

УДК 339.9:338.49

А.В. Рибчук, д-р екон. наук, доцент

Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка, м. Дрогобич, Україна

В.М. Левківський, д-р екон. наук, професор

Чернігівський національний педагогічний університет імені Т.Г. Шевченка, м. Чернігів, Україна

ГЛОБАЛЬНА ВИРОБНИЧА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ ФАКТОРІВ СВІТОВОГО ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

У статті аналізується роль виробничої інфраструктури глобального рівня у забезпеченні економічного зростання світового господарства. Досліджуються взаємозв'язки інфраструктурних елементів з іншими інституційними та структурними факторами розвитку глобальної економіки.

Ключові слова: виробнича інфраструктура глобального рівня, світове господарство, фактори розвитку глобальної економіки.

Постановка проблеми. Наслідки останньої фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. підтвердили необхідність пошуку нових більш ефективних факторів стабільного розвитку національних економік та світового господарства загалом. Водночас у глобальній економіці завжди існує потреба не тільки подолання кризових явищ та їх наслідків, але й необхідність використання інструментів економічного зростання.

Аналіз останніх публікацій. Проблеми дослідження факторів економічного зростання є предметом наукових дискусій серед вітчизняних та зарубіжних учених. Так, Г.Р. Скворцова, досліджуючи структурні та інституційні фактори економічного зростання США у докризовий період, зазначає: „... розвинута виробнича інфраструктура служить фактором ефективного функціонування галузей матеріального виробництва та необхідною передумовою стійкого економічного зростання” [6, с. 78].

В.Б. Кондратьєв, розглядаючи роль інфраструктури як каталізатора економічного зростання, підкреслює: „Фінансово-економічна криза знову привернула увагу політиків та економістів до проблем інфраструктури та її ролі у забезпеченні довгострокового економічного зростання” [3, с. 18].

І. Луніна під час аналізу ролі держави у фінансуванні матеріальної інфраструктури звертає увагу на те, що: „за результатами багаторічних досліджень, проведених всесвітнім економічним форумом, до базових факторів, які дозволяють економікам різних держав досягти сталого економічного зростання, зокрема належать: інфраструктура, яка виражає місце розміщення економічної діяльності, стимулює рух робочої сили у країні ... Інвестиції в інфраструктуру є ефективним інструментом забезпечення зростання національної економіки” [4, с. 46].

С.Б. Пермінов, вивчаючи макроекономічні аспекти впровадження інформаційних технологій як найбільш глобалізованого елемента виробничої інфраструктури, зазначає: „У багатьох країнах інфраструктурні технології дійсно стають одним з провідних факторів економічного зростання” [5, с. 11].

Г.Ф. Фейгін, досліджуючи методологічні аспекти стабільного розвитку національних економік у глобальному середовищі, відзначає: „Рейтинг зростаючої конкурентоспроможності національних економік базується на основі аналізу різноманітних сфер господарського життя, таких як відкритість економіки, рівень розвитку фінансового сектору, стан інфраструктури” [7, с. 128].

Мета статті. Головною метою цієї статті є дослідження виробничої інфраструктури світового господарства як фактора розвитку світового відтворювального процесу.

Виклад основного матеріалу. Періодичні фінансово-економічні кризи в глобальній економіці зумовлюють необхідність пошуку ефективних шляхів їхнього подолання та використання дієвих важелів забезпечення сталого економічного розвитку усіх суб'єктів світового господарства. Важливим інструментом стабільного економічного поступу ви-

ступає виробнича інфраструктура, яка в системі інших факторів виробництва може безпосередньо чи опосередковано впливати на довгострокове економічне зростання.

Практика господарювання у багатьох державах підтверджує необхідність відповідних капіталовкладень у розвиток об'єктів виробничої інфраструктури. Досвід 30-х років минулого сторіччя у США та Німеччини доводить, що інфраструктурні інвестиції виступають як важливий фактор економічного розвитку, і як наслідок активне використання резервної армії праці, удосконалення автодорожньої та транспортної мережі. Тому розвинута виробнича інфраструктура є ключовим фактором ефективного функціонування галузей матеріального виробництва та необхідною передумовою стійкого економічного розвитку [6, с. 78].

