державної аграрної академії. – Вип. 2. – Т. 1. Економічні науки. – Полтава: ПДАА. – 2011. – С. 32-38

2. Сільськогосподарська обслуговуюча кооперація / За ред. Р.Я. Корінця, М. П. Гриценка, М. Й. Маліка. – Львів : НВФ "Українські технології", 2010. - 160с.

3. Мармуль Л. О. Державне управління сільським господарством у умовах вступу України до СОТ /Л. О. Мармуль // Вісник аграрної науки Причорномор'я; спец. вип. 3(42). – Т.1. – Миколаїв, 2007. – С.10-16.

УДК 332.1

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА СТАН ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ

Атамас О.П., викладач

Дніпропетровський університет ім. Альфреда Нобеля

Виявлено фінансово-економічні чинники впливу на стан об'єктів інфраструктури та вплив елементів інфраструктури на трансакційні витрати.

Found the financial and economic factors impact on the infrastructure and the impact of infrastructure on transaction costs.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Для досягнення стійкого економічного зростання трансформаційні економіки мають посилювати дію такого фактору як інфраструктура. Аналіз стану та тенденцій розвитку інфраструктури демонструє, що із економічним зростанням, що розпочалося наприкінці 1999 року, стан інфраструктури починає поліпшуватися, тобто інфраструктурний потенціал накопичується і реалізується в підтримці стійких темпів економічного зростання. Як інфраструктура може впливати на економічне зростання, так і економічне піднесення може бути результатом поліпшення стану інфраструктури.

Інфраструктура впливає на валовий внутрішній продукт не лише безпосередньо, а через систему чинників росту: розвиток фізичного та людського капіталу, науково-технологічний прогрес, вдосконалення економічної структури, тобто у напрямку поліпшення відтворювальних та інших макроекономічних пропорцій, інституційного забезпечення. Як складові фізичного капіталу, об'єкти інфраструктури (дороги, комунікації, інженерні споруди) забезпечують інвестиційну привабливість територій для будівництва, розвитку промисловості тощо. Забезпечення високим рівнем соціальної інфраструктури (заклади освіти, охорони здоров'я, культури тощо) сприяє формуванню високопродуктивного людського капіталу, який, в свою чергу, стимулює науково-технічний та технологічний розвиток.

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій. Дослідженню фінансово-економічних чинників інфраструктури присвячені роботи таких авторів, як М. А. Бєлов, Е. А. Бузовський, Л. Ф. Кормаков, М. А. Кочанов, Г. Г. Косачев, С. С. Черепанов та ін., але проблема їх впливу на стан об′єктів інфраструктури та впливу самої інфраструктури на трансакційні витрати залишається не до кінця дослідженою.

Постановка завдання. Метою даної статті є виявленення фінансово-економічних чинників впливу на стан об'єктів інфраструктури та вплив елементів інфраструктури на трансакційні витрати.

Виклад основного матеріалу. Особлива увага взаємозв'язку науково-технічного прогресу, інфраструктури та економічного зростання приділяється в інноваційних теоріях довгих хвиль, зокрема, в дослідженнях М. Кондратьєва та Дж. Ван Дайна. За цими теоріями первинними є інновації в галузі інфраструктури, які призводять до прискорення комунікацій, обміну інноваціями та розвитку промисловості. В результаті відбувається активізація економічної діяльності і початок нової довгої хвилі розвитку економіки. В результаті отримує право на існування концепція про випереджаючий розвиток інфраструктури [1].

Аналіз проблем трансформації економіки постсоціалістичних країн, зокрема України, дозволяє визначити, що низький технологічний рівень розвитку, недосконалі принципи просторового розташування, значні відмінності в рівнях урбанізації, обмеженість інвестицій в інфраструктуру зумовлюють виникнення диспропорцій такого розвитку.

Зв'язок між соціально-економічною інфраструктурою та економічним зростанням передбачає наявність певного передавального механізму, через який інфраструктура, отримуючи інвестиції, впливає на економіку. При цьому мають місце декілька каналів впливу як з боку фінансування на соціально-економічну інфраструктуру, так і з боку інфраструктури на економічне зростання.

