

УДК 338.439.02:631.57

Войчак Д.А.

здобувач кафедри міжнародної економіки

Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана

ПІДХОДИ ДО МОНІТОРИНГУ ПАРАМЕТРІВ ГЛОБАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АГРОПРОДОВОЛЬЧОГО РИНКУ

MONITORING OF PARAMETERS OF GLOBAL INFRASTRUCTURE OF AGROFOOD MARKET

АНОТАЦІЯ

Визначено просторово-часові параметри, якими характеризується інфраструктура. Доведено, що на параметри інфраструктури глобального агропродовольчого ринку впливатиме насамперед зовнішнє середовище, тобто рівень і темпи розвитку міжнародної економіки. Для моніторингу глобального агропродовольчого ринку насамперед необхідно розглянути показники, що характеризують попит та пропозицію, цінову ситуацію на ринку.

Ключові слова: інфраструктура, моніторинг, параметри, агропродовольчий ринок, глобалізація.

АННОТАЦИЯ

Определены пространственно-временные параметры характерные для инфраструктуры. Доказано, что на параметры инфраструктуры глобального агропродовольственного рынка будет влиять в первую очередь внешняя среда, то есть уровень и темпы развития международной экономики. Для мониторинга глобального агропродовольственного рынка в первую очередь необходимо рассмотреть показатели, которые характеризуют спрос и предложение, ценовую ситуацию на рынке.

Ключевые слова: инфраструктура, мониторинг, параметры, агропродовольственный рынок, глобализация.

ANNOTATION

The author defines the spatio-temporal parameters characteristic of the infrastructure. In this paper we prove that the parameters of the infrastructure of the global agri-food market will be affected in the first external environment, i.e. the level and pace of development of the international economy. For monitoring the global agri-food market you first need to consider the indicators that characterize the demand and supply, the price situation on the market.

Keywords: infrastructure, monitoring, parameters, agrofood market, globalization.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Інфраструктура агропродовольчого ринку має велике значення для ефективного функціонування економіки, оскільки вона є важливим чинником, що визначає місце розташування економічної діяльності, а також види діяльності або сектори, що можуть розвиватися в економіці. Високоякісна інфраструктура зменшує вплив відстаней між регіонами, що забезпечує реальну інтеграцію національного ринку та зв'язок з ринками інших країн і регіонів. Вона також стимулює рух робочої сили країною в пошуку найбільш придатних робочих місць. Саме інфраструктура – є важливою рушійною силою конкурентоспроможності, що має великий вплив на зростання економіки.

Сучасна інфраструктура агропродовольчого ринку не може функціонувати поза межами та впливом глобальної економіки, тому в основі нашого дослідження лежить обґрунтування підходів до моніторингу глобальної інфраструктури агропродовольчого ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичні основи діяльності глобальної інфраструктури агропродовольчої сфери сформовані такими вченими, як: П. Беленький, О. Бородіна, Т. Бронштейн, Х. Зінгер, Р. Йохимсен, В. Кондратьєв, Б. Краснопольський, В. Красовський, Е. Крилатих, А. Кузнецова, С. Носова, Р. Розенштейн-Родан, В. Сараєв, Ю. Юдін, А. Янгсон. У сучасних умовах необхідно створити інфраструктурні передумови для формування конкурентоспроможності національної продукції на глобальному агропродовольчому ринку.

Але недостатньо дослідженими залишаються питання моніторингу параметрів інфраструктури глобального ринку, що набувають особливого значення, адже саме вони можуть стати визначальними при обґрунтування державних рішень.

Завданням нашого дослідження стало обґрунтування основних підходів до моніторингу інфраструктури глобального агропродовольчого ринку в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасна інфраструктура глобалізації призначена для забезпечення руху глобальних потоків, структур і стосунків або сприяє їм. Інфраструктура може полегшувати або стримувати екстенсивність або інтенсивність глобальних взаємозв'язків у будь-якій окремій сфері, тому що специфічні види інфраструктури слугують посередниками між потоками і з'єднаннями інфраструктури впливають на загальний рівень здатності взаємодії у кожному секторі і тим самим на міру глобальних взаємозв'язків.

Інфраструктура глобалізації характеризується такими просторово-часовими параметрами:

- просторістю глобальних структур;
- інтенсивністю глобальних взаємозв'язків;
- швидкістю глобальних потоків;
- переважними діями глобальних взаємозв'язків та їх організаційними параметрами;

- інституалізацією глобальних структур і використанням сили;
- моделлю глобальної стратифікації;
- домінуючими видами глобальної взаємодії.

