажем.

Інфраструктуру товарного ринку утворюють товарні біржі, системи оптової і роздрібно-торгівлі, фірми, що забезпечують учасників конкуренції ринковою інформацією і послугами маркетингу, численні компанії, які займаються посередницькою діяльністю, служби сервісу, засоби пересування товарів тощо. Ця інфраструктура заповнює весь економічний простір — від виробників до споживачів, забезпечує укладання угод на постачання, просування товарних потоків по галузях і регіонах. Завдяки цьому

здійснюється регулювання функціонуючого ринку — постачання товарів відповідної якості у певний час та в необхідній кількості.

До основних функцій інфраструктури товарного ринку належать: зберігання, затарювання, доробка, розфасовка, пакування, розукрупнення або, навпаки, збільшення обсягів поставок, транспортування і постачання продукції, надання інформації про попит, пропозицію, ціни, умови продажу, місцеперебування товарів тощо.

Сумісність і взаємозалежність окремих інфраструктурних інститутів — наслідок функціонування вільного ринку. Виробничі та торговельні підприємства, фондова біржа, банки, бюджетні установи надають ринковій системі організаційної завершеності, поєднують інтереси виробників і споживачів у спільний закономірний процес. Причинами успіху або невдач у реалізації товарів і послуг у багатьох випадках стають нетоварні фактори: рівень досконалості інформаційної бази, засобів зв'язку і транспортних засобів, контингенту працюючих посередників, післяпродажного обслуговування, реклами.

Нагальною проблемою у період формування конкурентної економіки в умовах України та інтеграції її товарів на світові ринки залишається необхідність удосконалення договірної практики та зростання рівня професійної освіти суб'єктів господарювання, розвитку правової основи та механізмів різних форм посередницької діяльності. Серед таких механізмів — створення і розвиток товаросупроводжуючої мережі дистриб'юторів. Розповсюджувач особисто реалізує товари на ринку, беручи на себе всі комерційні ризики, пов'язані з просуванням товару. Юридичні та економічні наслідки перепродажу повністю лягають на посередника, а його прибуток визначається ціною купівлі і продажу продукції.

Ще один механізм — договори про франчайз. У цьому випадку йдеться про продаж товарів так званому «привілейованому покупцеві» для наступної комерціалізації на монопольних засадах у межах визначеної території. Укладання оптовими продавцями договорів про франчайз із роздрібними торговцями — шлях до створення розгалуженої торговельної мережі.

Велика роль належить спеціалізованим організаціям з надання послуг у галузі розрахункових та інших комерційних операцій — фірмам з факторингу. Згідно з угодою про факторинг, що має «рамковий» характер, визначається загальна сума операцій і/або термін їх проведення, у межах яких фірма-фактор зобов'язується приймати конкретні доручення від постачальника на отримання від покупців платежів проти передачі товаросупроводжуючої документації.

Вигода для постачальника полягає у негайному і гарантованому отриманні коштів, що перетворює продаж на термін у продаж за готівку, і звільненні від усіх комерційних ризиків. Існують також інші переваги, оскільки фірми-фактори, що добре знають умови ринку і клієнтуру, одночасно надають й інші послуги (зокрема, постачають інформацію про ступінь ризику і стан можливих клієнтів, забезпечують рекламу і транспортні операції).

Ринкова економіка не може функціонувати без організаційно оформленої, ефективної інфраструктури фінансового ринку, що дає змогу полегшити учасникам ринкових відносин реалізацію своїх інтересів, підвищити оперативність і ефективність їх роботи, вдосконалити форми юридичного та економічного контролю.

У сучасній економічній науці не існує єдиного трактування понять «фінансовий ринок», «інфраструктура фінансового ринку». Залежно від поставленої мети ці поняття трактуються ширше або вужче. Так, деякі вітчизняні та зарубіжні економісти вважають, що фінансовий ринок — це система економічних відносин, яка забезпечує акумуляцію вільних коштів, перетворення їх на позичковий капітал і його перерозподіл між учасниками суспільного відтворення. За функціональним призначенням фінансовий ринок поділяють на грошовий і ринок капіталів, а за джерелами і сферою розміщення позичкових капіталів — на національний і міжнародний. Деякі автори визначають фінансовий ринок як сферу функціонування фінансово-кредитного механізму, а в його складі виділяють три взаємопов'язані ринки: цінних паперів, кредитів, валютний. Інші дослідники розглядають фінансовий ринок як сукупність банківського ринку, ринку цінних паперів і страхового. Крім широкого тлумачення цього поняття, існує вузький підхід, за яким фінансовий ринок ототожнюють з ринком капіталів, котрий, у свою чергу, поділяють на два ринки — цінних паперів і середньо- та довгострокових банківських позичок.

