

УДК 332.1

Іванова Н.В.,
к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту та державної служби
Чернігівський національний технологічний університет

ОСОБЛИВОСТІ ІНФРАСТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ У КОНТЕКСТІ СВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛІЗАЦІЇ

Ivanova N.V.,
cand.sc.(econ.), assoc. prof., assistant professor
at the department of management and public administration
Chernihiv National University of Technology

FEATURES OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF ECONOMIC SPACE IN THE CONTEXT OF WORLDWIDE TRENDS OF GLOBALIZATION AND REGIONALIZATION

Постановка проблеми. Виклики сьогодення, обумовлені глобалізаційними тенденціями і поширенням парадигмальних доміант сталості спричинили трансформацію аналітичних підходів до вирішення теоретико-прикладних проблем регіонального розвитку. Переміщення наукового інтересу у сферу економічного простору виникає на основі потреби розгляду території у тривимірній площині. Структуризація економічної системи, ґрунтуючись на просторовому підході, дозволяє нівелювати обмеження двовимірності на основі встановлення територіальної та пов'язаної з нею регіональної структури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значне поширення у науковому пошуку набув територіальний підхід, у рамках якого простір виступає домінуючою категорією. Фундаментальні дослідження даного напрямку здійснено низкою економістів-науковців. Так, вітчизняна школа регіоналістів представлена широким колом вчених, серед яких, зокрема, слід виокремити значний внесок М.І. Долішнього [5], М.П. Бутка [1], О.В. Мініної [1], Т.В. Пепи [6], Л.Г. Чернюк [8], концептуальні підходи яких було використано у даній роботі. Зарубіжне наукове поле досліджень економічного простору опановано такими вченими, як: О. Гранбергом [3], П. Кругманом [10], І. Кучінім, Ф. Рянським, В. Радаєвим та іншими. Проте слід відзначити необхідність поглиблення досліджень, у яких трансформація регіонального простору розглядається у контексті інфраструктурного розвитку з урахуванням євроінтеграційного вектору.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є виявлення сучасних тенденцій інфраструктурної трансформації та доміант розвитку регіонального простору у контексті євроінтеграційного вектору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Наразі економічна наука володіє достатньо розробленим понятійним апаратом «економічного простору». Узагальнюючи науковий доробок [1-3, 5-6, 8 та багатьох інших вчених], відзначимо, що економічний простір представлений як динамічна система, яка охоплює ресурсні потоки розвитку, інфраструктурні канали їх просування, а також локалізовані центри управління ними. Отже, регіональний простір ми розглядаємо у контексті економічної території, яка об'єднує множину об'єктів, взаємопов'язаних між собою, що характеризується певним ресурсним потенціалом та людським капіталом. Безумовно, важливою компонентою такого утворення є інфраструктурний комплекс, який відіграє забезпечуючу та поєднувальну роль. В цілому, єдність економічного простору можна розглядати з позицій інституційної однорідності, ринкової цілісності, просторової рівноваги, соціокультурної спільності [10]. З позицій інфраструктурного забезпечення слід зазначити, що в індустріальній економіці єдність на регіональному рівні базувалася на сформованому інфраструктурному «каркасі» території, який був представлений інженерними та транспортними мережами і визначав систему розселення та технологічну цілісність територіальних виробничих комплексів. На нинішньому етапі становлення постіндустріального суспільства контури регіональної приналежності інфраструктури стають розмитими, зростаючу роль відіграють нематеріальні чинники: інформаційна мережа та інші елементи ділової інфраструктури. Це обумовлено зміною організації світового господарства, окремих країн і регіонів та їхнього становища у глобальному просторі.

Особливості сучасного регіонального розвитку є похідними глобалізаційних тенденцій, які охопили світову економічну систему. У контексті інтеграційних процесів, на наш погляд, об'єктивно

обумовленим є базування розвитку на інфраструктурних трансформаціях регіонального простору. Тенденції глобалізації дозволили не тільки поєднати інфраструктурні комплекси окремих країн та регіонів в єдину світову глобальну інфраструктуру, але й змістити акценти розвитку та питання формування конкурентоспроможності на нижчий рівень – регіональний та локальний. На сьогодні «глобальні злиття» відбуваються на основі корпоративних, фінансових і технологічних компетенцій [7]. Отже, інфраструктура виступає не тільки технічним засобом обслуговування, але й інструментом трансформації знань та компетенцій. У зв'язку з цим виокремимо наступні рівні організації інфраструктурного забезпечення потреб регіонального господарства: мережа → інфраструктура → інфокультура [4; 9]. Інфраструктура, яка виступає специфічним видом економічної діяльності, передбачає володіння засобами фізичної мережі, що забезпечує безперервність функціонування, можливість впровадження змін та адаптацію до динамічних потреб [9, с. 42]. Організаційний характер концепту «інфокультура» обумовлений принципами ефективного міжкраїнного співробітництва. Інфокультура в системі глобального інфраструктурного комплексу має провідне значення, оскільки виключно спільні цінності та культура можуть об'єднати відносно автономні елементи на всіх рівнях, а також забезпечити комплексне інфраструктурне забезпечення суб'єктів господарювання [9, с. 42].

