

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ СУЧАСНОГО МІСТА

Лега Н. Ю., аспірант

Черкаський державний технологічний університет

В статті аналізуються особливості та сучасні проблеми розвитку соціальної інфраструктури міста як передумови підвищення якості соціально значущих послуг, що надаються населенню, та визначається роль місцевих органів влади в підвищенні ефективності цього процесу.

Вступ. Істотну роль у стабільному розвитку більшості видів економічної діяльності, а також життєзабезпеченні споживачів у межах міського господарства відіграє якість послуг, що надаються комунальними службами: з електро-, тепло-, газо- і водопостачання, водовідведення, забезпечення телефонним зв'язком, санітарної очистки і т.д. Як правило, ці послуги здійснюються або підприємствами, що безпосередньо підпорядковуються міській владі і входять у суспільний сектор, або підприємствами, що працюють під жорстким контролем міської влади (такі природні монополісти, як, наприклад, телефонні компанії). Питанням зміни форми власності підприємств-надавачів комунальних послуг, вирішенню проблем реформування природних монополій та переведення їх на ринкові умови приділено багато уваги в працях Т.М. Строкань, М.В. Руля, Г.І. Онищука, В.І. Куценко, Г.О. Крамаренко та інших дослідників.

Постановка проблеми. Проте, інфраструктура міського господарства, надаючи колективні або суспільні блага, не завжди може фінансуватися ринком. Отже, необхідним є дослідження особливої ролі в організації функціонування елементів інфраструктури держави чи міських органів влади, які фінансують і контролюють роботу відповідних підприємств. Ефективність їх функціонування значною мірою залежить від розподілу інформації всередині цих організацій, наявності джерел оперативної інформації.

Виклад основного матеріалу. Комунальні служби міста в сукупності формують його інфраструктуру. У сучасній зарубіжній літературі

до складу інфраструктури прийнято включати також незалежні приватні фірми, орієнтовані на обслуговування бізнесу, в тому числі банки та інші фінансові установи, розміщені в місті. Узагальнивши підходи вітчизняних і закордонних економістів до інфраструктури міського господарства слід включити наступні блоки:

- комунальна інфраструктура – системи тепло- і водопостачання, каналізація, а також надання інших послуг, пов'язаних з експлуатацією будинків і споруд житлового і нежитлового фондів;

- транспортні мережі і транспорт – автомобільні дороги, трамвайні колії, тролейбусні лінії, а також транспортні підприємства з їх рухомим складом;

- засоби комунікації і зв'язок – телефонні та комп'ютерні мережі, частотні радіоканали, передавачі, телебачення і радіо разом з підприємствами, які здійснюють виробництво і обслуговування телекомунікаційних мереж;

- послуги доступу до інфраструктурних мереж – їх виробниками є склади, оптові бази, поштамти, ринки й інші організації, які сприяють збереженню товарів і передачі їх по інфраструктурних мережах;

- соціальна інфраструктура – включає установи освіти й охорони здоров'я, культурно-просвітницькі установи, установи фізкультури і спорту.

Більшість перелічених об'єктів інфраструктури виробляють блага, що відповідають ознакам як чистих, так і змішаних суспільних благ. Оскільки об'єкти міської інфраструктури постійно використовуються тільки певною групою людей – населенням даного міста, їх можна охарактеризувати як колективні (міські) блага.

Застосування політ-економічного підходу до дослідження інфраструктури дозволяє виділити три її рівні:

- 1) це власне матеріальні мережі, у яких здійснюється постачання продукції і без яких воно неможливе або економічно недоцільне. Типовий приклад таких мереж – автошляхи. Звичайно, вантажі можна переміщувати, не користуючись ніякою інфраструктурою, однак по пересіченій місцевості зробити це складніше, витратніше. За умови відсутності доріг, вантажопотік скоротився б до мінімальних масштабів, характерних для суперпримітивної економіки.

