

УДК 339.9:338.49

А.В. Рибчук, д-р екон. наук

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

В.М. Левківський, д-р екон. наук

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

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ГЛОБАЛЬНОЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

А.В. Рыбчук, д-р экон. наук

Дрогобычский государственный педагогический университет имени Ивана Франко, г. Дрогобыч, Украина

В.Н. Левковский, д-р экон. наук

Черниговский национальный педагогический университет имени Т. Г. Шевченко, г. Чернигов, Украина

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Anatolii Rybchuk, Doctor of Economics

Ivan Franko State Pedagogical University of Drohobych, Drohobych, Ukraine

Vasyl Levkivskiy, Doctor of Economics

Taras Shevchenko National Pedagogical University of Chernihiv, Chernihiv, Ukraine

THE METHODOLOGY OF RESEARCH OF GLOBAL PRODUCTION INFRASTRUCTURE

Проаналізовано методи дослідження глобальної виробничої інфраструктури як нового явища, притаманного світогосподарському відтворювальному процесові планетарного масштабу. Показано історичний та логічний розвиток інфраструктурних елементів через призму якісних та кількісних змін. Розкрито принцип коеволуції, системний та системно-структурний методи дослідження інфраструктурних відносин на різних рівнях їхнього функціонування.

Ключові слова: виробнича інтернаціоналізація, виробнича інфраструктура, національна виробнича інфраструктура, регіональна виробнича інфраструктура, міжнародна виробнича інфраструктура, глобальна виробнича інфраструктура.

Проанализированы методы исследования глобальной производственной инфраструктуры как нового явления, присущего мирохозяйственному воспроизводственному процессу планетарного масштаба. Показано историческое и логическое развитие инфраструктурных элементов через призму качественных и количественных изменений. Раскрыто принцип коэволюции, системный и системно-структурный методы исследования инфраструктурных отношений на разных уровнях их функционирования.

Ключевые слова: производственная интернационализация, производственная инфраструктура, национальная производственная инфраструктура, региональная производственная инфраструктура, международная производственная инфраструктура, глобальная производственная инфраструктура.

The methods of research of global production infrastructure are analyzed in the article as the new phenomenon, which is inherent to world economic reproductive process of planetary scale. It is shown historical and logical development of infrastructural elements through the prism of quality and quantitative changes. The principal of co-evolution, system and system-structural methods of research of infrastructural relations in different levels of their functioning are exposed.

Key words: internationalization of production, production infrastructure, national production infrastructure, regional production infrastructure, international production infrastructure, global production infrastructure.

Постановка проблеми. Сучасний механізм інтернаціоналізації як результат науково-технічної революції відображає усі її тенденції, тому він досить гнучкий і реагує на всі зміни цієї закономірності, тим більше, що НТР спричиняє стрибкоподібний характер її функціонування. Це зумовлено тим, що наукові відкриття в умовах сучасного світу отримують інтернаціональну форму і стають передумовою для народження саме виробничої інтернаціоналізації, яка не може реалізуватися без міжнародної виробничої інфраструктури. Йдеться про формування нових економічних структур – зразка глобальної виробничої інфраструктури.

Аналіз останніх публікацій. Проблеми функціонування окремих галузей світового господарства знаходяться в полі зору як українських, так і зарубіжних учених-економістів. Так, досліджуючи перспективи інтернаціоналізації економіки України на початку третього тисячоліття, Б. Губський, Д. Лук'яненко, В. Сіденко вважають, що: „важливо взяти безпосередню участь у формуванні світової інституціональної інфраструктури через взаємодію з МВФ, Світовим банком..., спеціалізованими урядовими і

неурядовими організаціями в галузі зв'язку та інформаційного обміну, транспорту, енергетики...." [6, с. 23].

Заслугує на увагу визначення наднаціональної виробничої інфраструктури, яке дає А. Хахлюк: „Міжнародна інфраструктура – сукупність національних елементів транспортних систем, інформації та зв'язку, міжнародних банків і сфери послуг світового рівня, що забезпечують зовнішньоекономічну діяльність і функціонування міжнародного капіталу, розвиток бізнесу та конкуренції” [19, с. 274].

