

УДК 656.2:651

*Михайло Макаренко*

*Олександр Слободян*

**СУТНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ  
ТА ЇЇ МІСЦЕ У РИНКОВИХ ВІДНОСИНАХ**

*Розглянуто категорію «транспортна інфраструктура», основні етапи її формування, а також економічну сутність, класифікацію. Позначені основні визначення понять транспортної інфраструктури та її роль в економіці України.*

*Ключові слова: транспорт, інфраструктура залізниць, ринок.*

*Рассмотрено категорию «транспортная инфраструктура», основные этапы ее формирования, а также экономическую сущность, классификацию. Обозначены основные определения понятий транспортной инфраструктуры и ее роль в экономике Украины.*

*Ключевые слова: транспорт, инфраструктура железных дорог, рынок.*

*Considered the category «transport infrastructure». The main stages of its formation, as well as its economic essence, classification. The main definitions of transport infrastructure and its role in the economy of Ukraine.*

*Keywords: transport, infrastructure, Railways, the market.*

Сучасна економіка потребує від залізничного транспорту постійного підвищення ефективності експлуатаційної діяльності, конкурентоспроможності наданих транспортних послуг. Перед залізничним транспортом виникає необхідність працювати за європейськими стандартами, згідно з законами і потребами ринку, адаптуючи всі сторони експлуатаційної і комерційної діяльності до змін ринкової кон'юнктури.

Це зумовлює створення на залізничному транспорті нових видів економічної діяльності, зокрема, виділення по окремих видах обліку доходів і витрат інфраструктур, що складає залізничний транспорт. На сьогодні, практично узгоджений наказ Міністерства інфраструктури України щодо затвердження «Порядку визначення майна залізничного транспорту, що передається публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» на праві господарського відання».

Реалізація цього наказу потребує визначення складу витрат за користування послугами інфраструктури і розробки методики їх обліку, що в свою чергу викликає необхідність більш детально вивчати і вирішувати низку питань, пов'язаних з визначенням економічної сутності поняття інфраструктури і визначення її ролі в економіці України.

Варто зазначити, що безпосередньо поняття інфраструктури як економічної категорії вже давно ввійшло в науковий і господарський обіг. Проте досить

© Макаренко М. В., Слободян О. А., 2012

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

тривалий час роль інфраструктури в системі господарювання повністю не була осмислена. У зв'язку з цим важливо визначити науково обґрунтований підхід до визначення сутності і змісту поняття «інфраструктура».

У науковій літературі вже давно не тільки сформульований і обґрунтований процес формування поняття «інфраструктура», а й теоретико-методологічні передумови розвитку інфраструктурної сфери.

Щоб розібратися в теоретичному змісті великої кількості поглядів і думок з обґрунтованості сутності і змісту поняття інфраструктури, потрібно перерахувати провідних науковців, які займалися цим питанням.

Так, глибоке дослідження розвитку поняття «інфраструктура» було здійснене професором Солюсом Г. П. У своїй роботі «Критика сучасних буржуазних теорій фінансів, грошей і кредиту» він зазначає: «Зростаюча роль інфраструктури не могла не привернути уваги західних економістів» [6]. На початку ХХ ст. проводилися дослідження в цій області. Одним з перших проблемами соціальних витрат інфраструктури зацікавився Дж. М. Кларк. У 1905 р. у своєму дослідженні соціальних витрат він довів, що загальні витрати на виробництво товарів значно вище витрат окремих капіталістів [7].

Англійський економіст, основоположник неокласичного напрямку в економічній науці, А. Маршалл у роботі «Принципи економіки» (1910 р.) питання про інфраструктуру розглядав у зв'язку із зовнішньою економією, яка досягається в результаті безоплатного присвоєння корисного ефекту підприємств і галузей інфраструктури. Разом з тим, переважна частина досліджень на цю тему з'явилася в середині 60-х років: інфраструктура стала одним з найважливіших об'єктів економічного аналізу [1].

Варто зазначити, що спочатку термін «інфраструктура» вживався у військовому лексиконі, де він означав комплекс тилових споруд, що забезпечують дію передових ударних частин (склади боєприпасів, озброєнь, обмундирування, продуктів харчування; радарні установки; аеродроми тощо). А в економічну літературу це поняття ввів у середині 50-х років минулого століття американський економіст П. Розенштейн-Родан, який займався проблемами країн, що розвиваються. Після цього цей термін стає поширеним і часто вживаним, але, за висловом західнонімецького економіста У. Сімоніса, йому приписують, залежно від ситуації і від потреби, різний зміст. П. Розенштейн-Родан відносить до інфраструктури, яку він розглядає як фактор економічного розвитку молодих незалежних держав, такі чинники, як шосейні дороги, греблі, залізничні колії, з одного боку, і підприємства комунального обслуговування – з іншого.