Отже, передавальний механізм впливу фінансування інфраструктури на економічне зростання може бути представлений як сукупність каналів впливу одних явищ на інші, що зумовлюють їх послідовний взаємозв'язок і приводять до єдиного результату (рис. 1).

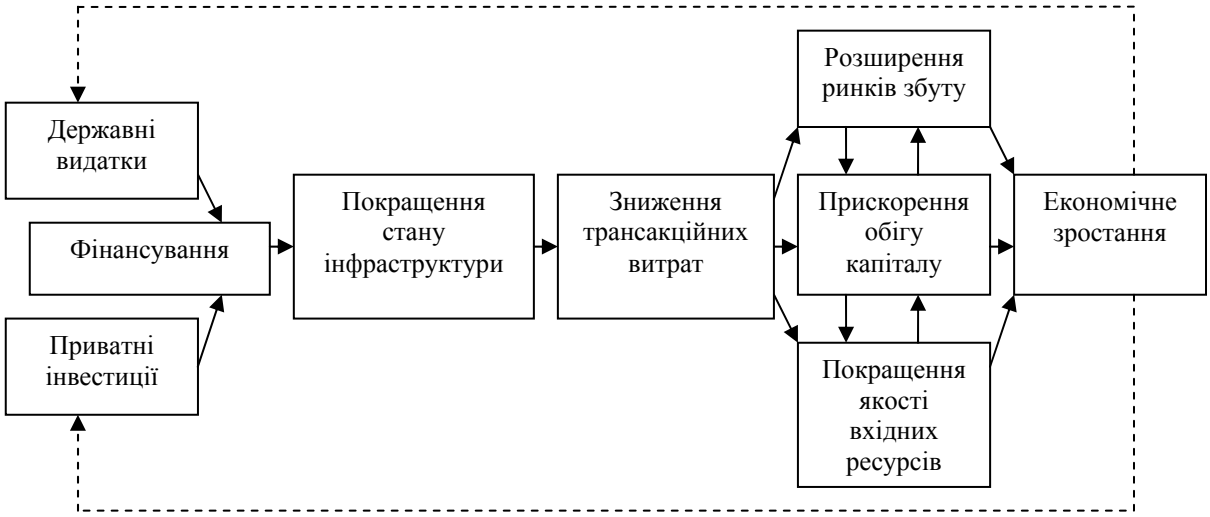


Рис. 1. Передавальний механізм фінансування інфраструктури

Взаємозв'язок «фінансування-інфраструктура» представлено двома каналами впливу – державні видатки та приватні інвестиції. Приватні інвестиції мають наслідком вищу ефективність перетворень в галузі інфраструктури, оскільки спрямовані на отримання максимальної віддачі (прибутку) від вкладеного капіталу. Державні видатки переважно спрямовані на забезпечення соціального ефекту і мають наслідком розвиток людського капіталу, який використовується приватними підприємцями у виробництві і приносить додатковий дохід. Взаємозв'язок інфраструктури та економічного зростання передбачає використання трьох каналів впливу: прискорення обігу капіталу, покращення якості вхідних ресурсів та розширення ринків збуту. В трансформаційній економіці ці канали взаємопов'язані та можуть обумовлювати один одного.

Дія інфраструктури на економічне зростання може бути як прямою, так і зворотною. Обсяги інвестиційного забезпечення, представленого приватними інвестиційними видатками та видатками державного бюджету, обумовлюються досягнутим рівнем економічного зростання. Збільшення видатків на інфраструктуру має наслідком покращення ділової активності через зниження трансакційних витрат, і, відповідно, веде до економічного зростання. При низьких темпах економічного зростання надходження до державного бюджету скорочуються, відповідно, соціально-економічна інфраструктура недостатньо забезпечується фінансовими ресурсами і стає нездатною виконувати свої функції повною мірою, що створює додаткові перешкоди економічному зростанню. Як свідчить досвід США та Канади, державні витрати на соціально-економічну інфраструктуру за умови ефективної їх реалізації в проектах будівництва та реконструкції об'єктів дорожнього господарства та транспортних галузей призводить до рівня прибутковості, вищого за середній по приватних інвестиціях [2]. Відповідно, вища продуктивність галузі сприяє економічному зростанню країни в цілому.