Здійснюючи теоретико-методологічне дослідження інфраструктурних трансформацій у конкурентній економіці, П. Беленький відзначає дві найважливіші особливості інфраструктури: „Перша – інфраструктура, безумовно, призначена для забезпечення виконання функцій у кількох галузях, тобто вона має міжгалузевий характер. Такими елементами інфраструктури є: транспорт, енергетичні системи, зв'язок, інформаційні мережі та ін. Внаслідок цього інфраструктура виконує інтеграційну функцію між галузями виробництва, між регіонами і державами. Друга особливість – інфраструктура не створює матеріальних благ, вона виконує функцію забезпечення” [1, с. 101].

Аналізуючи взаємозв'язок еволюції світового ринку в процесі глобалізації, В. Медведєв акцентує увагу на тому, що: „нова стадія розвитку світового ринку товарів і послуг, капіталу і робочої сили під впливом глобалізації проявляється у формуванні його міжнародної економічної інфраструктури – світової і регіональної” [10, с. 5].

І. Могільовкін, підсумовуючи тенденції розвитку транспорту у XIX та XX століттях, пише: „Транспортно-комунікаційна інфраструктура виконує ключову функцію у процесі глобалізації ... Швидкий розвиток електронних засобів зв'язку, що глибоко проникають ... транспортні системи, усе більше перетворюють транспортну інфраструктуру на матеріальну базу процесу глобалізації світової економіки” [11, с. 35].

Мета статті полягає у розкритті методів дослідження глобальної виробничої інфраструктури як нового та закономірного явища світового господарства.

Виклад основного матеріалу. Еволюція глобальної виробничої інфраструктури як самостійної сфери обслуговування світового відтворювального процесу пройшла певні етапи, пов'язані із суспільним та міжнародним поділом праці. Якщо перший великий суспільний поділ праці тільки заклав умови для виникнення об'єктів інфраструктури в майбутньому, то другий, відділивши ремесло від землеробства, зумовив необхідність продуктообміну між містом та селом, що закономірно привело до виникнення елементів інфраструктури. Як зазначає Ю. Шишков: „Історично... структура міжнародного поділу праці постійно модернізується шляхом перенесення із високорозвинутих країн у менш розвинуті трудомістких, матеріало- і енергомістких, а також екологічно важких поверхів реального сектора економіки... Таке перенесення можливе тільки на достатньо підготовлений ґрунт... країни, що приймає, рівня розвитку її фінансової, транспортної та іншої інфраструктури...” [20, с. 13]. Третій поділ праці розпочався тоді, коли торгівля стала самостійною сферою діяльності, в обіг було втягнуто нові території, виникла потреба у мережі торгових шляхів, засобів перевезення, що і заклало основу для створення інфраструктури світового господарства. Тому можна вважати, що розвиток глобальної інфраструктури завжди пов'язаний з розвитком та поглибленням поділу праці, який виступає передумовою створення інфраструктурної сфери загалом. Адекватно зі свого боку виробнича інфраструктура створює необхідні умови для поглиблення міжнародного поділу праці, спеціалізації та кооперування виробництва на національному рівні. Свого часу А. Сміт зазначав, що „найбільший прогрес у розвитку продуктивної сили праці і значна частка мистецтва, вміння та з розумінням, яким вона скеровується та прикладається, є найімовірніше наслідком поділу праці” [16, с. 333].

Сучасна наука все більше перетворюється на продуктивну силу суспільства. Єдність науки та виробництва революціонує інтернаціоналізацію, оскільки, вийшовши за національні межі, науково-технічні ідеї стають основою та орієнтиром для наступного етапу інфраструктури, і поглиблює виробничу інтернаціоналізацію – відповідну реакцію міжнародної інфраструктури. Йдеться не тільки про національну, але й власне глобальну виробничу інфраструктуру, що забезпечує функціонування нових міжнародних виробництв. Практична реалізація наукових ідей безпосередньо пов'язана зі створенням цілого комплексу підприємств, формуванням нових або удосконаленням наявних об'єктів міжнародної інфраструктури. Це, своєю чергою, розширює кількість елементів процесу інтернаціоналізації безпосередньо на виробничій основі. Поступове перетворення, поетапність господарської інтернаціоналізації є підставою того, що результати НТР, виходячи за національні межі, стимулюють виникнення нових об'єктів міжнародної інфраструктури, а остання посилює розширення інтернаціоналізації виробництва.