Більш глибоке описання з найбільш ранніх визначень інфраструктури було подано американським ученим А. Хіршманом, який під інфраструктурою розуміє так званий суспільний накладний капітал (social overhead capital). У широкому розумінні він долучає до цього поняття суд, охорону громадського порядку, виховання та охорону здоров'я, транспорт, зв'язок, споруди для осушення і зрошення; у вузькому розумінні обмежує його транспортом і енергопостачанням [1].

Крім цього, треба зазначити, що дослідження західними вченими поняття «інфраструктура» супроводжувалося пошуками критерію віднесення тієї чи іншої сфери економіки до даного поняття, що привело до спроб узагальнити характерні для неї риси і виявити основну ознаку.

Так, П. Розенштейн-Родан, Є. Тухтфельд та інші економісти вважають, що інфраструктурні об'єкти характеризуються неподільністю, зовнішнім ефектом, недостатньою рентабельністю, непідпорядкованістю ринковому механізму. Хіршман, крім неподільності інвестицій, великих величин капіталу, широкого

## **ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ**

---

державного втручання, визначає таку рису, як стимулювання господарської активності і неможливість імпорту інфраструктурних споруд. Штолер наголошує на трьох видах ознак інфраструктури: технічних, економічних та інституційних. Технічні ознаки – неподільність споруд, тривалий термін експлуатації. Економічні – інвестиційний характер, зовнішній ефект, висока частка у витратах постійного капіталу, високий ризик інвестицій. Інституціональні ознаки – дефіцит інфраструктурних об'єктів, відсутність ринкових цін, державне регулювання і контроль [1].

На нашу думку, поняття «інфраструктура» ввійшло у вітчизняну економіку із західної економічної науки і стало означати комплекс галузей господарств, які обслуговують нормальне функціонування матеріального виробництва.

Треба підкреслити, що у вітчизняній економічній літературі ця проблема активно розглядалася в 70-х роках. У науковій літературі інфраструктуру поділяють на дві групи: виробничу та невиробничу (соціальну). До першої групи належать галузі інфраструктури, що безпосередньо обслуговують матеріальне виробництво: залізниці і шосейні дороги, водопостачання, каналізацію та ін. До другої групи належать галузі, що частково пов'язані з процесом виробництва: підготовка кадрів, шкільна і вища освіта, охорона здоров'я тощо, а безпосередньо під інфраструктурою розумівся «термін, що з'явився в економічній літературі в кінці 40-х років ХХ ст. для позначення комплексу галузей господарства, що обслуговують промислове і сільське господарство» [2].

При всьому різноманітті формулювання сутності і змісту, поняття інфраструктури на сучасному етапі розвитку має велике значення для функціонування національної економіки і є її невід'ємною частиною. У зв'язку з тим, що роль інфраструктури в економіці постійно зростає, продовжується процес її вдосконалення, теоретичного осмислення та обґрунтування.

Сам термін «інфраструктура» походить від лат. «infra» – нижче, під; «structura» – будова, розташування. Попри широке використання терміна «інфраструктура» існують різні визначення його поняття.

Інфраструктура – сукупність споруд, будівель, систем і служб, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва і забезпечення умов життєдіяльності суспільства [5].

Інфраструктура – сукупність галузей економіки, що забезпечують загальні умови функціонування економіки та життєдіяльності людей [3].

Інфраструктура – сукупність матеріальних і організаційно-правових умов, що забезпечують стабільний економічний розвиток. До матеріальних умов належить наявність розвинутої мережі шляхів сполучення, засобів зв'язку, мереж електро- та водопостачання тощо, а до організаційно-правових – наявність розвинених державних і приватних інститутів, а також стабільної законодавчої бази [6].

Комаров М. П. розглядає інфраструктуру як сукупність матеріально-технічних систем (об'єктів), що забезпечують виконання основної функції в різних сферах і галузях діяльності [4].