При наявності конфлікту інтересів між інфраструктурними рівнями та ланками (галузями) інфокультура слугує засобом системотворення та забезпечує коеволюцію (або взаємний розвиток) її окремих складових. Протиріччя супроводжують інфраструктуру протягом всього періоду її еволюції. Так, інфраструктурна система (зважаючи на природу послуги) не може існувати відокремлено від об'єкту обслуговування, оскільки саме його нормальне функціонування забезпечують результати діяльності інфраструктурного комплексу. З іншого боку, інфраструктура прискорює або уповільнює процеси промислового виробництва, економічний розвиток території та поліпшує умови життя суспільства. Розвинута інфраструктура підвищує інвестиційну привабливість економічної системи на будь-якому рівні господарювання та слугує одним з основних факторів її конкурентоспроможності у глобальному середовищі.

На сьогодні не просто зростає значення інфраструктурного забезпечення, а в умовах поглиблення інтеграційних процесів, посилення глобалізаційних тенденцій та інтенсифікації міжрегіонального і міжгалузевого співробітництва, даний фактор виходить на перший план. Посилюється контрастність у рівні просторового розвитку між окремими територіями в межах національної економічної системи. Все це особливо чітко позначилося для економічного простору прикордонних регіонів, де об'єктивно виникає проблема формування особливого організаційно-економічного механізму взаємовигідного інтеграційного співробітництва сполучених територій різних країн. Важливість інфраструктурного підходу до розвитку економічного простору посилюється, в тому числі, зміною інтеграційного вектору України, зокрема для західних регіонів (для прикордоння з країнами ЄС) та східних і північних регіонів (прикордоння із Росією та Білоруссю) в частині формування можливих сценаріїв їх розвитку.

На регіональні процеси впливають і загальносвітові процеси глобалізації. Вони розмивають як національні, так і регіональні кордони. Наразі подекуди проблеми регіоналізації розглядаються як протидіючі проблемі глобалізації. Проте, глобалізаційні процеси не перебувають у принциповому протиріччі до регіоналізації, а регіональний простір та його компоненти набувають все більшого значення для дій міжнародного характеру суб'єктів ринку.

Економічний простір будь-якого рівня має ієрархічну структуру, яка перебуває в стані динамічної нерівноваги, тобто характеризується центр-периферійною організацією. Рівнями ієрархії регіонального простору виступають центри (локалізація ділової активності навколо промислових об'єктів, біля ресурсної бази, у транспортних вузлах), інтегративні утворення і комплекси, їх всі можна розглядати в якості «точок росту». Отже, процесам просторового розвитку економічної системи притаманне розширення її меж при подальшій внутрішній поляризації на локації, що відображає взаємодію тенденцій глобалізації та регіоналізації.

Для прикордонних областей України процеси регіоналізації будуть проявлятися, на нашу думку, принаймні у двох аспектах.

По-перше, усередині регіону будуть формуватися нові «полюси росту» і центри економічного розвитку, виникнення яких обумовлюється як прогресом науки і техніки, так і необхідністю задоволення виникаючих потреб.

По-друге, процеси регіоналізації в прикордонних регіонах згодом можуть призвести до створення економічно взаємозалежних і взаємодоповнюючих територіальних утворень, що включають прикордонні області України та сусідніх держав ЄС. Такі прикордонні кластери будуть орієнтовані на реалізацію спільної діяльності по виробництву товарів і наданню послуг.

Для прикордонних регіонів «точками росту» виступає інфраструктурний потенціал. Так, після розширення східного кордону ЄС у 2005 р. до кордонів з Україною загострилися проблеми, пов'язані з ефективністю діяльності міжнародних пунктів пропуску, оскільки спостерігається значна відмінність між системою діяльності митних органів України та країн ЄС, що негативно відображається на транскордонній торгівлі. Інтенсифікація транзитних перевезень транспортними коридорами в свою

чергу викрила проблеми на кордонах з Росією та Білоруссю. У зв'язку з цим існує гостра потреба у організації транскордонного сполучення на західному, північному та східному кордонах України, наприклад, у формі транспортно-логістичних центрів, як це поширено у країнах ЄС.