Еволюційний процес формування глобальної виробничої інфраструктури складає довготривалий період. Він став логічним результатом міжнародного поділу праці, поглиблення спеціалізації та кооперування виробництва. Зрілість елементів інфраструктури досягалася в результаті інтернаціоналізації продуктивних сил та науково-технологічного прогресу. Будучи закономірним результатом розвитку останніх, міжнародна інфраструктура поповнилася новими елементами, як того вимагали об'єктивні потреби розвитку світового господарства. Але необхідність у сучасних інфраструктурних елементах міжнародного виробництва не завжди могла реалізуватися, оскільки у розвитку та удосконаленні кожного явища об'єктивно закладена суперечливість. За визначенням Г. Гегеля: „... суперечливість є корінь всякого руху та життєвості; оскільки вона має в самій собі суперечливість, вона рухається, володіє імпульсом та діяльністю” [5, с. 483].

Розвиток міжнародного обміну вимагав відповідних засобів переміщення товарів між державами, але недостатній розвиток продуктивних сил у національних межах стримував цей процес. Тому виникла суперечність між потребою у нових транспортних засобах та технічним рівнем їхнього розвитку в умовах середньовіччя. Промислова революція як закономірний результат попереднього розвитку продуктивних сил внесла своє адекватне начало у формування елементів міжнародної виробничої інфраструктури. Нові транспортні засоби, телеграфний зв'язок діалектично заперечили попередньо наявні елементи виробничої інфраструктури, замінивши вітрила та кур'єрів паровою машиною, телефоном і телеграфом.

Процес удосконалення структури міжнародної системи обслуговування відтворювальних процесів простежується і пізнається, коли наука перетворилася на безпосередню продуктивну силу суспільства. Саме за цих умов пройшов новий виток формування та розвитку елементів глобальної виробничої інфраструктури. Складність та суперечливість процесів і явищ у світовому господарстві [18, с. 20–24] зумовлює об'єктивну необхідність використання та удосконалення загальнометодологічних підходів до його дослідження і прогнозування, у тому числі й глобальної виробничої інфраструктури. Одним із ефективних та перспективних шляхів удосконалення теорії і практики розвитку міжнародної виробничої інфраструктури є системний метод. Останній включає використання методологічних принципів дослідження об'єктів, які є складними системами, що розвиваються, з метою виявлення їхньої внутрішньої структури (підпорядкованості її елементів), законів та механізму функціонування, розвитку і прогнозування. Як один з основних принципів діалектики, системний підхід відображає загальну взаємодію та взаємозв'язок явищ, філософські категорії окремого та цілого, змісту і форми. Він зорієнтований на вивчення процесів різних ієрархічних рівнів структури системи, на розкриття взаємозв'язків її складових елементів.

У процесі дослідження глобальної виробничої інфраструктури світового господарства системний метод передбачає застосування такої сукупності інструментів, засобів і методів, які дають змогу розглянути не тільки поведінку окремих складових елементів та факторів їх формування, але й досліджуваного об'єкта загалом. При цьому необхідно виходити з того, що глобальна виробнича інфраструктура як система володіє інтегрованою якістю, яка зводиться не до простої суми характеристик її складових елементів, і не виводиться безапеляційно з відомих властивостей цих елементів та способів їхньої взаємодії, а виступаючи об'єктом дослідження розглядається як складне системне утворення з властивою їй внутрішньою структурою, механізмом взаємодії її елементів, високою активністю, суперечливістю та гнучкою адаптивною здатністю реагувати на вплив зовнішнього середовища. Системний метод у цьому випадку означає аналіз кожного складового елемента глобальної виробничої інфраструктури: з одного боку, як специфічного об'єкта з характерними тільки для нього специфічними рисами формування і функціонування, а з іншого – як невід'ємної складової частини наднаціонального відтворювального процесу [4, с. 14; 2, с. 68].