Більш змістовне визначення подано у Великій російській енциклопедії: «Інфраструктура – сукупність специфічних форм, методів і процесів, а також споруд, будівель, різних комунікацій, що забезпечують загальні умови і нормальне функціонування економічної, соціальної, екологічної та інших областей життєдіяльності суспільства, його відтворення і розвитку. Ці умови створюються комплексом галузей і сфер економіки, системою техніко-технологічних, організаційно-економічних, соціальних, комунікаційних взаємозв'язків усіх елементів інфраструктури» [1].

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

Отже, під поняттям «інфраструктура» треба розуміти сукупність умов, що забезпечують нормальні умови розвитку економіки і суспільства.

Таким чином, усі визначення поняття «інфраструктура» складаються з двох частин. Причому перша частина є сукупністю різних умов, предметів, галузей, факторів та ін., тобто, це деяка кількість, яка неодмінно забезпечує другій частині, як правило, економіці та суспільству, нормальні умови розвитку. Отже, по суті відрізняється лише перша частина визначення, змінюючи свій зміст.

На наш погляд, це викликано тим, що з розвитком економіки вживання поняття «інфраструктура» без доповнення носить абстрактний характер, оскільки не можна вкласти в одне поняття визначення різних видів інфраструктур, яких існує велика кількість. Більш детальні та глибокі визначення повинні отримати конкретні види інфраструктури.

Виділення різних видів інфраструктури відбувалося поступово, шляхом відокремлення окремих функцій основних виробництв. Так, ще в 70-ті роки були виділені виробнича і невиробнича (соціальна) інфраструктура [2]. Пізніше така класифікація продовжувала зберігатися [4], а також деякими авторами в цьому розрізі розглядалася й інституційна інфраструктура [1, 5]. Комаров М. П. класифікує інфраструктуру також за галузями (функціями) діяльності, за масштабами розвитку та за середовищем [4]. У свою чергу, виробнича інфраструктура також підлягає класифікації за такими ознаками (рис. 1): просторово-виробничі основи, галузеві принципи побудови виробництва, виконання функцій.

Класифікація інфраструктури, подана на рис. 1, не є вичерпною, статичною моделлю, а відображає підходи до класифікації в динаміці й може бути доповнена ознаками та видами інфраструктури відповідно до вимог економіки.

В цілому під виробничою інфраструктурою мають на увазі комплекс галузей, що забезпечує умови реалізації процесів виробництва. Однією із складових даного комплексу і є транспорт.

При віднесенні того чи іншого об'єкта до інфраструктури необхідно визначити основні критерії, за якими можна долучити галузь або об'єкт до даної сукупності. Основними критеріями віднесення транспорту до виробничої інфраструктури є такі:

1. Транспорт не виробляє нову продукцію, а є продовженням процесу виробництва в межах процесу обігу, він лише переміщує продукцію, вже створену іншими галузями господарства, збільшуючи тим самим її вартість на величину транспортних витрат.