Вплив економічного зростання на накопичення інфраструктурного потенціалу реалізується через бюджетне наповнення, зокрема, через бюджетний механізм. Складовими бюджетного механізму є планування та регулювання. При стійких темпах економічного зростання уряд має змогу прогнозувати збільшення надходжень до бюджету, а також планувати підвищення обсягів видатків на соціально-економічну інфраструктуру. Іншим каналом фінансування можуть бути зарубіжні інвестування в інфраструктуру. Це підтримує як внутрішній інвестиційний потенціал в результаті отримання прибутків, так і зовнішній – через підвищення кредитного рейтингу країни.

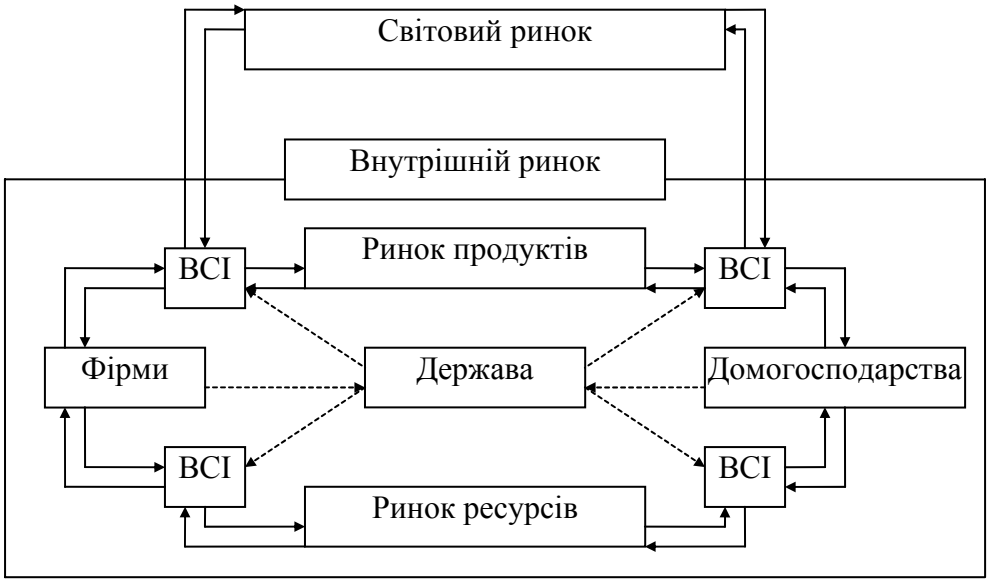
Інфраструктура спричиняє переважно непрямий вплив на стан економіки. Канали непрямої дії вимагають більш докладного аналізу для відображення ступеня впливу інфраструктурного потенціалу на економіку.

У будь-якій економічній системі взаємодія між фірмами та домогосподарствами без належного інфраструктурного забезпечення не зупиняється, а лише ускладнюється та уповільнюється. У зв'язку з цим в системі національної економіки виникають два основних типи відносин, що опосередковуються соціально-економічною інфраструктурою: фірма – фірма та домогосподарство – фірма.

Постачання ресурсів, отримання інформації, підвищення кваліфікації робітників має місце у відносинах “фірма – фірма”, з яких одна постає покупцем ресурсів, інша – продавцем. Ці відносини опосередковані інфраструктурою, послуги якої купуються обома фірмами. У розвинутих ринкових економіках вартість послуг інфраструктури, як правило, нижча за можливі трансакційні витрати фірм. Відносини “домогосподарство – фірма” опосередковуються інфраструктурою лише на стадії навчання майбутнього робітника, забезпечення його певними економічними благами (послугами інфраструктури), що підвищують його добробут.