Узагальнення різних підходів показує, що структуру фінансового ринку доцільно розглядати як сукупність взаємопов'язаних ринків грошей, валютного, ринку позичкового капіталу, фондового і страхового ринків. Причому жодна з цих складових не може бути самостійним інструментом ринкової економіки, вони тісно взаємодіють і переплітаються, оскільки об'єктивно існує процес переливання капіталу між окремими ринками. Отже, коливання норми прибутку на одному з них зумовлює надходження вільних ресурсів на інші ринки або відплив їх, що, в свою чергу, сприяє розвитку певного сегмента фінансового ринку в цілому.

Незважаючи на об'єктивну єдність і взаємозв'язок окремих фінансових ринків, кожен з них має свою інфраструктуру, відповідну законодавчу і нормативну базу, свої особливості. Основними елементами інфраструктури фінансового ринку є фінансово-кредитні інститути: банки, фондові біржі, небанківські фінансово-кредитні інститути (пенсійні фонди, страхові компанії, інвестиційні фонди, довірчі товариства, кредитні спілки і т. ін.). Діяльність фондових бірж в Україні регулюється законами «Про цінні папери і фондову біржу», «Про державне регулювання ринку цінних паперів», «Про державні товариства», Положенням «Про реєстрацію фондових бірж і торгово-інформаційних систем і регулювання їх діяльності».

На біржовому ринку України працюють: Українська фондова біржа, Київська міжнародна фондова біржа, Українська міжбанківська валютна біржа, Донецька фондова біржа. Кожна фондова біржа встановлює правила та процедури, і їх мають обов'язково виконувати всі її члени. Слід підкреслити, що кількість угод, укладених на фондових біржах, незначна, а вартість кожного цінного паперу досить низька. Крім того, на ринку відсутні високоліквідні акції. Але це проблема не стільки стану РІС, скільки економіки України в цілому, ступеня її ринковості, відкритості та конкурентоспроможності, рівня капіталізації підприємств, фірм, а також фінансових інституцій.

Найрозвиненішим сектором фінансового ринку в Україні є банківська система, яка мала певну структуру і до ринкових перетворень. Але, обслуговуючи централізовано-розподільчу економіку в рамках народного господарства СРСР, вона була повністю одержавленою. З початком ринкових перетворень найактивнішого розвитку набув саме банківський сектор на основі колишніх державних і нових, створених на приватній основі, банків. За короткий час саме він став по суті системоутворюючим елементом фінансового ринку.

На 1 січня 2001 р. в Україні було зареєстровано 195 комерційних банків, у тому числі 7 — із 100 відсотками іноземного капіталу. Частка участі іноземного капіталу в банківській системі країни становила 14,5 відсотка. У 2000 р. НБУ зареєстрував один комерційний банк, водночас за той же період ліквідовано 9 комерційних банків, з них шляхом реорганізації — 4. На стадії ліквідації перебувало 38 комерційних банків, у режимі фінансового оздоровлення і особливого нагляду — 21. У банку «Україна» призначили тимчасову адміністрацію (у 2001 р. тут почалася процедура банкрутства). Три комерційні банки перебували у стані реорганізації, в одного відкликано ліцензію на здійснення всіх банківських операцій. Водночас 7 банків виконали програму фінансового оздоровлення і були переведені на загальний режим роботи.

Розподілом банківських установ за регіонами пояснюється розподіл сплаченого статутного капіталу. Тут із загальної суми близько 3,7 млрд грн 59,3 % припадає на банки Київської області, 9,27 % — Дніпропетровської, 6,85 % — Харківської області, решта (24,58 %) — на банки 14 областей.

Цікавим є розподіл банківських установ за розміром сукупних активів. У групу найбільших банків станом на 1 січня 2001 р. входять банки — юридичні особи трьох областей: Київської (великі системні банки — «Промінвестбанк», «Аваль», Ощадбанк та інші), Дніпропетровської («Приватбанк») і Донецької (Перший український міжнародний банк). Їх частка у сукупних активах банківської системи становить 51,59 %. До великих (активи перевищують 100 млн грн) належать переважно банки Київської, Дніпропетровської, Донецької, Запорізької і Харківської областей.

За регіонами активи розподіляються так: Київська область — 68,91 %, Дніпропетровська — 11,43 %, Донецька — 4,96 %, Харківська — 4,53 %, Львівська — 1,49 %.

