

УДК 339.92

Ясковець Ю.В.\*

**ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ  
НАЦІОНАЛЬНИХ ГОСПОДАРСТВ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

*Стаття розглядає наукові підходи щодо визначення сутності поняття «інфраструктура» та аналізує вплив формування глобальної виробничої інфраструктури на процес глобалізації світової економіки, взаємозалежність розвитку інфраструктури національних економік та інтеграції країн у систему міжнародних економічних відносин.*

**Ключові слова:** Інфраструктура, виробнича інфраструктура, соціальна інфраструктура, інституціональна інфраструктура, регіоналізація, інтеграція, глобалізація.

*The article examines scientific approaches of the identification of the concept «infrastructure» and analyses the influence of the formation of global production infrastructure on the process of globalization of world economy, interdependency of the development of national economies and integration of countries to the system of international economic relations.*

**Keywords:** Infrastructure, production infrastructure, social infrastructure, institutional infrastructure, regionalization, integration, globalization.

*Статья рассматривает научные подходы относительно определения сущности понятия «инфраструктура» и анализирует влияние формирования глобальной производственной инфраструктуры на процесс глобализации мировой экономики, взаимозависимость развития инфраструктуры национальных экономик и интеграции стран в систему международных экономических отношений.*

**Ключевые слова:** Инфраструктура, производственная инфраструктура, социальная инфраструктура, институциональная инфраструктура, регионализация, интеграция, глобализация.

**Постановка проблеми.** В той час коли у світі відбуваються процеси глобалізації та інтернаціоналізації світових господарських процесів, розвиток національних економік кожної країни залежить від її участі у міжнародних економічних відносинах. Ступінь інтегрованості національних економік у світову економіку залежить від деяких факторів, таких як рівень розвитку національної інфраструктури країн, який на сучасному етапі дуже варіюється у різних регіонах світу. У цьому зв'язку доцільно проаналізувати залежність між розвитком національних виробничих інфраструктур країн та ступенем їх залучення до світових господарських процесів, а також дослідити вплив процесу формування світової глобальної виробничої інфраструктури на розвиток процесу глобалізації світової економіки.

\* аспірантка кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Науковий керівник: професор Румянцев А.П.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній та зарубіжній літературі досліджуються проблеми формування та розвитку інфраструктури національних господарств. Зокрема, цій проблемі присвячені праці таких вчених як: А. В. Рибчук, Р. Нурксе, П. Розенштейн-Родан, А. Хіршман, А. Янгсон, Х. Зінгер, І. Маєргоз, К. Мюлер-Бюлов, П. Самюельсон, А. Пізенті. П. Розенштейн-Родан, Г. А. Волощук, В. Жаміна, А. М. Ігнат'єв, А. В. Сидорович, А. Б. Титов, С. І. Тюльпанів, І. Ф. Чернявський. В їх роботах розкривається зміст та особливості виробничої, соціальної, інституціональної, економічної та ін. інфраструктури. Проте в умовах глобалізації зазначені напрями інфраструктури національних господарств отримують новий імпульс для розвитку. Зокрема це стосується посилення впливу екзогенних чинників в інфраструктурні галузі національних господарств країн світу. Особливості цього процесу вимагають більш детального вивчення, оскільки врахування впливу глобалізації на розвиток економіки країн світу в сучасних умовах набуває вагомого значення. Саме цим і визначається доцільність розгляду питань, яким присвячується дана стаття.

**Формулювання цілей статті.** У статті розкривається поняття категорії «інфраструктура», визначаються концепції та види інфраструктури. Аналізується вплив розвитку інфраструктури національних економік на розвиток процесу глобалізації, зокрема регіоналізації та транснаціоналізації світової економіки.

Одним з важливих аспектів дослідження процесу глобалізації є визначення місця національних господарств у міжнародній економічній системі. Раніше економіка кожної окремої країни була самостійною системою з притаманним їй національним інфраструктурним комплексом. Тому, на сьогоднішній день постає питання, як в умовах глобалізації світової економіки формується та функціонує глобальна інфраструктура світового господарства. Великі географічні відкриття стали початком процесу глобалізації світових господарських процесів і паралельно з'явилися перші елементи глобальної виробничої інфраструктури – засоби переміщення товарів між новими континентами і державами. Це, у свою чергу дало можливість виникненню світового ринку товарів, функціонування якого було б неможливе без елементів глобальної виробничої інфраструктури. Історичний процес формування глобальної виробничої інфраструктури став результатом міжнародного поділу праці, поглиблення спеціалізації та кооперування виробництва [3, с. 34].

