

СУЧАСНІ ПОГЛЯДИ НА ЕКОНОМІЧНУ ТЕОРІЮ

Ткачук А.В.

*Подільський спеціальний навчально-реабілітаційний
соціально-економічний коледж
Науковий керівник: Шевчук О.В.*

Економіка – це наука про економічну цілісну систему де все взаємопов'язано, взаємозумовлено і субординовано для отримання прибутку.

Основою пізнання економіки є економічна теорія – наука про основні закономірності розвитку економіки, економічну діяльність людей для задоволення потреб за умов обмеженості виробничих ресурсів. Економічна теорія не просто описує економічні явища, а й допомагає виявити їхній взаємозв'язок, розкрити сутність економічної поведінки суб'єктів. Основна мета економічної теорії – дати пояснення подій, що відбуваються в економічному житті за допомогою моделей дійсності, об'єктивний аналіз розвитку реальної економіки [1].

Погляди на економічну теорію з плином часу змінювалися, спочатку розвиток економічної теорії почався в XVI-XVII ст., тоді створюється перша значна школа в світовій економічній науці – меркантилізм (від італ. «Торговець»). Зараз у XX ст. розвиток економіки значно виріс, починають з'являтися нові економічні вчення, серед яких:

1. Теорія постіндустріального суспільства і конвергенції. Зародки теорії «постіндустріального суспільства» були закладені на початку XX ст. засновником інституціоналізму Вебленом, а у 40-х роках у працях американського економіста К. Кларка та французького соціолога Фурастьє були сформульовані її найважливіші методологічні принципи [2]:

- поділ суспільного виробництва на три сектори (первинний – сільське господарство, вторинний – промисловість, третинний – сфера послуг);
- зростання сфери послуг порівняно з сільським господарством і промисловістю як за кількістю зайнятих, так і за часткою у ВВП.

2. Монетаризм. Монетаризм – економічна теорія, за якою кількість грошей в обігу є визначальним фактором формування господарської кон'юнктури та існує прямий зв'язок між зміною маси грошей в обігу та величиною валового й національного продуктів. Започаткував теорію монетаризму Мілтон Фрідман, назву новій економічній теорії дав Карл Бруннер. Монетарна політика спирається на здатність грошово-кредитної системи істотним чином впливати на функціонування і розвиток економіки [3].

3. Економічний лібералізм. Економічний лібералізм – це ідеологія, що є складовою частиною класичного лібералізму. В економічній філософії економічний лібералізм підтримує і пропагує економіку *Laissez-faire*. Послідовники економічного лібералізму вірять, що політична свобода і соціальна справедливість невіддільні від економічної свободи і використовують філософські аргументи на підтримку економічного лібералізму і вільного

ринку. Ідеологія засуджує втручання уряду у вільний ринок і підтримує максимальну свободу торгівлі і конкуренції, на відміну від меркантилізму, кейнсіанства, соціалізму, і фашизму [4].

4. Теорія раціональних очікувань. Теорія раціональних очікувань – одна із течій сучасного економічного консерватизму, яка виникла у 70-80-х рр. ХХ століття (Ф. Модільяні), її ще називають «нова класична макроекономіка» (Дж. Тобін), «нова класика». Деякі економісти вважають нову класику не самостійною школою економічної думки, а лише особливою версією, «правим крилом» (М. Блауг) монетаризму.

Засновником та ідейним лідером теорії раціональних очікувань є професор Чиказького університету Р. Лукас. Суттєвий внесок в розвиток даної концепції здійснили також Т. Сарджент, Н. Воллес, Дж. Лонг, Ч. Плоссер та Е. Прескотт [5].

5. Неокласичний синтез. Неокласичний синтез – в економіці наука про ефективне використання обмежених виробничих ресурсів або управління ними з метою досягнення максимального задоволення потреб людини. Засновники цієї науки К.Р. Макконнелл, С.Л. Брю.