Аналіз функціонування та прогнозів розвитку глобальної виробничої інфраструктури через призму системного методу, на наш погляд, передбачає: комплексне дослідження виробничих інфраструктур національних економік з метою виявлення специфічних для кожної з них та загальних для усіх факторів умов формування, їх взаємозв'язок між собою та зі світогосподарськими глобалізаційними тенденціями в цілому; виявлення на основі якісного аналізу, з використанням усіх доступних методів кількісного опрацювання інформації щодо найважливіших показників функціонування її складових елементів, а також глобальної виробничої інфраструктури світового господарства взагалі; розроблення напрямів розвитку глобальної виробничої інфраструктури через використання широкого комплексу методів прогнозування, методів експертної оцінки, екстраполяції, а також економіко-математичного моделювання; побудову різного типу прогностичних економіко-математичних моделей розвитку глобальної виробничої інфраструктури світового господарства на основі відібраних уніфікованих показників, що характеризують основні напрями її прогресу; синтез отриманих результатів, які свідчать про активний процес інтеграції економіки України у глобальну виробничу інфраструктуру світового господарства.

Для дослідження наднаціональної виробничої інфраструктури варто застосувати метод системно-структурних досліджень. Глобальна виробнича інфраструктура як певна система є сукупністю національних, регіональних і міжнародних інфраструктурних підсистем з властивими їй елементами та відповідною структурою. У результаті діалектичної взаємодії і взаємозумовленості останні формують інтегративно нову цілісність, яка виступає глобальною виробничою інфраструктурою світового господарства.

У зв'язку з тим, що об'єктом дослідження виступають елементи глобальної інфраструктури, необхідно проаналізувати взаємозалежність між організацією та використанням економічних передумов виробництва і природними факторами цього процесу. Різниця між зовнішніми умовами виробництва (до яких належать і природно-кліматичні умови) та його загальними умовами є досить суттєвою. Останні створюються безпосередньо розвитком продуктивних сил і визначаються станом галузей, що входять до них – передусім транспорту і зв'язку. Тому функція щодо створення загальних умов для організації відтворювального процесу у світовому господарстві належить глобальній виробничій інфраструктурі. Це і є її основною ознакою, а процес інтеграції усіх елементів інфраструктури створює умови, за яких вона стає матеріальною базою глобалізації світової економіки. Вказуючи на роль глобалізму та регіоналізму в контексті економічного зростання, Л. Зевін підкреслює: „Глобалізація багатократно збільшує як

розміри суб'єктів економічної діяльності (компаній, різноманітних об'єднань, кластерів, торговельних та сервісних ланцюгів, регіональних торговельних угод та інтеграційних угруповань), так і її масштабів: ринки капіталів та інвестицій, зовнішня торгівля, транспорт і зв'язок функціонують у загальнопланетарному режимі" [9, с. 43].

Варто зазначити, що принцип коеволюції в дослідженні глобальної інфраструктури проявляється у співвідношенні економічних напрямів її розвитку та соціальних наслідків цього процесу. Розширення об'єктів глобальної інфраструктури приводить до збільшення непрямого ефекту у виробництві, зате кінцевий результат відчутний саме у соціальній сфері. З цього приводу М. Єлєцький зазначає: «„Тенденції синтезу сучасної загальної економічної теорії та інших наук про суспільство дають змогу обґрунтувати тезу про те, що „економічна теорія пронизує усі соціальні науки точно так, як ці останні пронизують її саму”» [7, с. 26].

Обслуговування процесу виробництва та обігу на різних рівнях сприяє збільшенню (створенню робочих місць) зайнятих, зменшенню кількості безробітних, усуненню соціальних напруг. Програми такого типу розроблялися урядами США та окремих європейських країн у 30-і роки минулого століття з метою усунення загрози соціального вибуху та виходу із кризи їх національних економік.

Становлення та розвиток глобальної виробничої інфраструктури проходив історично, логічно, закономірно й суперечливо. Саме таким є алгоритм історичного, логіко-діалектичного методу дослідження зазначеного поняття. Великі географічні відкриття дали поштовх до процесу глобалізації і паралельно з ним зародилися перші елементи глобальної виробничої інфраструктури – засоби переміщення між новими континентами і державами. Як зазначають В. Пєфтїєв і В. Черновська: „Глобалізація – це вища на теперішній момент фаза інтернаціоналізації (інтеграції) економіки і політики. ... У нашій періодизації глобалізація розпочинається Великими географічними відкриттями і зародженням географічно розширеної торгівлі ... у день висадки експедиції Христофора Колумба на берег Нового світу" [14, с. 39]. Освоєння нових територій об'єктивно вимагало розширення засобів та шляхів переміщення як на національному, так і міжнародному рівні. Це, своєю чергою, сприяло формуванню світового ринку товарів, ефективне функціонування якого було неможливим без елементів виробничої інфраструктури.