У Києві та Київській області працює 79 самостійних банків (станом на початок 2001р.), у Дніпропетровській і Харківській — по 12. Тобто близько 67 % усіх діючих банків, які є юридичними особами, зосереджено у трьох областях — Київській (51,3 %), Дніпропетровській і Харківській (по 7,79 %). Разом з тим 8 областей не мають таких банків: це Вінницька, Житомирська, Миколаївська, Кіровоградська, Рівненська, Сумська, Хмельницька, Черкаська.

Процес утворення регіональної мережі комерційних банків також відбувається з різною інтенсивністю. Ядром регіональних мереж, яке об'єднує 82,4 % усіх банківських філій країни, є Київ. Значну роль у створенні регіональної мережі комерційних банків відіграють Дніпропетровськ (6,0 %), Львів (3,4 %) та Харків (2,5 %). Частка інших банківських центрів становить усього 5,7 %.

Отже, можна констатувати, що банківська система України не відповідає вимогам ринкової конкурентоспроможної економіки. Банки не здатні виконувати своє основне завдання — перетворювати заощадження на інвестиції. А те, що значні заощадження існують, підтверджують оцінки багатьох фахівців, згідно з якими «на руках» в Україні перебуває близько 20 млрд доларів США. Про це свідчить і той факт, що другим (після США) у списку наших іноземних інвесторів стоїть Кіпр (10 %). Не важко здогадатись, що це капітали не «офшорних» кіпріотів, а часткове повернення вітчизняного капіталу. Причини такого стану криються як у зовнішніх (відносно банків) економічних, організаційних і політичних факторах, так і у внутрішніх, зумовлених недоліками організаційно-економічних механізмів.

До зовнішніх факторів належать політична нестабільність, затягування ринкових реформ у різних секторах економіки. Зокрема, затримується реформа податкової системи, гальмується земельна реформа, повільно створюються умови для вступу України до Всесвітньої торгової організації (ВТО) тощо. Національний банк України здійснює чимало кроків щодо розвитку банківської системи, які сприяють її централізації.

Що ж до організаційно-економічного стану самих банків, то у більшості з них мало власного капіталу, вони надають на порядок менше послуг порівняно з банками розвинених ринкових економік. До того ж послуги надаються не завжди кваліфіковано, а отримати їх можна далеко не в кожному населеному пункті, навіть не в кожному досить великому місті. Це свідчить як про дефіцит висококваліфікованих кадрів, так і про недостатній рівень використання новітніх технологій.

Який же вихід з такого становища? У яких напрямках має розвиватися сьогодні банківська система?

Насамперед необхідно знайти раціональне співвідношення між спеціалізацією та універсалізацією банків. При цьому важливо, щоб спеціалізовані комерційні банки розвивали нетрадиційні послуги (андеррайтинг, управління капіталом фірм, послуги на ринку цінних паперів тощо), а універсальні — могли здійснювати комплексне обслуговування клієнтів, починаючи з розрахунково-касових, — до нетрадиційних послуг (консультаційних, трастових, гарантійних).

Нарощування комерційними банками власного капіталу зумовлює розвиток банківської мережі, а це передбачає злиття банків одного регіону, а також розширення мережі відділень фінансово сильних банків за умови їх належного технічного, інформаційного і кадрового забезпечення.

Ще один напрям розвитку — взаємопроникнення фінансового і промислового капіталів шляхом участі комерційних банків у державних програмах санації підприємств, приватизації перспективних об'єктів за умови їх подальшої фінансової підтримки, передачі банкам в управління контрольних пакетів акцій державних підприємств.

Конче потрібні також широкомасштабна автоматизація і комп'ютеризація банківської діяльності, запровадження передових технологій та ефективних систем зв'язку, які сприятимуть істотному прискоренню розрахунків, здійсненню депозитних, кредитних та багатьох інших послуг.

Необхідно також розширювати такі послуги банків, як надання гарантій при виконанні торговельних угод із закордонними партнерами, учасникам конкурсів з продажу акцій українських підприємств під інвестиційні зобов'язання; здійснення кваліфікованих консультацій та надання клієнтам, зокрема венчурним інвестиційним фондам, інформації з різних аспектів управління фінансами та організації господарської діяльності.

Звичайно, це не всі можливі напрями становлення банківської інфраструктури, але вони відображають загальну траєкторію розвитку.