Найвидатнішим автором теорії «неокласичного синтезу» був американський економіст, професор П. Самуельсон, який писав: «Мої погляди вичерпуються загальною неокласичною теорією, яка включає в класичну традицію будь-яку частину кейнсіанського і некейнсіанського аналізу, що є придатною для сучасної економіки».

Пол А. Самуельсон був першим американським лауреатом Нобелівської премії з економіки (1970), консультантом Конгресу та Президента США. Його вважають одним з найвпливовіших економістів-теоретиків ХХ ст.

Він спромігся об'єднати в одну теорію всі досягнення економічної думки від А. Сміта, Д. Рікардо, К. Маркса до Д. М. Кейнса, М. Фрідмена, Д. Тобіна та Р. Лукаса, тобто доктрини, здавалося б, цілком протилежні за змістом, і тим самим накреслив сучасні підходи до вивчення економічних проблем. Він писав, що його теорія включає все те позитивне, що містить як кейнсіанський, так і неокласичний аналіз, що уможливорює поєднання в одне ціле макро- і мікроекономіки [6].

Література:

1. Стефанишин О.В., Квак М.В., Кічурчак М.В., Теребух М.І. Економічна теорія: навч. посіб.; Львів. нац. ун-т ім. І. Франка. 2015. 335 с.
2. Мартинов А.Ю. Постіндустріальне суспільство. Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін.
3. Резнікова Н.В. Монетаризм. Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т.; редкол.:Л. В. Губерський (голова) та ін. К.: Знання України, 2004. Т. 2. 812 с.
4. Резнікова Н.В. Лібералізм економічний. Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т.; редкол.: Л. В. Губерський (голова) та ін. К: Знання України, 2004. Т.1. 760 с.

5. Теорія раціональних очікувань. Новини освіти. 18.12.2009.

6. Корнійчук Л.Я., Татаренко Н.О., Поручник А.М. та ін. Історія економічних учень: підручник.; за ред. Л.Я. Корнійчук, Н.О. Татаренко. К.: КНЕУ, 1999. 564 с.

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Токар І.І., асистент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Стан дорожньо-транспортної інфраструктури є одним з головних факторів розвитку економіки країни. Саме дорожнє господарство виконує розподільчу функцію, забезпечуючи своєчасність розподілення товарних потоків, впливаючи на формування цін на відповідні товари і послуги, надаючи належну якість транспортних послуг, підтримуючи мобільність трудових ресурсів тощо. На жаль, наявний техніко-експлуатаційний стан вітчизняних автомобільних шляхів та показники господарської діяльності дорожніх підприємств свідчать про існуючу кризу в сфері бюджетного фінансування галузі, що зумовлює економічні та екологічні збитки інших суб'єктів господарювання. Наявність проблем фінансового забезпечення функціонування підприємств дорожнього господарства, підтримання експлуатаційного стану існуючих та побудови нових автомобільних доріг, інноваційного розвитку та вдосконалення дорожньо-будівельного виробництва зумовлюють актуальність дослідження сучасного стану та встановлення тенденції розвитку підприємств дорожнього господарства.

Структура дорожнього господарства України є досить складною. В цілому, вона містить не тільки автомобільні дороги та інженерні мережі, а й підприємства і організації усіх форм власності, що їх обслуговують. Більшість таких підприємств ще мають державну форму власності, а отже їх діяльність підпорядковується державі.

В свою чергу, головним суб'єктом державного управління в сфері дорожнього господарства, який реалізує під наглядом Кабінету Міністрів України відповідну державну політику, є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). При цьому основна діяльність підприємств дорожнього господарства проваджується у складі ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України», яке дотепер практично є монополістом на вітчизняному ринку дорожньо-будівельних робіт.

Зазначена структура є недосконалою та такою, що зумовила низку недоліків в дорожній сфері. Зокрема, така монополія ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» суперечила конкуренції у дорожньому виробництві щодо експлуатаційного обслуговування та ремонту автошляхів, тобто, фактично, Укравтодор поєднував в собі функції замовника, виконавця та контролера якості БМР. Крім того, така структура призводила до дисбалансу пріоритетів