Дослідження глобалізаційних процесів світового економічного розвитку передбачає аналіз еволюції міжнародної виробничої інфраструктури. У світовій науковій економічній літературі категорія „інфраструктура” з'явилася на початку минулого століття. Спочатку інфраструктура розглядалась як „додатковий капітал” та соціальні витрати виробництва. Обґрунтування потреби сфери виробництва в галузях інфраструктури зробили зарубіжні вчені (рис.) – Р. Нурксе, П. Розенштейн-Родан, А. Хіршман, А. Янгсон, Х. Зінгер, І. Маєргоз, К. Мюлер-Бюлов, П. Самюельсон, А. Пізенті, які визначили інфраструктуру як необхідну умову організації процесу виробництва.

Розкриваючи сутність цієї категорії, П. Розенштейн-Родан вказував на „базові галузі економіки (енергетика, транспорт, зв'язок), розвиток яких передують більш швидкоокупним та прямопродуктивним інвестиціям” [23, с. 60].

Такої ж позиції дотримувався і Г. Зінгер, який виділяв „прямопродуктивний капітал” і капітал „додатковий” (overhead capital). Розвиваючи це положення, він дійшов висновку, що у країнах, де формуються ринкові відносини, необхідно дотримуватися певної стратегії в інвестиційній політиці, яка здатна викликати „кумулятивний процес” у розвитку економіки. На його думку, інвестиції в інфраструктуру країн з перехідною економікою сприяють зростанню національного доходу, який, своєю чергою, буде стимулювати зростання інвестицій.