Останні роки характеризуються прискоренням процесів концентрації — злиття і поглинання — інвестиційних інститутів, що виявляється у зростанні не тільки кількості, а й вартості операцій. У процесах концентрації активну участь беруть великі комерційні банки і страхові компанії, які з метою диверсифікації своєї діяльності прагнуть придбати незалежні фонди.

Інвестиційні фонди і компанії України працюють на основі положення «Про інвестиційні фонди і компанії» і Указу Президента України «Про інвестиційні фонди і інвестиційні компанії». Ці інститути виконують функції фінансового посередника на ринку цінних паперів та інституційного інвестора, для якого операції з цінними паперами — основне джерело доходу і основний вид діяльності. Щодо інших інституційних інвесторів інвестиційні компанії виступають інвестиційними керуючими і консультантами, здійснюють нарахування і виплату доходів за цінними паперами. Інвестиційні компанії займаються торгівлею цінними паперами і забезпечують управління активами інвестиційного фонду.

Інвестиційні фонди акумулюють грошові засоби інвесторів і передають їх в управління інвестиційному керуючому. Фонди можуть бути закритими (створюються на чітко обумовлений термін і ведуть розрахунки за інвестиційними сертифікатами після закінчення терміну діяльності інвестиційного фонду) і відкритими (створюються на невизначений термін, повинні здійснювати викуп своїх інвестиційних сертифікатів у термін, визначений у засновницьких документах).

Незважаючи на труднощі у регулюванні діяльності інвестиційних фондів та компаній і на практичну відсутність проектів, придатних для інвестування, їх кількість зростає, причому на українському фінансовому ринку працюють не лише вітчизняні, а й іноземні фінансові посередники. Тут, на нашу думку, проблемою є те, що більшість інвестиційних фондів — це товариства закритого типу. У багатьох з них уже закінчився термін діяльності, інші не можуть ефективно працювати за нинішніх умов, передусім внаслідок існуючого податкового тиску, однак чіткого механізму ліквідації фондів немає. Одним із шляхів виходу з такої ситуації є вдосконалення законодавчої бази, перетворення інвестиційних фондів на відкриті товариства, що сприятиме нагромадженню капіталів, забезпечить ефективний їх обіг між галузями народного господарства, стимулюватиме залучення іноземного капіталу.

КОМУНІКАЦІЙНА І ТУРИСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА

В Інституті регіональних досліджень НАН України розроблені рекомендації щодо розвитку інфраструктури інших секторів фінансового ринку, зокрема довірчих товариств, кредитних спілок і страхового ринку.

Істотно сприяє підвищенню конкурентоспроможності економіки країни комунікаційна і туристична інфраструктура. Вигідне географічне розташування України на перетині шляхів з Європи в Азію та з півночі на південь створює на фоні переважання і перенасичення європейських транспортних вузлів передумови для інтеграції у міжнародну комунікаційну інфраструктуру, а наявність значної промислової бази дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розробки, виробництва та ремонту сучасної дорожньо-транспортної техніки. Подальша інтеграція України в цьому напрямі має передбачати ряд заходів:

- інтеграцію транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення національної нормативної бази галузі згідно з міжнародними документами;
- впровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;
- розвиток конкурентного середовища в галузі на основі створення підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів;

— впровадження у дорожньо-транспортній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними і міжнародними організаціями;

— розвиток в Україні наукової бази дорожньо-транспортного комплексу, взаємовигідного співробітництва з іноземними науково-технічними закладами;

— розвиток комунікацій Європа — Україна — Азія, Північ — Україна — Південь, інших нових національних транспортних комунікацій;

— розширення та вдосконалення експортних транспортних послуг.

Для багатьох регіонів України створення сучасної системи автошляхів є чи не єдиним чинником розвитку їх регіональних економік і зменшення соціальної напруженості за рахунок забезпечення додаткових постійних робочих місць у мережі побутового і технічного сервісу для учасників дорожнього руху.

У цій ситуації видається реальним будівництво платних автошляхів в Україні. Програма створення української національної мережі міжнародних транспортних коридорів може ґрунтуватися на передачі нових автошляхів, побудованих із залученням нетрадиційних джерел фінансування, в концесію, з правом підприємства, що діє відповідно до концесійної угоди, брати плату за проїзд з користувачів дороги.

У нашій країні склалися певні передумови для започаткування концесійної діяльності у шляховому будівництві. Адже інтеграційні процеси з країнами Західної та Східної Європи, Азії, що відбуваються в Україні, потребують радикальних змін у такому важливому елементі економіки, як транспорт. І це сьогодні вже визнано на урядовому рівні: ухвалено пакет постанов щодо розвитку національної мережі автомобільних шляхів у системі міжнародних транспортних коридорів. Набув чинності Указ Президента України «Про концесію на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг».