Сучасний рівень міжнародної економічної співпраці характеризується тим, що відтворювальний процес опосередковується зовнішньоекономічною діяльністю у широкому змісті слова. З одного боку, зберігаються традиційні форми світової торгівлі, а з іншого – досить інтенсивно розвивається міжнародний обмін, який безпосередньо пов'язаний з новими формами зовнішньоекономічної діяльності, зокрема, інвестиційним та науково-технічним співробітництвом. Реалізація традиційних форм зовнішньоекономічної діяльності неможлива без затрат фінансових ресурсів на створення та використання елементів міжнародної виробничої інфраструктури (транспорт, зв'язок, енергопостачання тощо).

Створення та функціонування об'єктів міжнародної виробничої інфраструктури завжди зумовлено наявністю фінансових ресурсів (засоби та інструменти світового та фінансового ринку, кредити і допомога МВФ) як на національному, так і на інтернаціональному рівнях. У різні періоди економічного розвитку країн світу по-різному мобілізувалися фінансові ресурси на будівництво та модернізацію тих чи інших об'єктів інфраструктури. Водночас для забезпечення довготривалого економічного зростання в кожній національній економіці необхідним є пошук оптимального співвідношення різноманітних джерел інвестицій в об'єкти виробничої інфраструктури. Потреби в інвестиційних ресурсах на розвиток глобальної виробничої інфраструктури представлені на рисунку 1.

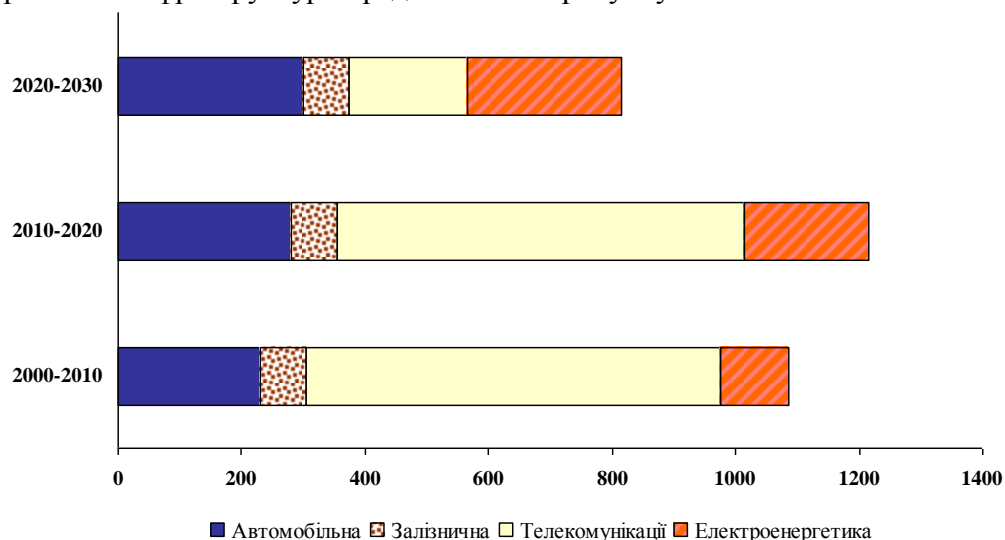


Рис. 1. Динаміка та прогноз середніх щорічних витрат на розвиток окремих елементів світової виробничої інфраструктури (2000-2030 рр.), млрд. дол США

Джерело: складено автором за [8, р. 29].