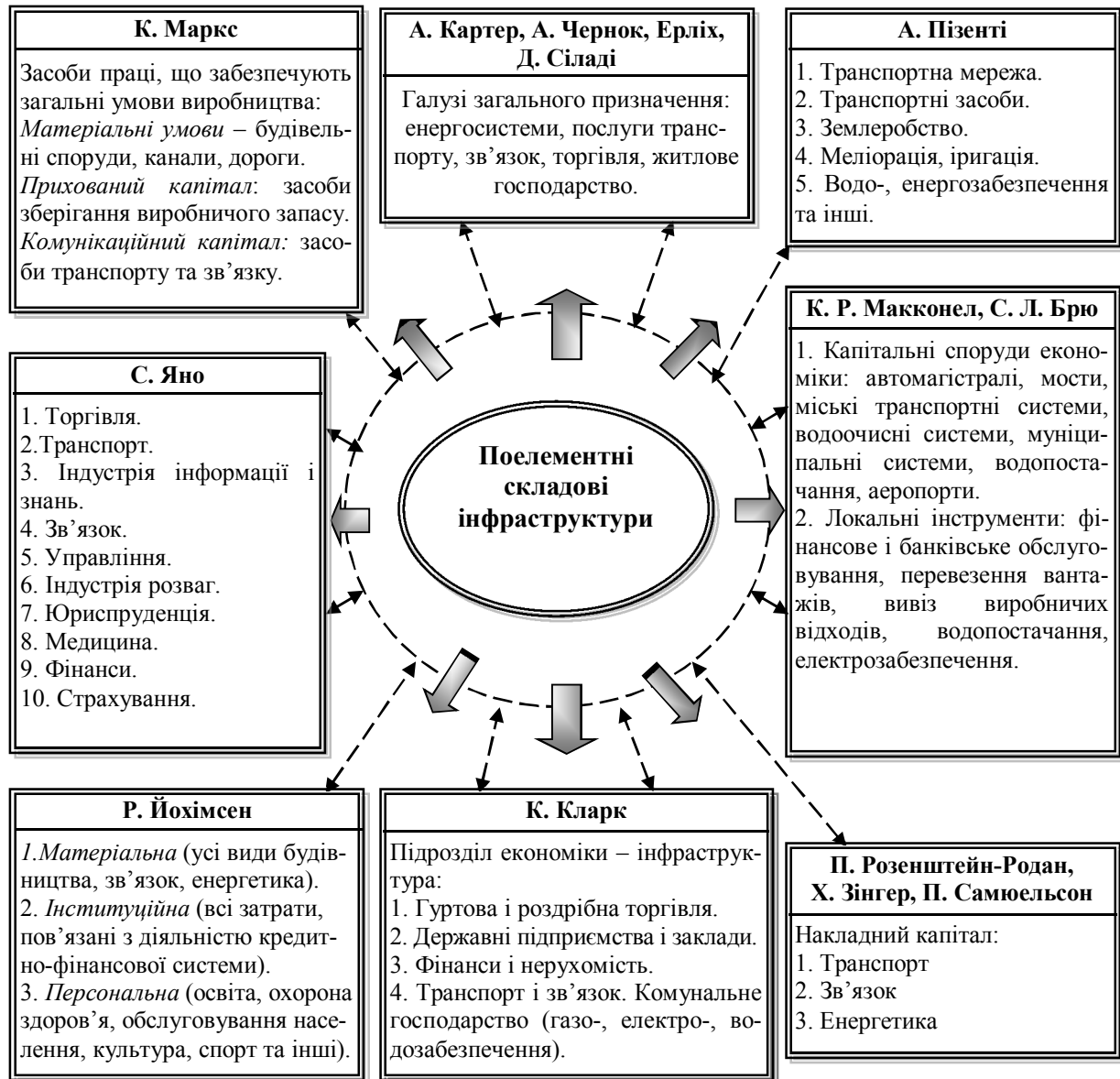


Рис. Поелементні складові інфраструктури на основі узагальнення зарубіжних досліджень
Джерело: систематизовано авторами.

Аналогічної думки дотримувався і П. Самюельсон, який зазначав, що держава свідомо йде на інвестування інфраструктурних проектів через „збільшення суспільного допоміжного капіталу (social overhead capital): дороги, греблі для електростанцій ..., будівництво залізниць ..., які забезпечують реалізацію суспільно необхідних потреб і не приносять грошових прибутків для приватних інвесторів”, оскільки масштаби деяких з них дуже великі для обмежених ринків приватного капіталу, тому будуть окуповуватися протягом довготривалого періоду, що не викликає зацікавленості у приватних інвесторів [15, с. 324].

Узагальнення позицій зарубіжних дослідників щодо сутності та економічної природи інфраструктури доводить їхню спільність у тому, що основними елементами виробничої інфраструктури виступають: транспорт, енергосистеми, інформаційно-комунікаційні мережі, саме вони і забезпечують функціонування відтворювального процесу. Водночас більшість учених обмежувалися мікро-, мезо- та макрорівнями економічного аналізу зазначеної категорії. Останнє було зумовлено рівнями класифікації структури національної економіки. При цьому регіональний рівень не означає регіональне інтеграційне угруповання зразка Європейського Союзу чи НАФТА.

Для будь-якої економічної системи, яка планує ефективно функціонувати, необхідно свідомо та цілеспрямовано формувати передумови для створення різних структурних підрозділів, які утворюють окремий господарський комплекс, що називається інфраструктурою. Основною функцією останньої виступає її діяльність, спрямована на обслуговування виробництва як процесу. Конкретизуючи економічну природу інфраструктури, можна стверджувати, що її найбільш суттєвою ознакою є продуктивна роль у створенні загальних передумов відтворювального процесу як на національному, так і на міжнародному рівні.

На нашу думку, важливо підкреслити, що традиційно в науковій літературі аналіз економічного змісту інфраструктури проводився тільки на рівні інфраструктурного забезпечення підприємства чи галузі, а територіальний аспект не завжди був у полі зору дослідників. Однак проблему масштабності виробничої інфраструктури ще у 80-і роки минулого століття почала розглядати професор С.С. Носова. Власне, вона вказала на необхідність створення системи виробничої інфраструктури не тільки в межах держави, але й світу в цілому. На сьогодні ця теоретична передумова знайшла практичне втілення в об'єднанні зусиль країн світу в нафтовидобутку та транспортуванні нафти й газу, створенні інформаційно-комунікаційних мереж, освоєнні космосу тощо. Тобто кооперування країн світу зі створення та розвитку об'єктів виробничої інфраструктури дає підставу стверджувати про функціонування категорії „міжнародна виробнича інфраструктура” [13, с. 12].