Водночас технічний стан автомобільних шляхів України не відповідає міжнародним вимогам і обмежує інтенсивність руху автотранспорту, а стан нашої економіки не дає змоги спрямовувати значні державні інвестиції у шляхове будівництво. Створення ж концесій дозволить значно розширити коло як вітчизняних, так і зарубіжних інвесторів, ввести в обіг акціонерний капітал, кошти населення тощо.

Аналіз змін у структурі перевезень пасажирів та вантажів в Україні, вивчення світових та європейських тенденцій у цій галузі дають підстави прогнозувати на перспективу істотне збільшення обсягів перевезень автомобільним транспортом. Тому набуває актуальності проблема облаштування державного кордону, що передбачає розбудову прикордонних переходів, створення пунктів автосервісу, вантажних терміналів, об'єктів для обслуговування пасажирів та екіпажів.

Відсутність відповідного транспортного забезпечення є однією з найгостріших проблем і з погляду організації інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу. Наприклад, туристичні фірми Львова віддають перевагу транспортним фірмам Польщі, де вартість кілометра становить 0,60 дол. США, а наші транспортні фірми надають ті ж самі послуги за ціною 1 дол. за кілометр. Це при тому, що загальна мережа шляхів у Львівській області в цілому перебуває в кращому стані, ніж в інших регіонах країни. Поряд з тим деякі гірські території характеризуються бездоріжжям. Це ускладнює не тільки будівництво нових туристичних об'єктів, а й їх матеріально-технічне оснащення у ході експлуатації,

створює значний дискомфорт для туристів. Тому подальший розвиток туризму пов'язаний з модернізацією матеріально-технічної бази транспорту.

Розвиток туристичної інфраструктури в регіонах набуває дедалі більшого значення, оскільки рентабельна діяльність підприємств і установ цієї сфери є запорукою збільшення обсягу валових інвестицій в економіку регіону, зростання рівня зайнятості, а також важливим джерелом поповнення місцевих бюджетів.

Для зацікавлення інвесторів уряд має запропонувати систему державних гарантій та пільг. Зокрема, вагомим стимулом для розміщення капіталу в індустрію туризму стануть такі кроки, як звільнення від податків коштів, що інвестуються у будівництво або реконструкцію туристських об'єктів, скасування податків на прибуток протягом певного періоду з початку експлуатації (перших п'яти років), а також зниження ставки регулярного податку на 50 % протягом трьох років.

У місцевих бюджетах слід передбачати кошти на розробку та впровадження програм розвитку рекреаційної галузі господарства, техніко-економічних обґрунтувань та інвестиційних проектів планування і освоєння найперспективніших для розвитку туризму зон, а також на будівництво об'єктів інженерної та соціальної інфраструктури. Важливо, щоб кошти місцевого бюджету спрямовувалися також на фінансування інфраструктури загального користування у рекреаційних центрах. З цією метою потрібно використовувати надходження від плати за землю, рекреаційні та інші природні ресурси.

Отже, на сучасному етапі розвитку економіки України дуже важливо, щоб керівні органи, які вирішують долю економічної стратегії держави і визначають спрямування інвестицій, усвідомили, що без розвиненої РІС не може бути ефективною соціально орієнтованою ринковою економікою.

Розбудова РІС має відбуватися випереджаючими темпами порівняно з іншими складовими національної економіки, оскільки вона створює реальні передумови для розширення меж конкурентного середовища і динамічного розвитку економіки.

Інвестиції у РІС, у тому числі державні, економічно виправдані. Тому важливо відповідно скоригувати пріоритети інвестиційної державної та регіональної політики.

Можливі варіанти розвитку окремих ланок РІС загалом відомі. Завдання полягає у тому, щоб на основі єдиного методологічного підходу системно і обґрунтовано, з урахуванням об'єктивних факторів поєднати їх і ефективно використати. При цьому не слід шукати якогось свого, особливого шляху. В сучасних умовах, коли процеси глобалізації і регіоналізації охоплюють дедалі більше країн, необхідно активніше використовувати досвід держав, котрі досягли найбільших успіхів у виробленні норм економічної та екологічної поведінки.

© БЄЛЕНЬКИЙ Петро Юхимович. Доктор економічних наук. Завідувач відділу проблем ринкової інфраструктури і транскордонного співробітництва Інституту регіональних досліджень НАН України (Львів). 2002.