Сукупність цих відносин формує механізм впливу інфраструктури на економічне зростання. Він виходить з того, що соціально-економічна інфраструктура поєднує між собою елементи системи господарського комплексу (домогосподарства та фірми), призводячи до запровадження конкуренції, розширення ринків збуту, в тому числі й зовнішніх, підвищення якості вхідних ресурсів через зниження трансакційних витрат. Він передбачає таку взаємодію елементів економічної системи, наслідком якої є структурні зміни, економічний прогрес та зростання.

Якщо інтегрувати відносини “фірма – фірма” та “фірма – домогосподарство” в єдину систему, то ми отримаємо схему функціонування економічної системи з урахуванням впливу інфраструктури (рис. 2).



напрямок відносин між покупцями та продавцями послуг

напрямок фінансування інфраструктури

ВСІ – виробнича та соціальна інфраструктура

Рис. 2. Схема взаємодії фірм та домогосподарств через інфраструктуру

На схемі зображено модель національної економіки, у якій беруть участь фірми, що купують ресурси і продають продукцію, та домогосподарства, які купують продукцію і продають ресурси. Відносини купівлі-продажу опосе-

редковуються інфраструктурою. Нею надаються послуги, які дозволяють зменшувати витрати економічних агентів у зв'язку з виробництвом, розподілом, обміном і споживанням продукції.

Інвестиції в інфраструктуру зумовлюють підвищення ефективності діяльності підприємств, сприяють прискоренню темпів зростання ВВП. Цей процес здійснюється через механізм скорочення трансакційних витрат.

Інституційна теорія відокремлює декілька видів трансакційних витрат, кожен з яких піддається впливу інвестицій в інфраструктуру. Трансакційні витрати за оцінками Уолліса і Норта перевищують 45% національного доходу [3], отже підвищення якості інфраструктурних послуг та забезпечення за рахунок цього зниження трансакційних витрат є вагомим резервом прискорення обернення грошового та товарного капіталу, створення умов для залучення інвестицій. В Україні стан інвестування в інфраструктуру можна вважати незадовільним, а отже трансакційні витрати – значними. Якісне забезпечення кожного з елементів інфраструктури спроможне знизити загальні трансакційні витрати в економіці (табл. 1).

Таблиця 1

Прямий та непрямий вплив елементів інфраструктури на трансакційні витрати (ТАВ)*

Вид трансакційних витрат	Вплив елементів інфраструктури на скорочення рівня ТАВ	
	прямий	непрямий
1. Пошук інформації	телекомунікації, законодавство, транспорт, шляхи сполучень	освіта, охорона здоров'я, культура
2. Ведення переговорів і укладання контрактів	телекомунікації, фінансові інститути, законодавство	освіта, культура
3. Вимірювання	освіта, фінансові інститути, телекомунікації, транспорт, інші	всі елементи
4. Специфікація та захист прав власності	законодавство	всі елементи
5. Опортуністична поведінка	телекомунікації, транспорт, зв'язок	телекомунікації, транспорт, зв'язок, інші

**Джерело [4]*

З таблиці видно, що вкладення у людський капітал у вигляді освіти та охорони здоров'я забезпечують наявність кваліфікованих кадрів, які зайняті просуванням товару на ринку та пошуком інформації. Телекомунікації, транспорт та дороги значно прискорюють пошук та отримання даних про ринкову кон'юнктуру. Крім того, фінансова, інституційна та телекомунікаційна інфраструктури зменшують витрати на ведення переговорів і укладання контрактів. Зниження витрат вимірювання пов'язане з інфраструктурою соціального призначення, оскільки диплом про вищу освіту певною мірою свідчить про рівень кваліфікації найманого працівника.