Упродовж перших тридцяти років третього тисячоліття прогноуються значні витрати на окремі види глобальної виробничої інфраструктури (рис. 1). Так, найбільші обсяги інвестицій мають бути у телекомунікаційній інфраструктурі, хоча згодом їхні

темпи мають знизитися. Витрати на залізницю та автомобільне господарство суттєво не зростуть, а електроенергетика буде потребувати збільшення ресурсів у перспективі. На думку експертів, кожен долар, вкладений в інфраструктурний проект, викликає мультиплікаційний ефект у розмірі 1,59 долара. В результаті удосконалюються елементи виробничої інфраструктури, скорочуються транспортні та комунікаційні витрати, видатки на електроенергетику та водопостачання [3, с. 18].

Як фактор виробництва, матеріальна інфраструктура може безпосередньо або опосередковано впливати на економічне зростання. У сфері інфраструктури створюється близько 6-10 % ВВП. Наявність досконалої виробничої інфраструктури в усіх її сегментах може позитивно впливати на виробництво товарів і послуг. Затрати палива, сировини та електроенергії формують собівартість тих чи інших видів продукції. Залежно від розмірів затрат та обсягів реалізованої продукції отримується позитивний чи негативний ефект.

Водночас стан виробничої інфраструктури може виступати як допоміжний важіль механізму функціонування національної економіки. Так, зниження витрат на транспортування, складування продукції позитивно вплинуть на її вартість, а відповідно і ціну. Довготривале перевезення негативно впливає на якість окремих товарних груп та приносить збитки виробникам, споживачам та транспортним компаніям.

Поряд з цим, інфраструктурні об'єкти сприяють підвищенню ефективності використання інших факторів виробництва. Залучення у виробництво капітальних затрат та забезпечення їх реалізації неможливе без елементів транспортної, енергетичної та інформаційно-комунікаційної мережі. Переміщення робочої сили, як у межах світу, окремої держави, регіону, або прикордонних районах забезпечується транспортною інфраструктурою.

Досить часто виробнича інфраструктура виступає системоутворюючим фактором організації відтворювального процесу. Усі його фази забезпечуються транспортними комунікаціями, які постачають інші фактори виробництва для організації і функціонування виробничого процесу. Фаза обміну реалізується завдяки торговельним відносинам і не може обійтися без елементів транспортної інфраструктури, яка забезпечує постачання товарів від виробника до споживача.

Реалізація великомасштабних інфраструктурних проектів потребує значних інвестиційних ресурсів. Провідні галузі матеріального виробництва (промисловість, будівництво) об'єктів виробничої інфраструктури формує додатковий попит на продукцію інших галузей та сфери послуг, котрі доводять інфраструктурні проекти до логічного завершення. Їхнє функціонування та експлуатація безпосередньо впливають на економічне зростання як національних економік, так і світового господарства загалом.

Необхідно зазначити і те, що економічне зростання своєю чергою впливає на потребу розвитку інфраструктурних галузей. У результаті розширення масштабів промислового виробництва, видобутку нафти та газу, вугілля та руди виникає необхідність розширення мережі нафтогазопроводів, рудовозів та інших транспортних засобів для їхніх перевезень. Водночас необхідно удосконалювати дорожню та портову інфраструктури. Тобто, прямий та обернений зв'язок між виробничою інфраструктурою та економічним зростанням приносить взаємний ефект і позитивно впливає на результативність їхньої діяльності.

Оздоровлення національних економік провідних країн світу в посткризовий період має опиратися на такий елемент виробничої інфраструктури, як інформаційно-телекомунікаційна мережа. Остання виступає базою зростання продуктивності праці в усіх галузях економіки, і особливо сфери послуг, яка формує значну частину ВВП багатьох держав. Сучасні галузі виробничої інфраструктури безпосередньо впливають на

поступальне зростання інших сфер суспільного життя. Використання високотехнологічних елементів енергетичної інфраструктури, зокрема, приведе до зменшення енергомісткості створеного продукту, а відповідно його вартості та ціни. У нинішніх умовах урядами багатьох країн розробляються заходи щодо оздоровлення національних господарств через стимулювання інноваційних розробок у сфері енергетичної інфраструктури. При цьому вони орієнтуються на створення та відновлення умов сталого економічного зростання, створення ефективного механізму самовідтворення та підвищення конкурентоспроможності енергозберігаючих виробництв.