Розглядаючи глобальні процеси у світогосподарських відносинах, крім аналізу сутності виробничої інфраструктури на національному рівні, ми маємо можливість дослідити генезис категорії „глобальна виробнича інфраструктура”. Аналіз останніх публікацій як вітчизняних, так і зарубіжних учених, дає підставу для висновку, що тільки окремі аспекти глобальної виробничої інфраструктури стали предметом їхнього дослідження. Так, аналізуючи кількісні та якісні зміни у розвитку інтернаціональної виробничої інфраструктури, Ю. Шишков зазначає: „На основі науково-технічного прогресу в останні десятиріччя суттєво удосконалилася міжнародна транспортна інфраструктура завдяки розвитку нових поколінь авіаційного, автомобільного, водного та залізничного транспорту, а також швидкому нарощуванню мережі магістральних трубопроводів” [21, с. 35]. При цьому автор розглядає функціонування та якісне зростання одного з елементів глобальної виробничої інфраструктури – транспортної мережі світу.

Досліджуючи роль базових інфраструктурних елементів у національних економіках країн світу, В. Варнавський стверджує: „Електроенергетика відіграє надзвичайну роль у сучасному суспільстві та економіці, будучи однією з головних інфраструктурних галузей” [3, с. 25].

Місце нових елементів глобальної виробничої інфраструктури визначає В. Загашвілі, розкриваючи характерні риси сучасного періоду глобалізації: „Світове господарство перебуває у процесі безперервних змін. Створюються нові регіональні інтеграційні угруповання, перекроюються імперії транснаціональних корпорацій, усе більша частина господарських операцій здійснюється в межах глобальних виробничих комплексів та інформаційних мереж” [8, с. 15].

Виходячи із наведених визначень сутності та функцій глобальної виробничої інфраструктури, можна стверджувати, що усі автори у своїх дослідженнях акцентують увагу на окремих структурних елементах наднаціональної обслуговуючої системи, екстраполюючи галузевий підхід із національного рівня на міжнародний. Тому виникла необхідність комплексно дослідити функціонування усіх складових елементів, що формують нову якісну систему зовнішнього економічного простору – глобальну виробничу інфраструктуру.

В українській економічній літературі також домінує галузевий підхід до характеристики елементів наднаціональної обслуговуючої системи. Так, В. Новицький, завершуючи аналіз ролі міжнародних транспортних послуг, зазначає: „Транспорт стає кардинально значущим компонентом інфраструктури міжнародних економічних відносин, матеріально-технічною базою міжнародної торгівлі, туризму, кооперування виробництва” [12, с. 306].

М. Якубовський та В. Щукін, розглядаючи проблеми формування інноваційної інфраструктури, зазначають: „Досить важливу ресурсну послугу надає інфраструктура з інформаційного забезпечення, розвиток інфраструктури має поліпшити доступ до цього ресурсу через глобальні інформаційні мережі, Інтернет, інформаційні бази даних” [22, с. 31].

Аналіз основних поглядів українських економістів з проблем генезису поняття „глобальна виробнича інфраструктура світового господарства” свідчить, що вони розвивалися, переважно, у руслі галузевого підходу, і тільки окремі з них розглядали наднаціональний рівень її функціонування. Практика розвитку глобалістичних тенденцій у світовому господарстві показує, що саме міжнародні інфраструктурні елементи сприяють ефективному функціонуванню національних економік, а також світового відтворювального процесу.

Висновки. Отже, глобальна виробнича інфраструктура світового господарства є, по-перше, результатом інтернаціоналізації господарського життя, наслідком подальшого поглиблення міжнародного поділу праці, спеціалізації та кооперування національних економік; по-друге, формування глобальної виробничої інфраструктури світового господарства зумовлене глобалізаційними тенденціями його розвитку; по-третє, виступаючи елементом, підсистемою глобальної господарської системи, міжнародна виробнича інфраструктура виконує інтегруючу функцію на національному та наднаціональному рівнях, надаючи послуги виробничого характеру в зовнішньому економічному просторі; по-четверте, удосконалення глобальної виробничої інфраструктури світового господарства забезпечується ефективним функціонуванням національних виробничих інфраструктур як складового елемента єдиної системи; по-п'яте, міжнародна виробнича інфраструктура виступає перспективним елементом народження нової хвилі виробничої інтернаціоналізації, зумовленої процесом глобалізації світогосподарських відносин.