Створення мережі транспортно-логістичних центрів у прикордонних областях України є інструментом ефективного використання економіко-географічного і розвитку інфраструктурного потенціалу прикордонних територій. Позитивним ефектом функціонування таких утворень можна виділити наступне:

– наявність поряд з центром міжнародних пунктів пропуску та транспортних коридорів забезпечує постійний потік споживачів;

– інфраструктура, яка створюється безпосередньо в логістичному центрі та довкола нього (автозаправні станції, кав'ярні, готелі, центр офісного обслуговування і Tax Free, митні агентства, банки, пункти обміну валюти) активує зайнятість і дозволяє підвищити рівень життя місцевого населення;

– виставкові площі для професійної презентації продукції транскордонного регіону, а також умови для реалізації великих контрактів продажу та отримання товарів активізують підприємницьку, інвестиційну ініціативу.

Таким чином, можна констатувати нерозривний зв'язок «точок росту» і логістичної інфраструктури прикордонних регіонів, яку за допомогою мережевого підходу можна об'єднати у прикордонну, а відносно декількох країн – у транскордонну. Отже, для оптимального використання переваг прикордонного розташування регіонів України насамперед необхідно зміцнити їх інфраструктурний потенціал, а саме: розширити та модернізувати швидкісні та об'їзні дороги, залізничні колії, залізничну та прикордонну інфраструктуру, удосконалити систему митного пропуску, підвищити якість ділових послуг.

При утворенні інфраструктурних мереж з метою уникнення монополізації та прояву «егоїстичних інтересів» однієї з країн на ринку інфраструктурних послуг і одночасного забезпечення урегульованості транскордонних утворень, необхідно запровадити загальні для всіх учасників правила, які б набули статусу міжнародних. Варіантом вирішення даної проблеми можуть виступати інфраструктурні стандарти. Одним з прикладів стандартизації у сфері прикордонної інфраструктури є формування концепції конфігурації, способу та технології надання послуги. У цьому сенсі стандартизація має забезпечити всі форми впорядкування і уніфікованості результату послуги, а також процесів і елементів процесів її надання. У сфері прикордонної інфраструктури об'єктами стандартизації можуть виступати прикордонні ресурси і логістичні компетенції, автономні та інтегровані процеси митної, логістичної, інформаційної інфраструктур.

Оскільки стандартизація означає однаковість, багаторазове відтворення певного рішення, то має пов'язані з цим свої переваги і недоліки. До переваг можна віднести:

– можливість раціонального використання ресурсів;

– зниження невизначеності як у споживача, так і у виконавця. Стандартизована послуга зменшує невпевненість споживача відносно можливих результатів послуги, знижує ризик для споживача, дозволяючи йому досить точно прогнозувати параметри послуги. Для виконавця також знижується невизначеність відносно тих дій, які йому необхідно реалізувати для обслуговування клієнта. Зменшується ризик виконавця прийняття неправильного рішення, зробити помилку;

– забезпечення взаєморозуміння за рахунок чіткого усвідомлення своєї ролі, прогнозування дій іншої сторони. Це полегшує взаємодію виконавця як зі споживачами, а також з іншими виконавцями. Крім того, використання стандартних символів, позначень, конфігурацій дозволяє усувати мовні бар'єри й почувати себе впевнено в незнайомому мовному середовищі;

– забезпечення спадкоємності – передачу й закріплення накопиченого досвіду, забезпечення відтворення національних традицій.

Недоліками стандартизації можна вважати, по-перше, відсутність орієнтації на особисті потреби конкретних споживачів – стратегія стандартизації орієнтується на середню, фіктивну потребу групи споживачів. По-друге, можлива втрата гнучкості й інновативності, оскільки стандартизація припускає тиражування одноразово знайденого вдалого рішення.

Висновки та подальші дослідження. Отже, зміна парадигми економічного розвитку суспільства обумовлює диверсифікацію засобів та напрямів розвитку інфраструктури. Розширене відновлення системи інфраструктурного забезпечення території повинно здійснюватись на засадах інноваційності, логістичних компетенцій, екологізації, маркетингу території, гармонізації пріоритетів національного та регіонального розвитку, інтеграції матеріального виробництва і сфери послуг. Значний вплив на еволюцію системи інфраструктурного обслуговування здійснює розвиток інфокомунікацій, перехід до п'ятого технологічного укладу суспільства, взаємопроникнення господарської діяльності підприємницьких структур та нової інформації і сучасних знань.