2) операції – діяльність з експлуатації певної інфраструктурної мережі. Так, до операцій у сфері автотранспорту може бути віднесено, з одного боку, його пересування, а з іншого – діяльність з утримання автошляхів у робочому стані.

3) інфраструктурні ринки – пропозицію на них формує пропускна здатність мереж постачань, а попит – потік засобів постачань, що залежить від їх обсягу. Часто буває важко, а інколи й неможливо, відокремити власне інфраструктурний ринок від ринку операцій. Так, суб'єктами автотранспортного ринку виступають автотранспортні компанії і відправники вантажу, а потік транспортних засобів (вантажівок, напівпричепів тощо) має конфігурацію, що задається мережею автошляхів.

Крім того, в умовах економіки перехідного періоду відбувається хвилеподібний розвиток інфраструктури під впливом трансформаційних процесів. Поступова трансформація жорстко організованої ієрархічної системи дає можливість перетворення її на систему, що дозволяє людям принаймні намагатися самим вибудувувати своє життя і дає їм можливість обирати з багатьох різних форм життєдіяльності ті, які відповідають їх схильностям, – така трансформація тісно пов'язана з розвитком комерції [1]. До цього слід додати – не лише комерції, але й інфраструктури в цілому.

У розумінні інфраструктури суспільного виробництва, як і раніше, превалює сутнісна характеристика інфраструктури як комплексу специфічних трудових процесів з виробництва послуг, що забезпечують обмін діяльністю в суспільному виробництві та житті людини [2]. Рідкі останнім часом спроби дослідження економічної природи інфраструктури [3, 4, 5] найчастіше зводяться до розширення її меж аж до загальних умов розвитку суспільства. Для функціонування будь-якої форми господарства необхідною є наявність цілої сукупності організаційно-економічних і юридичних умов, або, інакше кажучи, системи інститутів господарства. Усі вони, разом узяті, утворюють певну систему установ і організацій, що називається інфраструктурою, тобто, образно кажучи, систему каналів зв'язку, по яких безперешкодно, щонайкраще для даної форми господарства відбувається перетікання

матеріальних і фінансових ресурсів, їх аллокація, а також рух кожного продукту від виробника до споживача. В свою чергу під сутністю інфраструктури розуміють мережі, де здійснюються поставки продукції між віддаленими один від одного (як у просторі, так і в часі) економічними агентами, а також галузі економіки, що експлуатують такі мережі [6].

Соціальний комплекс міста можна охарактеризувати за сукупністю ознак, прийнятих для характеристики інфраструктури мегаполіса, доповнених класифікацією видів благ, що виробляються (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація інфраструктури міста

Класифікаційна призма	Вид інфраструктури
Соціально-економічна природа	Виробнича
	Соціальна
	Інституціональна
Рівень управління	Державна
	Регіональна
	Комунальна
Територіальна локалізація	Міжрегіональна
	Місцева
	Локальна
Форма власності	Державна
	Приватна
Вид комунікацій	Матеріальна
	Фінансова
	Інформаційна
	Трудова
Вид вироблених благ	Суспільні
	Приватні
	Змішані

Соціально-економічна природа інфраструктури міського комплексу визначається характером послуг, що надаються населенню і бізнесу.

Сукупність послуг виробничого характеру надають об'єкти виробничої інфраструктури, послуги соціального характеру – об'єкти соціальної інфраструктури, послуги державного і комунального управління – об'єкти (організації) інституціональної інфраструктури.

За рівнями управління доцільно розрізняти інфраструктуру державну, регіональну і комунальну, однак це не означає, що інфраструктура міста має багаторівневу систему управління. Подібне класифікаційне групування необхідне для того, щоб відобразити наявність на території міста, особливо великого, об'єктів не тільки комунального, але й державного та регіонального підпорядкування.