Як правило, до 70-80-х років минулого сторіччя основні елементи як виробничої, так і соціальної інфраструктури знаходилися у державній та муніципальній власності. Тому останні і визначали стратегію її розвитку та модернізації. Як уже зазначалось, держава часто використовує реалізацію інфраструктурних проектів як механізм антикризової політики, а також досягнення та вирішення завдань економічного зростання як в окремих галузях, так і національної економіки загалом. Водночас державні інвестиції в об'єкти виробничої інфраструктури дозволяють позбавити монопольного становища окремих суб'єктів господарювання, розширити конкурентоспроможне середовище. При цьому важливу роль може відігравати розвинена транспортна інфраструктура, яка в умовах конкурентного середовища сприяє зниженню транспортної складової у загальній калькуляції затрат.

Світова фінансова та економічна криза вразила усі сфери сучасного світового господарства, не обійшовши і виробничу інфраструктуру. Тому більшість країн світу, які мають розвинену інфраструктурну мережу, застосували досвід Великої депресії, активно використовують державні інвестиції для побудови нових інфраструктурних об'єктів та модернізації діючих (рис. 2).

Держава, плануючи темпи економічного зростання, може використовувати і такий фактор, як приватні інвестиції. В сучасній економіці розширене відтворення в інфраструктурній сфері не можливе без інвестицій приватного сектору. Держава зі свого боку створює відповідне правове середовище, в якому законно може функціонувати приватний капітал, а останній використовуючи наявні ресурси, сучасний менеджмент реалізує необхідні інфраструктурні проекти.

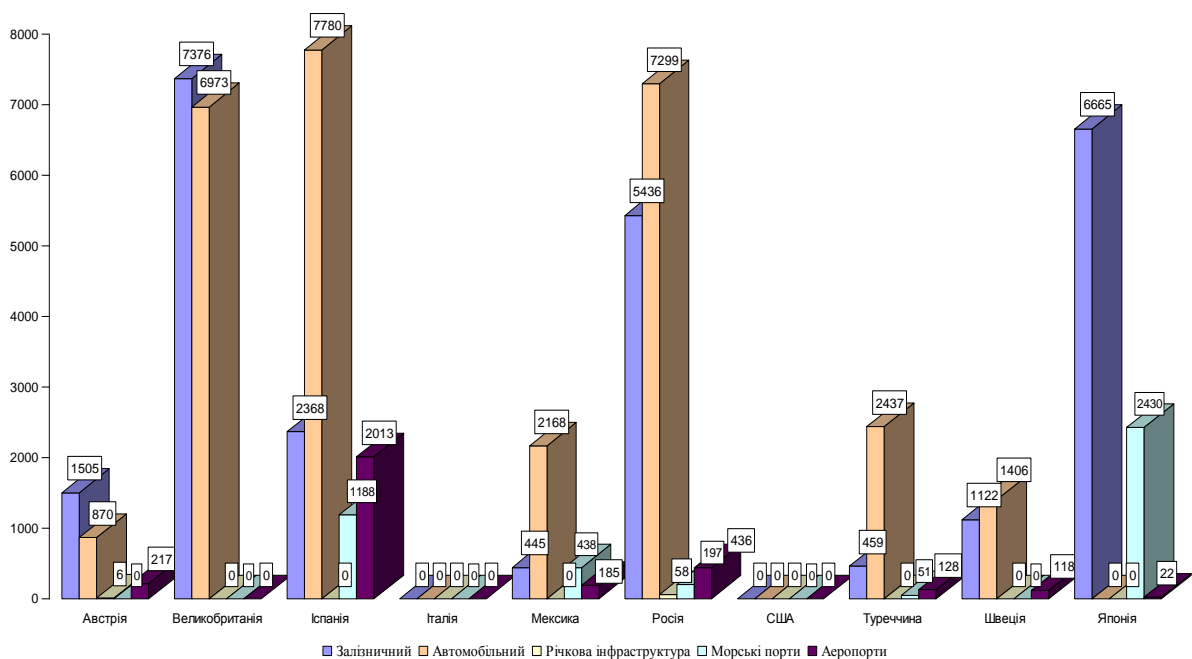


Рис. 2. Валові державні інвестиції у галузі виробничої інфраструктури окремих країн світу в 2008 р., млн євро [9]