У світовій науковій економічній літературі категорія «інфраструктура» була введена в науковий обіг на початку 20-го століття. Вперше вживали цю категорію такі вчені як: Р. Нурксе, П. Розенштейн-Родан, А. Хіршман, А. Янгсон, Х. Зінгер, І. Маєргоз, К. Мюлер-Бюлов, П. Самюельсон, А. Пізенті. П. Розенштейн-Родан визначив інфраструктуру як «базові галузі економіки (енергетика, транспорт, зв'язок), розвиток яких передують більш швидкоокупним та прямопродуктивним інвестиціям». Відомий дослідник інфраструктурних відносин Р. Йохімсен запропонував наступне визначення даної категорії: «інфраструктура – це сукупність матеріальних, інституційних та індивідуальних умов, які є в розпорядженні господарських одиниць і відповідають вирівнюванню доходів, пов'язаних з рівною продуктивністю факторів, які дають при оптимальному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію та, можливо, найвищий рівень господарської діяльності».

У зарубіжних дослідженнях існує кілька концепцій дослідження інфраструктури та визначення ролі, яку вона відіграє в економіці. Серед них виокремлюються наступні:

1. Концепція накладних витрат (П. Самуельсон, Д. Кларк). Під інфраструктурою розуміють основні потужності, без яких неможливе функціонування виробництва.

2. Інституційна концепція (Р. Йохімсен тощо) згідно з якою під інфраструктурою розуміють систему взаємодіючих агентів сфери обігу, що забезпечують зв'язок між фазами виробництва і споживання.

3. Концепція економічного зростання (У. Ростоу, Р. Нуркса та ін). Інфраструктура розглядалася як інструмент, що сприяє скороченню витрат, швидкому зростанню зовнішньої торгівлі і створення капіталу і тим самим задовольняє всі зростаючі потреби населення.

4. Маркетингова концепція. Відповідно до цієї концепції під інфраструктурою розуміється сукупність видів діяльності, яка сприяє реалізації товарів на ринку і формуванню нового попиту на товари та послуги.

5. Розподільна концепція визначає інфраструктуру як певні види діяльності, які викликають рух потоків товарів від виробників до споживачів.

6. Логістична концепція. Представники цього напрямку вважають, що інфраструктура обслуговує процеси фізичного переміщення товарів через фінансові та інформаційні потоки [4, с. 100].

В сучасній літературі існує значна кількість визначень категорії «інфраструктура», але майже всі містять 3 характеристики: взаємопов'язані системи, фізичні складові (Табл. 1), соціальні потреби. Інфраструктурні системи або мережі взаємопов'язаних складових є артеріями та венами, які надають суспільству доступ до основних товарів та послуг, необхідних для поліпшення стандартів життя. Забезпечення доступу до водопостачання, електроенергії, палива, транспорту і зв'язку є одними з найбільш фундаментальних громадських послуг. Первинні сектори інфраструктури включають електроенергію, нафту і газ, питну і стічну воду, транспорт і зв'язок. Вторинні включають сектори продовольства і сільського господарства, хімічної, фінансової і соціальної інфраструктури [8, с. 31].

Таблиця 1.  
Фізичні складові виробничої інфраструктури.

Сектор	Основні складові
Електроенергетика	вугільні електростанції атомні станції газопоршневі електростанції гідроелектричні установки (дамби, гідроакмулювання енергії) електростанції на поновлюваних джерелах енергії резервні генератори транспортуючі трубопроводи передавальні підстанції; перетворювачі постійного струму розподільні трубопроводи трансформаторні підстанції
Нафта та газ	буріння у відкритому морі свердловини магістральні трубопроводи неочищеної нафти установка сепарації газу від нафти товарні парки нафти система вимірювання якості і кількості нафти газозбираючі трубопроводи установки комплексної підготовки газу нафтосховище системи швартування морських транспортних засобів нафтоперегінні заводи насосні станції газопереробні заводи магістральні газопроводи перекачувальні компресорні станції сховище для природного газу регазифікація

Питна вода та стічні води	ріки, озера, природні і штучні водойми, водосховище, фільтраційні установки водоочищення водосховища гідродинамічні труби водопроводи водовідливні установки станції обробки стічних вод
Транспорт	дороги і автомагістралі мости тунелі центри управління дорожнім рухом перетин кордону вокзали морські порти; аеропорти вертолітні станції космодроми авіаційно-диспетчерська служба метро міська електричка магістральна система трамвай
Комунікації	бездротові послуги послуги wireline кабельні послуги служба радіомовлення

Складено на основі: Jeffrey E. Fulmer. *Investor july/august 09 investment strategy guest article «What in the world is infrastructure?»*.