З огляду на стан інфраструктурного комплексу в цілому та рівень забезпечення послугами, зокрема, необхідність корінної модернізації в цьому секторі є цілком очевидною. Основою перспективного розширеного розвитку інфраструктури України повинна бути інформаційна та

організаційна інтеграція підприємств інфраструктурного комплексу з науковими та інвестиційними структурами.

Література

1. Бутко М.П. Ефективність використання нетрадиційних можливостей регіонального економічного простору в умовах поглиблення інтеграції : монографія / М.П. Бутко, О.В. Мініна. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2013. – 344 с.
2. Василенко В.Н. Архитектура регионального экономического пространства : монография / В.Н. Василенко. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2006. – 311 с.
3. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики / А.Г. Гранберг. – М. : Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2006. – 496 с.
4. Григорак М.Ю. Логістична інфраструктура / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко, О.Є. Соколова. – К. : Автограф, 2010. – 190 с.
5. Долішній М.І. Регіональна політика на рубежі XX-XXI століть: нові пріоритети : монографія / М.І. Долішній. – К. : Наукова думка. – 2006. – 511 с.
6. Пепа Т.В. Регіональна динаміка і трансформація економічного простору України / Т.В. Пепа. – Черкаси: Брама-Україна, 2006. – 440 с.
7. Сонько С.П. Просторовий розвиток соціо-природних систем: шлях до нової парадигми / С.П. Сонько. – Київ: Ніка Центр, 2003. – 287 с.
8. Фащевський М.І. Сутність і структура економічного простору / М.І. Фащевський, Л.Г. Чернюк // Продуктивні сили України. – 2006. – № 1. – С. 21-23.
9. Чухрай Н.І. Формування ланцюгів поставок: питання теорії і практики : монографія / Н.І. Чухрай, О.Б. Гірна. – Львів: Видавництво «Інтелект-Захід», 2006. – 305 с.
10. Krugman P. Complex landscapes in economic geography / P. Krugman // American Economic Review. – 1994, vol. 84, no. 2, p. 412-416.

References

1. Butko, M.P. and Minina, O.V. (2013), *Efektivnist vykorystannia netradytsiinykh mozhlyvostei rehionalnoho ekonomichnoho prostoru* [The effectiveness of the use of alternative opportunities for regional economic space in the deepening integration], monograph, TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Poligraf", Nizhyn, Ukraine, 344 p.
2. Vasilenko, V.N. (2006), *Arkhitektura regionalnogo ekonomicheskogo prostranstva* [The architecture of regional economic space], monograph, ООО "Yugo-Vostok. Ltd", Donetsk, Ukraine, 311 p.
3. Granberg, A.G. (2006), *Osnovy regionalnoy ekonomiki* [Basics of the regional economy], Izd. Dom GU-VSHE, Moscow, Russia, 496 p.
4. Grygarak, M.Yu., Kostiuchenko, L.V. and Sokolova, O.Ye. (2010) *Logistichna Infrastruktura* [Logistics Infrastructure], Avtograf, Kyiv, Ukraine, 190 p.
5. Dolishnii, M.I. (2006), *Regionalna Polityka na Rubezhi XX-XXI stolit: novi priorytety* [Regional policy at the turn of XX-XXI centuries: new priorities], monograph, "Naukova Dumka", Kyiv, Ukraine, 511 p.
6. Pepa, T.V. (2006), *Regionalna dynamika i transformatsiia ekonomichnoho prostoru ukrainy* [Regional dynamics and the transformation of economic space Ukraine], monograph, "Brama-Ukraina", Cherkassy, Ukraine, 440 p.
7. Sonko, S.P. (2003), *Prostorovyi rozvytok sotsio-prirodnykh system: shliakh do novoi paradyhmy* [Spatial development socio-natural systems: the way to a new paradigm], "Nika-Tsentr", Kyiv, Ukraine, 287 p.
8. Fashchevskiy, M.I. and Cherniuk, L.G. (2006), "The essence and structure of economic space", *Produktivni Syly Ukrainy*, no. 1, pp. 21-23.
9. Chukhrai, N.I. and Hirna, O.B. (2006), *Formuvannia lantsiuhiv postavok: pytannia teorii i praktyky* [Formation supply chain: Theory and Practice], monograph, Vydavnytstvo "Intelekt-Zahid", Lviv, Ukraine, 305 p.
10. Krugman, P. (1994), "Complex landscapes in economic geography", *American Economic Review*, vol. 84, no. 2, pp. 412-416.

Рецензент: д.е.н., професор Чернігівського національного технологічного університету М.П. Бутко