Післякризове оздоровлення глобальної виробничої інфраструктури потребує значних обсягів інвестицій. У найближче десятиріччя Європейський Союз планує освоїти близько 300 млрд. дол, Китай – 200, США та Канада – 180 млрд. дол, і це за умови розвиненої інфраструктурної мережі. Варто зазначити, що важливою складовою політики ціноутворення є транспортна складова, і тому багато сучасних нових індустріальних країн займаються реалізацією інфраструктурних проектів у транспортній сфері. Так, зокрема Китай активно інвестує усі можливі об’єкти транспортної інфраструктури як автомобільного, так і залізничного сектору з метою активізації окремих сфер національного відтворювального процесу. У 2009 році було інвестовано 8 млрд. дол у будівництво залізничних магістралей і до 2012 року в Китаї має функціонувати 42 швидкісні лінії. В Індії також планується будівництво 7 тис. км автошляхів. У Мексиці реалізується шестирічний інфраструктурний план, згідно з яким 270 млрд. дол буде використано на будівництво 20 тис. км автодоріг та 1,5 тис. км нових залізничних колій [3, с. 21].

Аналізуючи джерела економічного зростання, держава, розробляючи політику у сфері інфраструктури, зважає можливість використання потенціалу того ж приватного сектору, який може активізувати через інфраструктуру розвиток окремих регіонів, зокрема сільської місцевості. У системі управління сучасними інфраструктурними комплексами більшості країн світу закладена суперечність між володінням державою основними об’єктами виробничої інфраструктури та користування ними з боку приватного капіталу. Процес приватизації інфраструктурної мережі признається недоцільним з точки зору соціально-економічних причин, які зумовлені обмеженістю державного та муніципального фінансування окремих сфер інфраструктури. У зв’язку з цим, використовуючи сучасні форми державного регулювання економіки, є реальна можливість залучення ресурсів приватного сектора з метою будівництва, експлуатації та модернізації різноманітних інфраструктурних об’єктів. При цьому усі учасники державно-приватного партнерства отримують певну вигоду. Так, держава частково знімає з себе інвестиційні зобов’язання перед інфраструктурним комплексом, приватний сектор – отримує повноваження щодо будівництва та експлуатації відповідних об’єктів, а в суспільстві будуть усунуті суперечності, пов’язані із залишковим фінансуванням соціальних потреб (рис. 3).