У вітчизняній економічній науці інфраструктура розглядається у вузькому сенсі за двома науковими напрямками. Одні автори (Г. А. Волощук, В. Жаміна, А.М. Ігнат'єв, А. В. Сидорович, А. Б. Титов, С. І. Тюльпанів, І. Ф. Чернявський) розуміють під інфраструктурою комплекс допоміжних галузей, що забезпечують ефективне функціонування промислового виробництва та створюють необхідні умови для життєдіяльності населення. Інші автори (Н. М. Васильєва, В. В. Котілко, Г. В. Полунина, Т. Семенкова, Е. В. Серов, Г. П. Солюс, С. І. Хватів) визначають інфраструктуру як сукупність інженерно-технічних споруд та матеріально-речових елементів, без яких не існують сучасне виробництво та людська діяльність. Узагальнивши зазначені теоретичні підходи, В. П. Красовський вважає, що кордони інфраструктури залежать від рангу розглянутих виробничих і соціальних проблем, що виникають у визначеному періоді, а також від ступеня створеного потенціалу. Тому при дослідженні інфраструктури можна використовувати вертикальний і горизонтальний підходи до її визначення. (Рис. 1.)

Вертикальний підхід розкриває економічний зміст інфраструктури всередині певної області економіки на різних рівнях її функціонування, підрозділяючи інфраструктуру на міжнародну, національну, регіональну, міську, локальну, галузеву. В цьому випадку під інфраструктурою розуміють (Е. Б. Алаєв, О. І. Кузнецова, А. Н. Кочетов, Р. І. Шніпер

тощо) сукупність інженерно-технічних споруд, що забезпечують матеріально-речові умови для нормального функціонування об'єкта. При горизонтальному підході угруповання інфраструктурних галузей реалізують за сферами діяльності [5, с. 62].

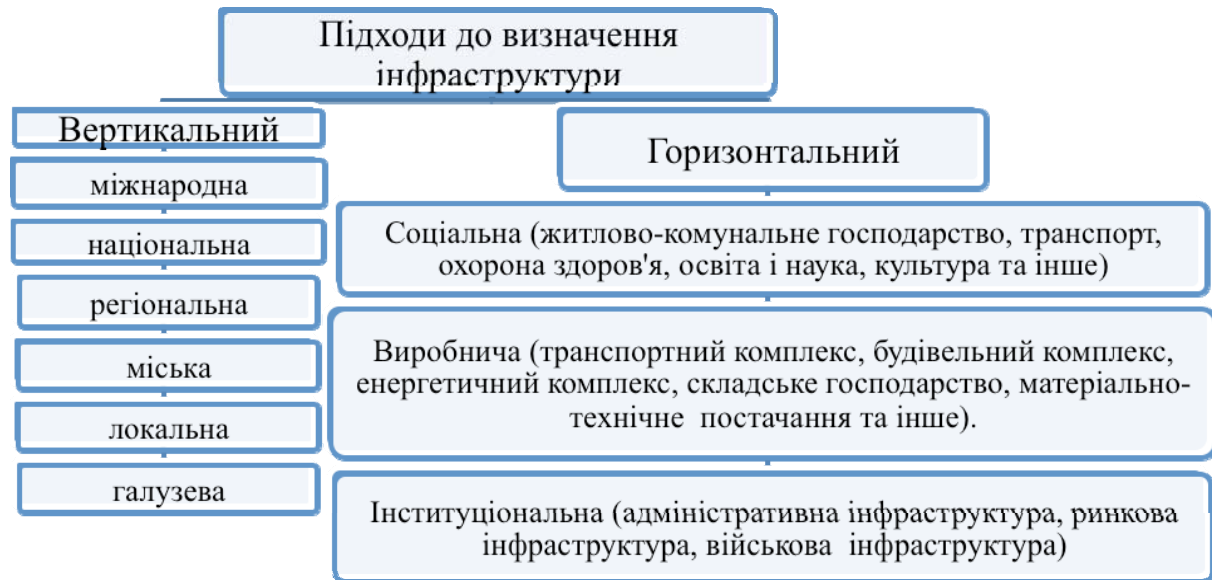


Рис. 1. Підходи до визначення інфраструктури [5, с. 63].