Список використаних джерел

1. *Беленький П. Ю.* Теоретико-методологічні засади дослідження інфраструктурних трансформацій в конкурентній економіці / П. Ю. Беленький // Регіональна економіка. – 2004. – № 3. – С. 96–111.
2. *Блауберг И. В.* Становление и сущность системного подхода / И. В. Блауберг, Э. Г. Юдин. – М., 1973. – 285 с.
3. *Варнавский В. Г.* Реформирование мировой электроэнергетики / В. Г. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. – 2003. – № 4. – С. 25–32.
4. *Гальчинський А. С.* Глобальні трансформації: концептуальні альтернативи. Методологічні аспекти / А. С. Гальчинський. – К. : Либідь, 2006. – 312 с.
5. *Гегель Г. В. Ф.* Наука логіки / Г. В. Ф. Гегель. – М. : Мысль, 1999. – 1072 с.
6. *Губський Б. В.* Економічна безпека України: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення / Б. В. Губський. – К., 2001. – 122 с.
7. *Елецкий Н. Д.* Переход к глобально-информационному способу производства и модификация общей экономической теории / Н. Д. Елецкий // МЭ и МО. – 2008. – № 2. – С. 22–29.
8. *Загашвили В. С.* На пороге нового этапа экономической глобализации / В. С. Загашвили // Мировая экономика и международные отношения. – 2009. – № 3. – С. 15–23.
9. *Зевин Л. З.* Глобализм и регионализм в контексте экономического роста / Л. З. Зевин // Мировая экономика и международные отношения. – 2009. – № 6. – С. 43–53.

10. *Медведев В. А.* Глобализация экономики: тенденции и противоречия / В. А. Медведев // *Мировая экономика и международные отношения.* – 2004. – № 2. – С. 3–10.
11. *Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет* / под ред. М. С. Королева. – М. : Юристъ, 2003. – 604 с.
12. *Новицький В. Є.* Міжнародна економічна діяльність України : [підручник] / В. Є. Новицький. – К. : КНЕУ, 2003. – 948 с.
13. *Носова С. С.* Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма : монография / С. С. Носова. – М. : Высшая школа, 1983. – 127 с.
14. *Пефтиев В. И.* Развивающийся мир: глобализация или регионализация? / В. И. Пефтиев, В. В. Черновская // *Мировая экономика и международные отношения.* – 2000. – № 7. – С. 39–47.
15. *Самуэльсон П.* Экономика / П. Самуэльсон. – М. : Алгон, 1992. – Т. 2. – 413 с.
16. *Сміт А.* Дослідження про природу та причини багатства народів / А. Сміт. – М., 1962. – 684 с.
17. *Фейгин Г. Ф.* Национальные экономики в эпоху глобализации: перспективы России / Г. Ф. Фейгин. – СПб. : Изд-во СПб ГУП, 2008. – 200 с.
18. *Філіпенко А. С.* Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність / А. С. Філіпенко. – К. : Знання, 2007. – 670 с.
19. *Хахлюк А. М.* Інфраструктурні галузі у світовому господарстві : [підручник] / А. М. Хахлюк ; за ред. А.С. Філіпенка. – К. : Либідь, 2001. – С. 273–294.
20. *Шишков Ю. В.* Глобализация – враг или союзник развивающихся стран / Ю. В. Шишков // *Мировая экономика и международные отношения.* – 2003. – № 4. – С. 3–14.
21. *Шишков Ю. В.* Мировозьяственный механизм: движение к глобалистике. *Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет* / Ю. В. Шишков ; под. ред. И. С. Королева. – М. : Экономистъ, 2003. – 604 с.
22. *Якубовський М.* Інфраструктура – фактор прискорення інноваційного розвитку промисловості / М. Якубовський, В. Щукін // *Економіка України.* – 2007. – № 2. – С. 27–38.
23. *Rosenstein-Rodan, P.* Notes on the Theory of the „Big Push” / P. Rosenstein-Rodan // *Economic Development for Latin America.* – N.Y., 1961. – 360 p.