На думку Н. Кобякової та В. Сараєва [1, с. 5] інфраструктура має три основні контури, вкладених один в одного – інфраструктуру сенсу життя, інфраструктуру життєзабезпечення і інфраструктуру розвитку. Причому інфраструктура розвитку підрозділяється на п'ять основних складових: транспортну, митну, інформаційну (зв'язок), фінансову, NBIC-конвергенції.

Відповідно, її основою моніторингу повинен стати синергетичний підхід, при якому, управляючи параметрами інфраструктури, ми трансформуємо всю систему через пропорції розподілу прибутку між самою інфраструктурою, транснаціональними компаніями, національними компаніями і домашніми господарствами.

На встановлення оптимальних пропорцій у структурі капіталу інфраструктури, спрямованого на збільшення темпів зростання національного громадського капіталу, спрямовані антикризові програми США, Китаю, Євросоюзу і Росії. Розвиток національної інфраструктури вирішує два завдання: з одного боку – збільшення темпів зростання капіталу за рахунок внутрішніх джерел, а з іншого боку – динаміка і темпи цього зростання є головною умовою з точки зору національного капіталу, впливу на встановлення оптимальних пропорцій глобальної інфраструктури.

Елементи, що входять в інфраструктуру, мають бути орієнтовані на досягнення внутрішньої злагодженості і гармонії, між економічними суб'єктами. Для ефективної структуризації параметрів інфраструктури агропродовольчого ринку необхідно сформулювати його конфігурацію. На параметри інфраструктури глобального агропродовольчого ринку впливатиме насамперед зовнішнє середовище, тобто рівень та темпи розвитку міжнародної економіки. При цьому можна акцентувати увагу на деяких загальних закономірностях:

- чим старше організація, що входить в інфраструктуру, тим більше формалізована її поведінка. Зі зростанням організації їй доводиться повторюватися у своїй діяльності. Це призводить до того, що робочі процеси стають більш передбачуваними і такими, що формалізуються;
- структура відбиває епоху виникнення галузі. Зокрема, А. Стінчкоумом було виявлено зв'язок між віком галузі і спеціалізацією підприємств, а також використанням підготовлених професіоналів в апаратних підрозділах;
- чим більше інтегрується економічних суб'єктів, тим складніше інфраструктура, тобто робочі завдання більше спеціалізовані, організаційні одиниці – більш диференційовані, адміністративний компонент – більш розвинений. Отже, складна інфраструктура повинна використовувати більше координаційних механізмів;

- чим більше господарюючий суб'єкт, тим більше формалізована його поведінка. Подібно до того, як зріла організація формалізує те, що їй вже доводилося робити, велика організація формалізує те, що вона робить часто;

- чим більше організація, тим більше схем повторюється і тим більше вони стають передбачуваними і тим сильніше схильні формалізації [2, с. 102].

Інфраструктура в першу чергу є важливим чинником в конкуренції за глобальний прибуток. Пропорції у структурі капіталу глобальної інфраструктури стали предметом переговорів лідерів країн G20 на саміті 2 квітня 2009 р. у Лондоні. Зокрема, обговорювалися оптимальні пропорції структури капіталу для кожного виду інфраструктури, виявлення видів інфраструктури, ранжирування інфраструктури з оптимальними пропорціями за їх вкладом у динаміку і темпи зростання національного капіталу в конкуренції за глобальний прибуток.

На саміті G20 у Брісбені 16 листопада 2014 року лідери держав схвалили більше 800 нових реформ, при цьому одним із найважливіших напрямів зростання було визначено розвиток інфраструктури. На саміті було схвалено створення Глобальної інфраструктурної ініціативи для нарощування грошових вливань і залучення інвесторів в проекти. Ця ініціатива включає створення Глобального інфраструктурного центру з штаб-квартирою в Сідней, який сприятиме розробці платформи і мережі для обміну знаннями і досвідом між урядами, приватним сектором, банками розвитку і іншими міжнародними організаціями.

При цьому ще наприкінці 20 століття П. Ашін та М. Шанкерман за допомогою мікроекономічної моделі показали, що зростання конкуренції завдяки розвитку інфраструктури сприяє зростанню обсягів виробництва, а також підвищує частку на ринку підприємств з меншими питомими затратами [3, с. 80].