Територіальну локалізацію інфраструктури адміністративно-територіального утворення можна описати щонайменше двома параметрами: 1) місцем розташування об'єкта, 2) географією обслуговування. Виходячи з цього, ми розрізняємо: міжрегіональну інфраструктуру, призначену для обслуговування міжрегіональних зв'язків; місцеву інфраструктуру, розраховану на задоволення потреб тільки членів територіальної громади; локальну інфраструктуру, замкнену рамками окремого підприємства, кварталу, будинку тощо.

Розмежування об'єктів інфраструктури адміністративно-територіального утворення за формами власності, як правило, збігається з характером відносин власності на засоби виробництва, що дозволяє розрізняти об'єкти державної, комунальної і приватної інфраструктури. Об'єкти державної (включаючи як державну власність, так і власність регіонів України) і приватної інфраструктури включаються до складу інфраструктури міста у зв'язку з дислокацією на території міста та певною участю в задоволенні місцевих потреб.

Процес функціонування інфраструктури міста можна уявити як сукупність різного роду комунікацій. Характеризувати її подібним чином дозволяє також та обставина, що продукт праці в межах відповідних видів діяльності є послугою, тобто корисний ефект продукту виступає не в формі речі, а у вигляді діяльності, спрямованої на річ або людину. Отже, процес інфраструктурного обслуговування – це завжди комунікації, які за характером об'єктів, що комутуються, поділяються на матеріальні, фінансові, інформаційні та трудові.

За ступенем участі інфраструктури міста у виробництві благ, які споживає територіальна громада, можна вирізнити об'єкти, зайняті виробництвом переважно суспільних, приватних та змішаних благ. Специфіка інфраструктури з виробництва цих благ полягає в наступних положеннях:

- суспільні блага виробляються переважно за участю об'єктів державної та комунальної власності;
- приватні блага виробляються переважно за участю об'єктів приватної форми власності;
- змішані блага можуть вироблятися за участю інфраструктурних підприємств змішаної форми власності.

Запропонована класифікація інфраструктури міста і, зокрема, мегаполіса значною мірою є відображенням реальної практики господарювання. По кожній послугі потрібно завжди розглядати таку дилему: або ці послуги надаються централізовано й сплачуються централізовано, або сплачуються індивідуально відповідно до індивідуального споживання. Наріжний камінь цих речей полягає в такому: по можливості, всі послуги, які можна вимірювати індивідуальним споживанням і за якими можна регулювати індивідуальне споживання – усі ці послуги мають обмежуватися безпосередньо платежем. Інакше кажучи, лише чисте суспільне благо створюється з використанням державної та/або комунальної інфраструктури, решта благ може бути вироблена об'єктами як приватної, так і змішаної форм власності.

За обмежених ресурсів економіки міста споживання приватного блага одним індивідом ($D1i$) знижує споживання, доступне іншому ($D2i$), на одну одиницю. Тому споживання приватного блага описується кривою $Dn1 Dn2$. Крайній випадок розподілу приватних благ можна показати залежністю:

де Dmi – споживання i -го приватного блага m -м членом територіальної громади (кількість членів територіальної громади від i до m); Di – сукупна пропозиція i -го приватного блага.

На противагу цьому для чисто суспільного блага (крива $D0i Dni$) задовольняється потреба будь-якого члена територіальної громади:

$$Dmi = Di. \quad (1)$$

Проміжні випадки зводяться до визначення межі споживання i -го блага в межах регіональної економіки:

$$f(D1i, D2i, \dots, Dmi) = 0 \quad (2)$$

при $dD_i/dD1_i = 0$ для чистих суспільних благ та $dD1_i/dD2_i = 1$ для чистих приватних благ.

Отже, можна зробити такі принципові висновки:

- виробництво чистих суспільних благ може бути інфраструктурно забезпечене за участі держави та регіонів;

- у виробництві чистих приватних благ інфраструктурне забезпечення має залишатися прерогативою приватного бізнесу;

- при виробництві змішаних суспільних благ потрібне економічно доцільне співробітництво інфраструктурних об'єктів усіх форм власності.