Витрати специфікації та захисту прав власності, коли виникає можливість порушення цих прав, завжди високі у будь-якому суспільстві, особливо в країнах з трансформаційною економікою. Як результат, витрати на судові і

державні органи, які регулюють правопорядок, є доволі значними. Проте, останні не завжди ефективно виконують свої обов'язки. Більшість елементів інфраструктури непрямим шляхом впливатимуть на зменшення таких витрат. Зменшення витрат опортуністичної поведінки, що притаманна економічним агентам після укладання контракту, можна досягти, отримуючи інформацію про контрагента ex ante. Наявність телекомунікацій, транспорту, зв'язку дозволяє зменшити ризик опортуністичної поведінки партнерів ex post. Тривалість обороту капіталу залежить від спрощення ринкових трансакцій, яке може бути здійснено за рахунок зниження трансакційних витрат через вдосконалення інституційної, соціально-економічної й фінансової інфраструктури. Скорочення трансакційних витрат спричиняє активізацію каналів впливу інфраструктури на економічне зростання. Канали взаємозв'язку інфраструктури та економічного зростання активізуються в процесі транспортування сировини і готової продукції, забезпечення базисних галузей матеріального виробництва необхідною інформацією, використання економічних ресурсів, зокрема людського капіталу [5].

Розвиток людського капіталу має ланцюгову реакцію: чим більша кількість висококваліфікованого людського капіталу в даній країні чи регіоні, тим більший ступінь відтворення в ній виробничого потенціалу. Така залежність викликає самогенеруюче зростання. Всередині країни виділяються соціально-економічні, політичні та культурні центри, в які переміщаються суб'єкти, що приймають рішення. Оскільки всі вони є носіями людського капіталу, вони висувають особливі вимоги по їх благоустрою і, в першу чергу, по благоустрою технологічного зростання та інфраструктур, що обслуговують створення і поширення центрів, зберігають та примножують людський капітал. Від їх якості залежить відтворення робочої сили в суспільстві, якість людського капіталу і економічного зростання, оскільки саме вони забезпечують все зростаючу швидкість обміну інформацією, товарами та капіталами. Вказані потоки включаються в єдину структуру економіки регіону, частково – країни та світу і охоплюють такі сфери, як систему освіти і підготовки кадрів, охорону здоров'я, роздрібну торгівлю, харчування, транспорт, зв'язок, енергетику.

Кожна окрема складова інфраструктури робить значний внесок в економічне зростання непрямо. Так, зростання середнього рівня освіти робочої сили на один рік призводить до зростання ВВП на 9%, що є дійсним для перших трьох років навчання; отже, трирічна освіта забезпечує ВВП, на 27% вищий, ніж за цілковитої неписьменності робочої сили. Покращення здоров'я є бажаною метою само по собі. Крім того, воно дає значні переваги: вивільнює ресурси, які можна використати для досягнення інших завдань розвитку. Міцне здоров'я та якісне харчування сприяють підвищенню продуктивності праці, зменшенню днів захворювання й фактичному збільшенню тривалості робочого віку. За рахунок зменшення захворюваності й хворобливості спеціальні програми покращення здоров'я населення у Шрі-Ланці та Сьєрра-Леоне дозволили підвищити продуктивність праці та прибутковість окремих галузей на 5-10% [6]. В розвинутих країнах світу, зокрема Західної Європи, зі

стійкими темпами економічного зростання, відзначається високий рівень розвитку транспортної системи на відміну від країн Східної Європи.

Розширення ринків збуту досягається через скорочення трансакційних витрат та забезпечує досягнення ефекту масштабу, що призводить до зниження собівартості продукції. Це, у свою чергу, зумовлює розширення обсягів виробництва та сприяє підвищенню конкурентоспроможності на ринках завдяки можливості запропонувати нижчу ціну за однорідний товар. Зменшення трансакційних витрат сприяє підвищенню якості договірних відносин, отриманню більшого обсягу інформації, використанню більш кваліфікованого персоналу та високотехнологічної техніки. Розвиток кожної з цих специфічних для інфраструктури сфер діяльності є необхідним доповнюючим елементом в ланцюгу від стадії підготовки виробництва до стадії доведення виробничої продукції до споживача в контексті використання людського капіталу. Разом з тим розвиток окремих підсистем інфраструктурної системи є частково взаємозамінним. Так, при аналізі розвитку залізниць необхідно враховувати показники розвитку автодоріг.