Важливим індикатором сучасного економічного життя є індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index), це глобальне дослідження і супроводжуваний його рейтинг країн світу по показнику економічної конкурентоспроможності. Розрахований за методикою Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum), заснованою на комбінації загальнодоступних статистичних даних і результатів глобального опитування керівників компаній, – великого щорічного дослідження, яке проводиться Всесвітнім економічним форумом спільно з мережею партнерських організацій – провідних дослідницьких інститутів і організацій у країнах, що аналізуються у звіті.

У дослідженні представлено два індекси, на основі яких складаються рейтинги країн: Індекс глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index, GCI) і Індекс конкурентоспроможності бізнесу (Business Competitiveness

Index, BCI). Нині основним засобом узагальненої оцінки конкурентоспроможності країн є Індекс глобальної конкурентоспроможності, створений для Всесвітнього економічного форуму професором Колумбійського університету Ксав'є Сала-і-Мартіном (Xavier Sala-i-Martin, Columbia University) і вперше опублікований у 2004 році.

Індекс глобальної конкурентоспроможності складений з 113 змінних, які детально характеризують конкурентоспроможність країн світу, що знаходяться на різних рівнях економічного розвитку. Усі змінні об'єднані в 12 контрольних показників, що визначають національну конкурентоспроможність: якість інститутів, інфраструктура, макроекономічна стабільність, здоров'я і початкова освіта, вища освіта і професійна підготовка, ефективність ринку товарів і послуг, ефективність ринку праці, розвиненість фінансового ринку, рівень технологічного розвитку, розмір внутрішнього ринку, конкурентоспроможність компаній, інноваційний потенціал [4].

За даними Глобального Індексу конкурентоспроможності 2014, у таблиці 1 представлено топ-10 держав за рівнем розвитку інфраструктури. Відповідно, і особлива увага товаровиробників прикута до рівня розвитку країн, що знаходяться в першій 50-ці рейтингу.

Таблиця 1
Топ-10 держав за рівнем розвитку інфраструктури (за результатами Глобального Індексу конкурентоспроможності 2014)

Країни	Місце в рейтингу (з 144 країн)
Гонконг	1
Сінгапур	2
Об'єднані Арабські Емірати	3
Нідерланди	4
Швейцарія	5
Японія	6
Німеччина	7
Франція	8
Іспанія	9
Великобританія	10

Відповідно, до розрахунку показника розвитку інфраструктури включають: якість загальної інфраструктури, якість доріг, якість залізничної інфраструктури, якість портової інфраструктури, якість структури повітряних перевезень, кількість кілометрів, пройдених пасажиром авіаліній, якість забезпечення електричною енергією, основні телефонні лінії (на 100 мешканців).

Особлива увага з боку компаній, що виробляють споживчі товари, прикута до Індії і Китаю. У Індії відкриття сектора роздрібною торгівлю для прямих іноземних інвестицій залишається актуальною темою. Тоді як процес лібераліза-

ції інвестицій у торгівлю одиничними брендами виявився відносно успішним, умови для мультибрендових інвестицій поки що ускладнені. Незважаючи на урядове схвалення, отримане ще у 2012 р., відповідне законодавство виходить опозицією, місцевою бюрократією та непрацездатними поправками і статтями. У результаті глобальна компанія «WalMart» вже вийшла з гри, розірвавши угоду з місцевою фірмою «Bharti».

У Китаї деяке зниження споживчого попиту ускладнюється боротьбою, що почалася, з корупцією, а також побоюваннями з приводу державного регулювання, що ставить діяльність західних компаній під пильніший контроль. Це, звичайно, не означає, що галузь у Китаї знаходиться в кризі. Приріст роздрібною торгівлю тут прогнозується у 2014 р. на рівні 9% – завдяки розвитку інтернет-торгівлі і попиту в швидкозрослих провінційних містах [5].

У сучасній економіці широко використовується методологія моніторингу інфраструктури, розраховано відповідно до індикаторів інфраструктури, розроблених Європейським банком реконструкції та розвитку. Метою даного дослідження є надання регулярного глибокого аналізу реформування шести ключових секторів інфраструктури: електроенергетики, газу, водопостачання, телекомунікацій, залізничного транспорту, автомобільних доріг. В Україні розроблено адаптований до вітчизняних умов моніторинг інфраструктури, який готується Інститутом Економічних Досліджень та Політичних Консультацій (ІЕДПК), який оцінює стан та динаміку процесу реформ [6].

Індикатори інфраструктури національної економіки є найважливішими показниками, що ілюструють рівень її інфраструктурного розвитку. За ними можна дослідити основні тенденції та динаміку розвитку інфраструктури. Саме індикатори відображають зміни на рівні розвитку її функціональних підрозділів. На основі системи індикаторів можна сформувати систему моніторингу розвитку інфраструктури як на глобальному, національному, так і на регіональному рівні, що дасть змогу своєчасно виявити існуючі диспропорції [7].