Горизонтальний підхід включає в себе три складові, а саме: соціальну, виробничу та інституціональну. Розглянемо кожен з них:

Деякі автори вважають, що виробнича інфраструктура – це комплекс галузей господарства, які обслуговують сферу матеріального виробництва. Йдеться насамперед про вантажний транспорт, шосейні дороги, канали, водосховища, порти, мости, аеропорти, склади, енергетичне господарство, залізничний транспорт, зв'язок, водозабезпечення і каналізацію, інформаційне забезпечення виробництва та інше. У галузях виробничої інфраструктури безпосередньо не створюється ні сукупний суспільний продукт, ні національний дохід в єдності їх натурально-речової вартісної форми, але без них процес суспільного виробництва не можливий [1, с. 22].

Соціальна інфраструктура – це особливий комплекс галузей народного господарства – таких, як освіта, охорона здоров'я, культура, мистецтво, житлове і комунальне господарство, торгівля тощо. Функціональна спільність цих галузей полягає в тому, що праця в них спрямована безпосередньо на людину і суспільство в цілому. Соціальна інфраструктура все більш впливає на ефективність суспільного виробництва через головну продуктивну силу суспільства – людей. Специфіка і функціональне призначення інституціональної інфраструктури полягає у виконанні суспільно корисних невиробничих послуг наукового, управлінського, захисного характеру для всього суспільства в цілому [6, с. 25].

Наприкінці 20-го століття глобалізаційні процеси почали втягувати в себе все більшу кількість національних економік країн світу. Економіки країн стають більш відкритими, починають брати більш активну участь у світовій торгівлі, переливі капіталу та валютно-розрахункових відносинах. Але, національні економіки є активними учасниками світових глобалізаційних процесів тільки за умов наявності відповідних об'єктів виробничої інфраструктури (енергетичного господарства, транспорту, зв'язку, інформаційно-комунікаційної мережі). Отже активність процесу інтеграції національних економік у світове



господарство залежить від рівня розвитку національних об'єктів виробничої інфраструктури та від їхньої можливості адаптуватися до сучасних потреб світової економіки. Саме виробнича інфраструктура є тим базисом, на якому формуються та розвиваються усі види міжнародних економічних відносин [3, с. 46].

Такі складові виробничої інфраструктури як транспорт, інформаційні технології та комунікації включають в себе наступні фізичні мережі: дороги, залізниці, порти, аеропорти, канали, телефонні лінії, інтернет, мобільні мережі, трубопроводи і електричні мережі відіграють важливу роль в процесі глобалізації. Як і в минулому, основною рушійною силою нинішнього етапу глобалізації є зниження бар'єрів для торгівлі та інвестицій, більш низькі транспортні витрати, а також нижчі витрати на інформаційні технології. Помітне зниження затрат при транспортуванні і зниження витрат на зв'язок сприяло поділу виробничого процесу та дозволило участь великої кількості географічних регіонів у виробничому процесі, відповідно до переваг, якими кожна країна володіє. Цей факт дає можливість окремим країнам брати активну участь у міжнародних виробничих процесах під керівництвом великих транснаціональних корпорацій [7, с. 12].

Згідно з рис. 2, значні відмінності між розвиненими країнами і країнами, що розвиваються в рівні поширення широкопasmового доступу та можливостями доступу в мережу Інтернет свідчить про необхідність прийняти заходи для того, щоб країни, що розвиваються не були виключені з цифрового інформаційного суспільства.