Тісний зв'язок простежується між розвитком транспортної та складської інфраструктурних підсистем. При цьому еластичність заміщення розвитку транспортної інфраструктури і складських потужностей відчутно проявляється при достатньо високому рівні забезпеченості вказаними структурними елементами тієї або іншої виробничої системи. Як відомо, більшість інфраструктурних об'єктів мають тривалий термін служби і тому рівень їх розвитку на кожний даний момент часу значно залежить від накопиченого за попередній період потенціалу [7]. Взаємовплив транспорту і зв'язку можна розглядати як сукупність двох складових: взаємне надання послуг галузями транспорту і зв'язку та якісне їхнє вростання один в інший, що утворює певну "надбудову" суспільного виробництва, тобто інфраструктуру зв'язку і транспорту.

Інфраструктура дозволяє змінити екстенсивне економічне зростання на інтенсивний тип розширеного відтворення шляхом підвищення ефективності виробництва. В країнах з різним рівнем розвитку участь інфраструктури залежно від її стану та рівня технологічного виконання послуг може бути якісно та кількісно різнорідною.

Важливою компонентою інфраструктурного впливу є синергетична дія всіх елементів інфраструктури. При уповільненні розвитку одного з елементів загальний вплив інфраструктурної підсистеми послаблюється, взаємозв'язки між елементами економічної системи, що підтримуються інфраструктурою, розриваються, і тоді можливість підтримання попередніх темпів зростання знижується.

Випереджальний розвиток одних галузей інфраструктури (транспорт та телекомунікації) прискорює економічне зростання, недостатній розвиток інших (наприклад, інфраструктури в сільській місцевості – дороги, енергетика, житлово-комунальне господарство) спричиняють негативний вплив на розвиток економіки.

Передавальний механізм розглядався лише в межах держави. При фінансуванні розвитку складових міжнародної інфраструктури, зокрема, теле-

комунікацій, транспорту, може спостерігатися як ефект прискорення економічного зростання, так і його гальмування. Останнє спостерігається в разі пересування капіталів в країни, що забезпечують їм вищу віддачу; а також робочої сили, що прагне збільшити свої доходи. Через це обсяг доступних для даної економіки виробничих ресурсів, що забезпечують випуск валового внутрішнього продукту, скорочується. Наслідком є послаблення дії інфраструктурного потенціалу всередині країни. Такі явища обмежують здатність країн до конкуренції й економічної експансії, вони притаманні більшості слабких трансформаційних економік, наприклад, країнам СНД. В свою чергу, у вигідному становищі опиняються країни Центральної та Східної Європи, що вступили або планують вступити до Європейського Союзу.

Так, в Україні у зв'язку з підвищенням мобільності робочої сили певна кількість працівників переїздить працювати в інші країни. Досвід, знання та інтелектуальні здібності, які накопичувалися під час навчання та праці, в даному випадку будуть слугувати на користь економіки іншої країни. Внутрішній інфраструктурний потенціал знижується і, як наслідок, ВВП країни не досягає потенційно можливого рівня. Аналогічно, вивезення капіталів в офшорні зони, вкладення в іноземні банки, відкриття філій підприємств в інших країнах є наслідком більш розвиненої міжнародної інфраструктури. Зменшення такого економічного ресурсу, як капітал, діє в тому ж напрямку, що й міграція робочої сили.

В свою чергу, наявність міжнародної інфраструктури може свідчити про процеси лібералізації в країні, покращення її інвестиційного клімату, можливості розширення ринків для країн з більш високим рівнем розвитку.

Розглянуті механізми впливу інвестицій в інфраструктуру на економічне зростання підприємств враховують специфіку трансформаційної економіки, яка характеризується недосконалістю ринкових інститутів, високим ступенем невизначеності ринкового середовища та рентоорієнтованою поведінкою.