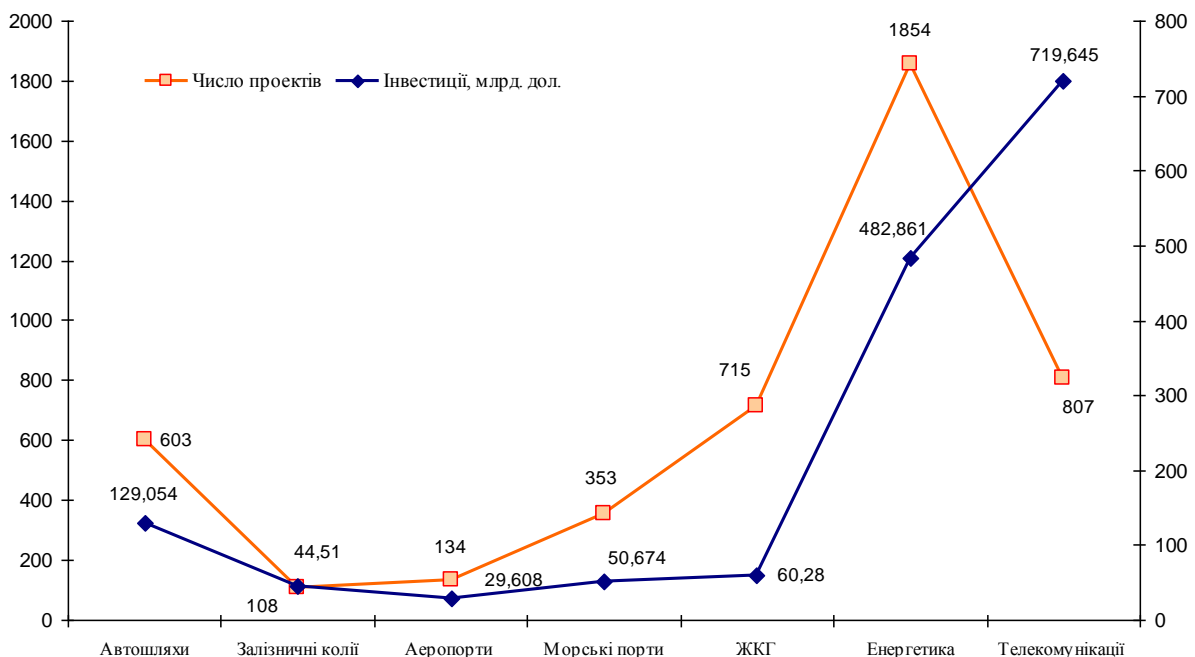


Рис. 3. ДПП у галузях виробничої інфраструктури країн, що розвиваються 1990-2009 рр. (у цінах 2009 р.) [1, с. 47]

Як свідчать показники рисунку 3 державно-приватна форма співпраці у сфері виробничої інфраструктури досить часто використовується багатьма країнами світу. За оцінками Світового Банку, у період 1990-2009 рр. реалізувалося 4,5 тис. проектів ДПП з загальним обсягом залучених інвестицій 1,5 трлн дол. Як правило, реалізувалися капіталомісткі енергетичні проекти (електростанції, нафто-, газопроводи), а також об'єкти транспортної інфраструктури (автомобільні та залізничні шляхи, аеропорти та морські порти). Загалом така форма співпраці держави та приватного сектору стимулює розвиток інфраструктурної мережі.

Висновок. Таким чином, виробнича інфраструктура виступає потужним фактором економічного зростання національних господарств. Завдяки наявності різноманітних інвестиційних ресурсів (держави та приватного сектору) створюється реальна можливість будівництва, експлуатації та модернізації інфраструктурних об'єктів, котрі безпосередньо або опосередковано забезпечують через різноманітні важелі стабільний економічний поступ суб'єктів світового господарства.

Список використаних джерел

1. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В. Г. Варнавский // МЭ и МО. – 2011. – № 9. – С. 41-50.
2. Ерошкин А. М. Механизмы государственной поддержки инноваций: зарубежный опыт / А. М. Ерошкин // МЭ и МО. – 2011. – № 10. – С. 21-29.
3. Кондратьев В. Б. Инфраструктура и экономический рост / В. Б. Кондратьев // МЭ и МО. – 2011. – № 3. – С. 18-24.
4. Луніна І. Державні фінанси та інфраструктурні проблеми розвитку економіки / І. Луніна // Економіка України. – 2011. – № 8. – С. 46-56.
5. Перминов С. Б. Информационные технологии как фактор экономического роста / С. Б. Перминов; отв. ред. Е. Н. Егорова. – М.: Наука, 2007. – 195 с.
6. Скворцова Г. Р. Структурные и институциональные факторы экономического роста / Г. Р. Скворцова // МЭ и МО. – 2010. – № 3. – С. 73-81.
7. Фейгин Г. Ф. Национальные экономики в эпоху глобализации: Перспективы России / Г. Ф. Фейгин. – СПб.: Изд-во СПб ГУП, 2008. – 200 с.
8. Infrastructure to 2030. Telecom, land transport, water and electricity. OECD. – Paris, 2006. – P. 29.
9. Jonas Noreland Transport / Jonas Noreland. – Eurostat statistics in Focus, 2009. – № 11. – P. 1-8.