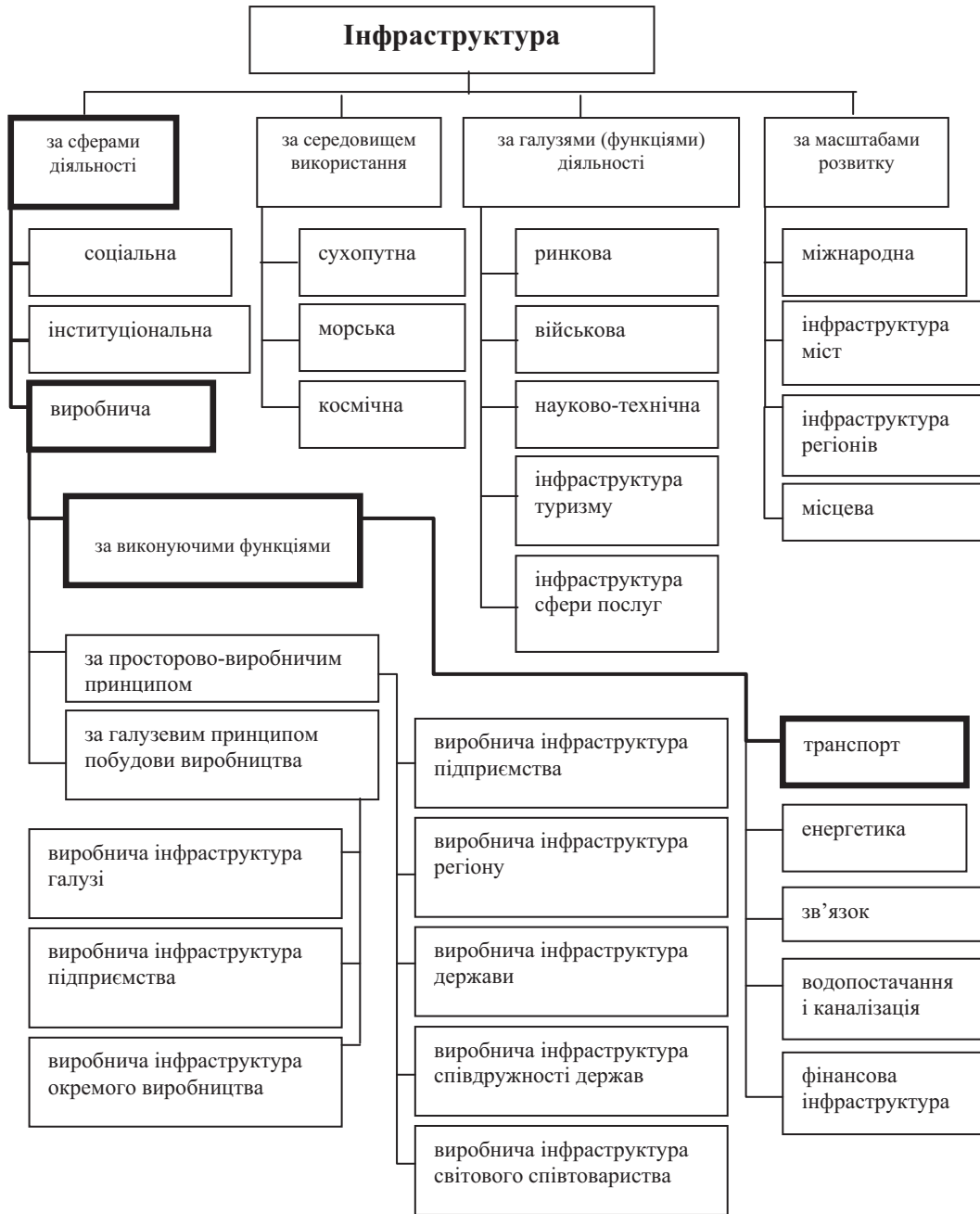
2. Продукція транспорту – перевезення вантажів і пасажирів – є невіддільною від процесу транспортного виробництва. Її не можна накопичити, створити її запаси. Тому проблема резервів на транспорті полягає в створенні не запасів продукції, а резервів пропускну і провізної спроможності.

3. Продукція транспорту не містить сировини. На відміну від галузей промисловості, транспорт зовсім не споживає сировини, зате використовує велику кількість палива, електроенергії, мастильних масел та інших матеріалів.

4. Схема кругообігу капіталу на транспорті відрізняється від кругообігу в промисловості і сільському господарстві: приріст капіталу виступає в ній не в товарній формі, а тільки в грошовій формі.

5. На транспортному ринку реалізується не товар у вигляді нової речі, а сам виробничий процес транспортного комплексу. Отже, вимоги до ефективності та якості роботи транспортної системи належать не тільки до його ринкової продукції, кінцевих результатів транспортної діяльності, а й безпосередньо до транспортного виробничого процесу.

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ



**Рис. 1. Класифікація видів інфраструктури**

Проблеми обґрунтування сутності і змісту поняття «транспортна інфраструктура» надзвичайно актуальні для країн з перехідною економікою, серед яких і Україна. Термін «транспортна інфраструктура» почав використовуватися в українській економіці недавно. Це не дивно, оскільки потреба в інфраструктурі ринкового типу поза ринковою економікою не тільки не може розвиватися, а й взагалі існувати. Разом з тим, невирішеність проблеми транспортної інфраструктури в економічній

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

науці України створює чимало труднощів і для господарської практики, адже вона донині позбавлена системи обґрунтованих рекомендацій щодо створення адекватної до умов України інфраструктури, враховуючи як світовий досвід, так і наші особливості.

На сьогодні в Україні транспорт, як інфраструктура економіки, є специфічною галуззю економіки України, яка бере участь у єдиному виробничо-технологічному процесі виробництва продукції різних галузей господарства, що впливає на рівень транспортних витрат у країні і на загальну ефективність виробництва. І оскільки, транспортна сфера завжди пов'язується із загальним розвитком продуктивних сил, то вона розглядається як одна з найважливіших складових інфраструктури економіки в цілому.