Моніторинг індикаторів має виключно важливе значення в умовах економічної кризи, соціально-політичної нестабільності та напруженості у суспільстві, підвищеної динамічності показників, що характеризують ці процеси [8, с. 15].

На світовий агропродовольчий ринок нині впливає значна кількість економічних, соціальних та технічних факторів, основними з яких є: макроекономічна невизначеність; зміни цінової політики; доступність до продовольства є основною проблемою продовольчої безпеки; уповільнення зростання виробництва; велике

зростання попиту; посилення торгівлі сільськогосподарською продукцією.

Показовою для оцінки стану товарного ринку є система індикаторів, що використовується для Аналізу поточного стану агропродовольчого ринку Міністерством сільського Господарства США [9]. База даних характеризує попит і пропозицію, структуру і стан в цілому продовольчої системи США. Загальна система індикаторів включає три складові частини: продовольчу маркетингову систему або систему транспортування, переробки і реалізації сільськогосподарської продовольчої продукції в агробізнесі; індекси споживчих цін і витрат на продовольство; індикатори ринку продовольства: ряд цін на продовольство від сільськогосподарської продукції до роздрібної торгівлі.

Висновки. Відповідно, особливістю світового ринку агропродовольчої продукції є суттєвий вплив аграрної політики на конкурентоспроможність суб'єктів підприємництва. Серед цілей аграрної політики варто виділити цінову стабільність, забезпечення умов глобальної продовольчої безпеки, досягнення високого рівня продуктивності праці у провідних галузях агропромислового комплексу, забезпечення вимог підтримки позитивного сальдо платіжного балансу, відображення принципів екологічного підприємництва, а також підтримка економічного зростання у сільському господарстві [10, с. 195].

Ми вважаємо, що для моніторингу глобального агропродовольчого ринку насамперед необхідно розглянути показники, що характеризують попит та пропозицію, цінову ситуацію на ринку. Їх можна характеризувати за допомогою обсягових, результативних, структурних індикаторів; показників інтенсивності міжнародної торгівлі, показників ефективності зовнішньоекономічних операцій.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кобякова Н.Г., Сараев В.Н. Конвергентные системы управления – инфраструктура XXI века / Н.Г. Кобякова, В.Н. Сараев // Экономические стратегии. – 2009. – № 4. – С. 2-9.
2. Mintzberg H. The Structure in the fist: creating effective organization / H. Mintzberg. – SPb. : Peter, 2004. – 512 p.
3. Aghion P Competition, Entry and the Social Returns to Infrastructure in Transition economies/ P. Aghion, M. Schankerman // Economics of Transition. – 1999. – Vol. 7. – № 1. – P. 79-101.
4. Индекс глобальной конкурентоспособности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index/info>.
5. Кондратьев В. Глобальная экономика и ее отрасли в 2014 г. / В. Кондратьев [Электронный документ] – Режим доступа : http://www.perspektivy.info/oykumena/vector/globalnaja_ekonomika_i_jeje_otrasli_v_2014_g_2014-01-28.htm.
6. Моніторинг інфраструктури України / [Б. Додонов, П. Опітц, П. Суголов, К. фон Хіршаузен] // Наукові матеріали. – 2001. – № 8. – черв. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ier.com.ua/ua/publications/regular_products/infrastructure_monitoring.
7. Стройко Т.В. Методологія моніторингу інфраструктури національної економіки в контексті глобалізації / Т.В. Стройко, І.О. Іртищева // Науковий вісник Миколаївського державного університету імені В.О. Сухомлинського : збірник наукових праць / за ред. І.Т. Кіщака. – Вип. 5.1 (97) – Миколаїв : МНУ імені В.О. Сухомлинського, 2013. – С. 10-15 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mdu.edu.ua/spaw2/uploads/files/5_12.pdf.
8. Методичні рекомендації щодо оцінки рівня економічної безпеки України / Національний інститут проблем міжнародної безпеки; За ред. А.І. Сухорукова. – Київ, 2003. – 64 с.
9. Food Market Indicators [Електронний ресурс] / Economic Research Service. Режим доступу : <http://www.ers.usda.gov/Data/FoodMarketIndicators>.
10. Школьний О.О. Методологічні аспекти дослідження світового ринку агропродовольчої продукції / О.О. Школьний [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://journal.udau.edu.ua/assets/files/82/2/ukr/32_0000000.pdf.