Перелічені закономірності підтверджуються практикою ринкового реформування української економіки, в процесі якого передчасне обмеження державного фінансування соціального комплексу призвело до значного недоспоживання населенням відповідних послуг.

В діяльності з поширення важливої ділової інформації та інноваційних знань істотною є роль міст. Система сформованих всередині міста відповідних інформаційних каналів, яка забезпечує доступність подібної інформації при доволі низьких витратах, є власне певного роду інформаційною інфраструктурою.

Ефективність функціонування інфраструктури міського господарства залежить також від вирішення проблем регулювання діяльності природних монополій, якими є багато її складових елементів.

Висновок. Отже, результативне, безаварійне функціонування міської інфраструктури нині потребує спеціалізованих фахових знань і технологічно складного устаткування, водночас високий рівень розвитку її об'єктів і мереж підвищує привабливість міста, особливо великого, для перспективного розміщення різнопрофільних підприємств та залучення інвестицій як у приватний, так і в суспільний сектори міського господарства. Таким чином, спостерігається яскраво виражений кумулятивний ефект інфраструктури.

До переваг розміщення підприємства, обумовлених розвитком інфраструктури, відноситься й економія, пов'язана з доволі високим рівнем кваліфікації робочої сили, сконцентрованої в місті, а також загальноосвітнім і культурним рівнем, обумовленим ефективним функціонуванням у цих адміністративно-територіальних утвореннях системи освіти, як частиною їх інфраструктури. Посилюється значущість вузькоспеціалізованих аспектів кваліфікації, пов'язаних з

традиційним розміщенням у містах специфічних видів виробництва (наприклад, вертольото-, комбайнобудування тощо).

Підтримання робочого стану інфраструктури пов'язане зі значними інвестиціями, однак вихід з ладу деяких її елементів, наприклад, водопроводу, може паралізувати господарський комплекс і соціальну сферу міста. Життєзабезпечуюча значущість інфраструктури для виробництва і населення, водночас, не є стимулом припливу інвестиційних ресурсів, оскільки її послуги є міськими колективними благами, фінансування яких утруднює проблема „безбілетника”, що ухиляється навіть від часткової сплати за колективні блага і послуги. Тому місцеві органи влади повинні сприяти формуванню нових інституціональних механізмів для залучення додаткових ресурсів у сферу виробництва міських колективних благ на основі врахування світових тенденцій розвитку міст, а також особливостей періоду трансформації економіки, що характеризується цілим спектром кризових явищ.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Чумаченко М.Г. Проблемы региональной политики (§ 4.1) // Государственное управление экономикой в Украине: опыт, проблемы, решения. – Донецк: ЧЭП НАН Украины, 1999. – С. 452-481.

2. Строкань Т.М., Ходирєва А.Є. Концептуальні проблеми і напрямки демонополізації і децентралізації в житлово-комунальній сфері // Мат. II Всеукр. конф. „Теорія і практика перебудови економіки”. – Черкаси: ЧІТІ, 2001. – С. 103-104.

3. Данилишин Б.М., Чернюк Л.Г., Фащевський М.І., Антоньєва Л.С., Горська О.В. Методологічні засади комплексного розвитку і розміщення продуктивних сил регіонів / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. – К., 1998. – 158 с.

4. Ильин В. А., Янучев А. С., Зуев А. Н., Ускова Т. В. Стратегия управления муниципальными образованиями / РАН. Отделение экономики; Вологодский научно-координационный центр ЦЭМИ РАН. – Вологда, 2000. – 115 с.

5. Крамаренко Г.О. Організаційно-економічний механізм управління житлово-комунальним комплексом. – Дніпропетровськ: Наука, 1998. – 205 с.

6. Куценко В.І., Богуш Л.Г., Шевченко Ю.М. Соціальна сфера в умовах трансформації економіки. – К.: РВПС України, 2000. – 284 с.