Висновки. Таким чином, передавальний механізм демонструє прямий та зворотний зв'язок між процесами фінансування інфраструктури через бюджетні видатки і приватні інвестиції та економічним зростанням. Знижуючи витрати факторів виробництва, соціально-економічна інфраструктура забезпечує підвищення продуктивності їх використання. Сукупність ефектів, які ведуть до вказаного результату, дають змогу висунути гіпотезу про те, що інфраструктура сама по собі може виступати як фактор виробництва. Проте, ця гіпотеза вимагає емпіричного підтвердження.

Література:

1. Бєлов М .А. Управління виробничою інфраструктурою: [навч. посіб.] / М .А. Бєлов, О .В. Антонець. – К.: КНЕУ, 1997. – 208 с.

2. Важенин С. Г. Социальная инфраструктура народно-хозяйственного комплекса (политэкономический аспект регионального развития) / С. Г. Важенин. – М.: Наука, 1984. – 172 с.

3. Aghion Philippe and Schankerman Mark. Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition Economies // Economics of Transition. – 1999. – Volume 7(1). – P. 79-101.

4. Estache Antonio and Sarbajit Sinha. Does Decentralization Increase Public Infrastructure Expenditure? // Policy Research Working Paper series 1457, The World Bank. – 1999. – 34 p.

5. Musgrave R. The Theory of Public Finance. New York: McGrawHill, 1959. – 154 p.
6. Інфраструктура / [Електронна енциклопедія]. – Режим доступу: http:// uk.wikipedia.org/wiki.
7. Чернюк Л. Г. Виробнича інфраструктура АПК України: стан та перспективи розвитку / Л. Г. Чернюк, Л. С. Ананьєва – К.: РВПС НАН України, 2000. – 101 с.

УДК 338.24: 338.436.33

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ В КОНТЕКСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Бабенко А.Г., д.е.н., професор, Бондаревська К.В., к.е.н.
Дніпропетровська державна фінансова академія

У статті обґрунтовано значимість соціально-економічних факторів продуктивності праці та необхідність їх врахування в процесі побудови системи ефективного управління персоналом на підприємствах аграрної галузі. Запропоновано шляхи вдосконалення системи нематеріальної винагороди працівників та механізму оцінювання їх діяльності. Здійснено прогнози економічного ефекту для типових аграрних підприємств Дніпропетровської області.

In the article it was grounded the meaningfulness social-economic factors of labour productivity and necessity of their taking into account in system of the effective personnel management on the enterprises of agrarian industry. It was offered the improvement of system of non-material workers' reward and the estimation's mechanism of their activity. It was made the prognoses of the economic effect for typical agrarian enterprises of Dnepropetrovsk region.

Постановка проблеми. На сучасному етапі діяльності і розвитку сільськогосподарських підприємств важливе місце займає вдосконалення системи використання персоналу з урахуванням соціально-економічних факторів. Питання відтворення висококваліфікованого трудового потенціалу, покращення умов праці, вдосконалення механізму формування соціально-трудових відносин з урахуванням нематеріальних мотивів працівника – все це складає основу ефективного управління персоналом. Одним із найважливіших результативних показників виробництва на підприємствах аграрної галузі є продуктивність праці, що виражає досягнення певного результату (обсягу валової, товарної продукції, валового доходу, прибутку) за відповідних витрат ресурсів (трудових). Таким чином, досягнення високого рівня продуктивності праці залежить від фактору працевіддачі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання підвищення продуктивності праці та ефективності аграрного виробництва цікавлять дослідників достатньо довгий період часу. Визначення продуктивності праці та факторів її підвищення досліджувались у працях зарубіжних вчених К. Маркса, Д.С. Сінка [6, 8]. Велику увагу вирішенню проблеми зростання продуктивності праці та створення ефективної системи управління персоналом приділяли вітчизняні вчені В. Вітвіцький, О. В. Величко, О. А. Грішнова, В. С. Дієсперов, А. М. Колот, М. В. Семикіна та інші [1-5, 7, 9]. Проте, окремі питання щодо застосування факторів підвищення ефективності використання робочої