Широкопasmова мережа на 100 жителів у 2010 році

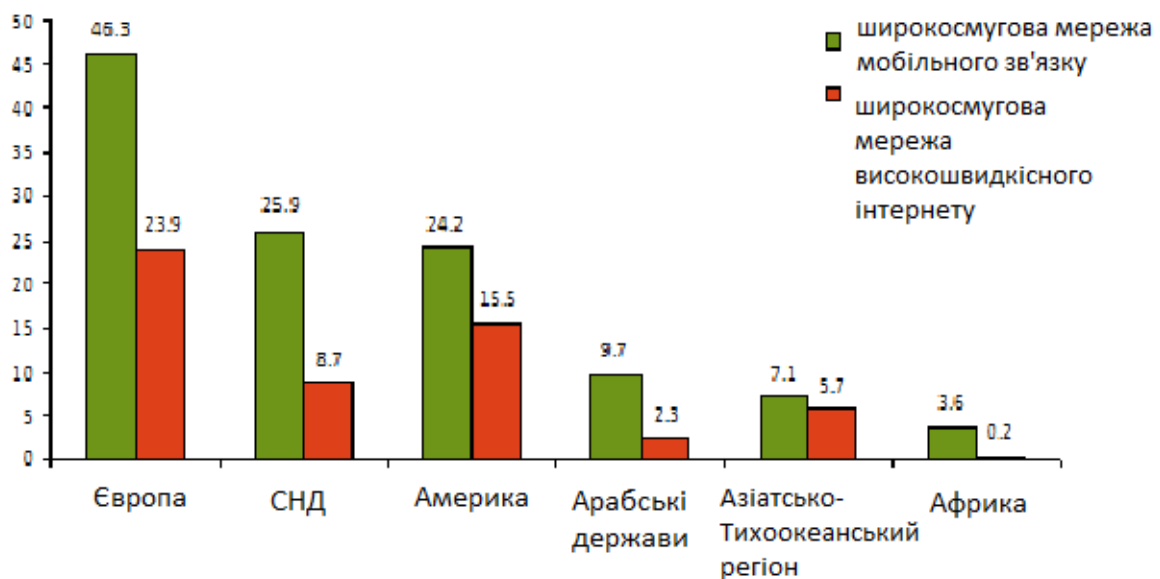


Рис. 2. Користувачі інформаційних технологій за регіонами світу у 2010 році. (ITU World Telecommunication/ICT indicators database).

Фізичні мережі, зазначені вище, не тільки тісно взаємозалежні між собою, але вони також тісно пов'язані з багатьма не фізичними мережами, такими як формальні і неформальні канали зв'язку всередині та між організаціями. Ці не фізичні мережі часто є комерційного чи соціального характеру. Комбінація цих фізичних і не фізичних мереж складають більш складні мережі, такі як міжнародна виробнича мережа. Змішані мережі являють собою системи, які складаються з сильно пов'язаних між собою фізичних і нефізичних мереж. Прикладами змішаних мереж, таких як логістика та регіональні виробничі мережі створили ринкову форму регіонального економічного співробітництва, яке

завичай називають «регіоналізацією». Змішані мережі є найважливішою характеристикою останньої хвилі глобалізації.

Саме завдяки процесу глобалізації світової економіки, транснаціональні корпорації в певному регіоні заснували заводи (у різних країнах), що спеціалізуються на виробництві окремих компонентів готової продукції. В результаті, виникли регіональні виробничі мережі які стали однією з основних причин збільшення внутрішньогалузевої торгівлі в регіоні. Приклад однієї з таких мереж є мережа автомобільної промисловості Південно-Східної Азії. У ланцюжку поставок Toyota, Таїланд спеціалізується на виробництві дизельних двигунів, Малайзія на рульовому механізмі, Індонезія на виробництві двигунів. Цей процес збільшив спеціалізацію, взаємозалежність та інтеграцію, що є основою глобалізації, посилив в значній мірі ринкову форму регіонального економічного співробітництва, або «регіоналізацію» [7, с. 22].

Поняття «регіоналізація» було визначено вище як форма регіонального економічного співробітництва, яка виникла на основі ринкової економіки та приватного сектору. На противагу, поняття «регіоналізм» є формою регіонального економічного співробітництва, яке виникло на основі взаємодії урядів держав. Регіоналізація та її складові, такі як регіональні виробничі мережі мають бути доповнені регіональним співробітництвом між державами у сфері інфраструктури для того, щоб знизити потенційні ризики маргіналізації провінційних міст, країн, які не мають виходу до моря та країнам з малими економіками.

Регіональне та субрегіональне співробітництво в галузі інфраструктури має різні форми. Воно варіюється від заходів і проектів, які включають кілька країн, через офіційні міждержавні проекти за участю держави, проекти міжнародних організацій і банків розвитку, до політики співпраці в рамках Організації Об'єднаних Націй, регіональних комісій та офіційних міжурядових угод (IGAS). Вищезгадані види співробітництва включають в себе:

1. Глобальні конвенції ООН. (Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав (Нью-Йорк, 1965), Конвенція і Статут про свободу транзиту (Барселона, 1921 р.) та Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права (1982).