Транспорт у нашій країні представлений такими видами: залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіатранспорт і трубопровідний. Усі його види, виконуючи головну функцію – забезпечення господарського комплексу країни у вантажних і пасажирських перевезеннях, вступають між собою і більшістю сфер виробництва у взаємодію. Це дає підставу розглядати транспорт як систему, а весь механізм формування і розвитку її – у нерозривній єдності з усією економікою країни.

Таким чином, транспортна система – це галузь економіки, до складу якої входять: транспортна мережа всіх видів транспорту, рухомі транспортні засоби, що обслуговують пристрої, обладнання та споруди, а також система управління всіма видами транспорту на всіх рівнях. У цьому сенсі поняття «транспортна система» і «транспорт» тотожні. Дуже часто в економіко-географічній і особливо економічній літературі під транспортною системою розуміють лише мережу шляхів сполучення. Безумовно, шляхи сполучення – одна з найголовніших складових транспортної системи, але зводити транспортну систему тільки до шляхів сполучення не можна.

Будучи однією з основних складових виробничої інфраструктури економіки, транспорт, у свою чергу, має «власну» інфраструктуру. Інфраструктура транспорту і сукупність транспортних засобів є основою транспортної системи країни (рис. 2).

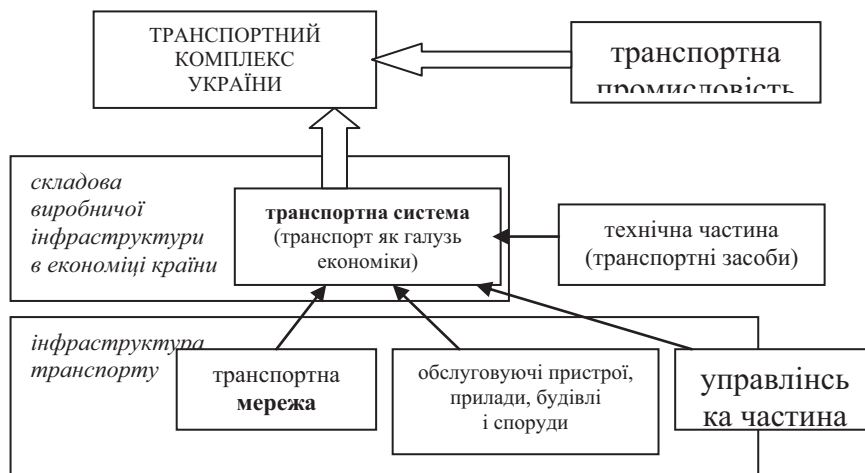


Рис. 2. Формування поняття «інфраструктура транспорту»

---

## ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

---

До транспортних засобів належать повітряні судна, залізничний рухомий склад, морські й річкові судна, що використовуються з метою торговельного мореплавства або судноплавства, для перевезення пасажирів, рухомий склад автомобільного й електричного міського наземного пасажирського транспорту і т.д.

Інфраструктура транспорту – це реальна транспортна мережа, яка використовується для перевезень вантажів і пасажирів, а також управлінська структура, що забезпечує ефективне використання транспортних засобів і постійних обслуговуючих пристроїв.

Об'єкти транспортної інфраструктури містять у собі залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також ті, що забезпечують функціонування транспортного комплексу – будівлі, споруди, пристрої й устаткування.

Інфраструктура транспорту відіграє ключову роль у розвитку транспортної системи України і підлягає подальшому детальному вивченню.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Велика російська енциклопедія*: у 30 т. / Голова наук.-ред. ради Ю. С. Осипов; За ред. С. Л. Кравець. – М.: Велика російська енциклопедія, 2008. – Т. 11. – 767 с.
2. *Велика радянська енциклопедія*. – М.: Радянська енциклопедія. [Електронний ресурс], 1969–1978. Режим доступу: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/90931/Инфраструктура>. – Дата доступу: 05.10.2011.
3. *Велика енциклопедія*: у 62 т. – Т. 19. – М.: ТЕРРА, 2006. – 592 с.
4. *Комаров М. П.* Інфраструктура регіонів світу: навч. посібн. / М. П. Комаров. – СПб, Видав. Михайлова В. А., 2000. – 347 с.
5. *Республіка Білорусь*: Енциклопедія: у 6 т. – Т. 3 / редкол. Г. П. Пашко [та ін.]. – Мінськ: БелЕн, 2006. – 896 с.
6. *Солос Г. П.* Критика сучасних буржуазних теорій фінансів, грошей і кредиту.
7. *Економічна історія*: Навчальний посібник / Юхименко П. І. – К.: Вікар, 2004. – 341 с.