2. Міжурядові угоди / організації, що займаються регіональним співробітництвом. (Економічна та соціальна комісія для Азії і Тихого океану (ЕСКАТО), Азіатський банк розвитку (АБР) і Азіатсько-Тихоокеанське співтовариство електрозв'язку (АТСЕ).

3. Міжурядові угоди / субрегіональні організації, що займаються співробітництвом. (СААРК, ОЕС, ШОС, БІМСТЕК, АСЕАН).

4. Програми, що займаються регіональним або субрегіональним співробітництвом. (Проект з розвитку інфраструктури наземного транспорту на території Азії, проект Транс'європейської залізної дороги, проект Транс'європейської автомагістралі).

5. Рамкові угоди. Рамкова угода АСЕАН про мультимодальні перевезення, угода GMS про основу для сприяння транскордонного руху і рекомендації ЄКМТ по двостороннім угодам на автомобільний транспорт).

6. Керівництва по законодавству. (Законодавчі керівництва ЮНСІТРАЛ для інфраструктурних проектів, що фінансуються з приватного сектору і керівництво морського законодавства ЕСКАТО.)

Таким чином розвиток світової виробничої інфраструктури стає актуальним питанням в умовах розвитку сучасних світових глобалізаційних процесів. Такі аспекти глобалізації як інтеграційні процеси, регіоналізація та транснаціоналізація світової економіки залежать від рівня розвитку світової виробничої інфраструктури, яка є базою для успішного формування та функціонування системи міжнародних економічних відносин.

**Висновки.**

1. В сучасній науковій теорії існує велика кількість визначень та поглядів на поняття «інфраструктура», але майже всі вони містять наступні характеристики: взаємопов'язані системи, фізичні складові, соціальні потреби. Інфраструктурні системи або мережі взаємопов'язаних складових є артеріями та венами, які надають суспільству доступ до основних товарів та послуг, необхідних для поліпшення стандартів життя.

2. Національні економіки є активними учасниками світових глобалізаційних процесів тільки за умов наявності відповідних об'єктів виробничої інфраструктури (енергетичного господарства, транспорту, зв'язку, інформаційно-комунікаційної мережі). Отже активність процесу інтеграції національних економік у світове господарство залежить від рівня розвитку національних об'єктів виробничої інфраструктури та від їхньої можливості адаптуватися до сучасних потреб світової економіки.

3. Виникнення глобальних інфраструктурних мереж сприяло розвитку процесу «регіоналізації» та «інтеграції», взаємодія яких створює нові можливості у сфері міжнародних економічних відносин. Поширення транснаціональних корпорацій є яскравим прикладом взаємопроникнення національних інфраструктурних мереж у єдину світову глобальну мережу.

**Список використаних джерел**

1. Белов М. А. Управление производственной инфраструктурой: навчальний посібник. // М.А. Белов, О.В. Антоненко. – К.: КНЕУ, 1997. – 208 с.
2. Рибчук А. В. Глобальна виробнича інфраструктура в системі закономірностей світового господарства. / А.В. Рибчук // Культура народів Причорномор'я. – 2008. – № 147. – С. 80-83. – Бібліогр.: 11 назв. – укр.
3. Рибчук А. В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства: теорія і практика: Монографія / А.В. Рибчук – Дрогобич: Вимір, 2009. – 436 с.
4. Трубецкая О.В. Инфраструктура как объект экономической теории: Материалы конференций/ О.В. Трубецкая // Успехи современного естествознания. – 2011. – №12. – С. 100-101.
5. Щербакова А.А. Сущность и состав региональной инфраструктуры сервиса медицинской техники: Стаття / А.А. Щербакова //Проблемы развития территории. – Октябрь-декабрь 2010. – Вып. 6 (52). – С. 61-66.
6. Ягодка А. Г. Соціальна інфраструктура і політика: навчальний посібник – К.: КНЕУ, 2000. – 212 с.
7. Globalization and Infrastructure Networks. [www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS\\_pubs/.../pub\\_2399-2\\_ch2.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/.../pub_2399-2_ch2.pdf).
8. Jeffrey E. Fulmer. What in the world is infrastructure?// Infrastructure investor July/August 2009. – P. 30-32.