

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА: ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ

Розглянуто еволюцію теоретичних засад формування і розвитку інфраструктури, а також тенденції формування та розвитку транспортної інфраструктури на регіональному рівні у взаємодії з виробничим процесом.

Постановка проблеми. Транспорт є однією із галузей економічної інфраструктури, яка, крім усіх видів магістрального транспорту, містить у собі енергетику, зв'язок, комунальне господарство, систему матеріально-технічного постачання, а також такі інженерні споруди, як греблі, мережі іригаційних і дренажних каналів. Поняття інфраструктури слугує, таким чином, загальним поняттям для позначення багатьох видів діяльності. Термін «інфраструктура» (від лат. *infra* – нижче, під і *structura* – будівля, розташування) вживається для позначення комплексу складових частин загального облаштування економічного життя, що носять характер підпорядкування і забезпечують нормальну діяльність економічної системи в цілому. Рівень розвитку транспорту в країні в певній мері визначає рівень розвитку її цивілізації. Тому недооцінка значення транспорту в державі може досить негативно позначитись на економіці країни.

В останні роки багато вітчизняних і закордонних економістів [1,2] у своїх дослідженнях з ринкової економіки велику увагу приділяють ролі інфраструктури в економіці суспільства. Але, незважаючи на те, що багато елементів інфраструктури вже досить давно перебувають в полі зору закордонних і вітчизняних економістів, залишається ще чимало дискусійних і

неясних проблем по даній тематиці, які потребують подальшого вивчення і уточнення окремих її компонентів, важливість яких набула особливе значення в період становлення ринкової економіки.

Мета дослідження. Метою статті ми визначаємо дослідження еволюційних аспектів зміни поняття транспортної інфраструктури, проблем її формування та розвитку.

Виклад основного матеріалу. В історичному аспекті розвиток інфраструктури пов'язується з укрупненням матеріального виробництва, поглибленням суспільного поділу праці, розвитком товарного обміну. На певному етапі розвитку цього процесу від виробництва починають відділятися функції по його обслуговуванню, які поступово перетворюються в самостійні види діяльності, сукупність яких і представляє інфраструктуру. При цьому в її розвитку чітко виявились такі тенденції, як з одного боку, удосконалювання інфраструктури при переході суспільства на новий більш високий рівень розвитку цивілізації, з іншого, фундаментальна визначальна роль інфраструктури, як необхідна умова цивілізованого розвитку суспільства. Особливо слід зазначити тенденцію посилення ролі держави в організації і управлінні інфраструктурою.

До наукового розуміння економічної суті і ролі інфраструктури західна і вітчизняна економічна наука йшла дуже повільно і довго. Вперше термін «інфраструктура» з'явився в економічній літературі на початку 40-х років минулого сторіччя в працях німецького економіста Х. Зінтера та американського економіста П. Розенштейна-Родана [3]. Останній ввів поняття «інфраструктура» стосовно до «усіх умов навколишнього суспільного середовища, необхідним для того, щоб приватна промисловість була в змозі робити перший ривок» і включав в неї «базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких передують більш швидко окупним і прямо продуктивним інвестиціям».

Згодом склад інфраструктури суттєво розширювався в зв'язку з ускладненням суспільного виробництва, його інформатизацією, розвитком нових технологій і нових факторів виробництва. Вже в 60 – 70-ті роки

відомий німецький дослідник Г. Йохімсен у своїй роботі «Теорія інфраструктури» [4] визначав її як сукупність матеріальних, інституціональних і індивідуальних умов, наявних у розпорядженні господарських одиниць і відповідних до вирівнювання доходів, пов'язаних з рівною продуктивністю факторів, що дозволяють при доцільному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію і можливо найвищий рівень господарської діяльності.

В 40 – 50-ті роки ХХ століття термін «інфраструктура» практично увійшов у науковий обіг і у вітчизняній економічній літературі, де її стали розглядати як допоміжну, відособлену від виробничої діяльності систему, що надає послуги і блага учасникам основного виробництва, надання і споживання яких забезпечує безперервність процесу суспільного відтворення і життєдіяльність індивідів.

У процесі розвитку економіки змінювався підхід до класифікації інфраструктури. У дореформений період стосовно до економіки в цілому були виділені як самостійні системи такі її види як виробнича, соціальна й інституціональна.

Виробнича інфраструктура містить у собі галузі або господарські самостійні ланки, що не входять до складу виробничих підрозділів. Цими ланками є: транспортно-постачальницька, водно-енергетична, інформаційна, екологічна (природно-охоронна), ділового обслуговування, заготівельно-торгівельна, іригаційно-меліоративна, магістрально-комунікаційна.

Елементи виробничої інфраструктури не створюють новий продукт у його матеріально-істотній формі, а лише створюють умови для його виробництва, збільшуючи його у вартіснім виразі, що в межах держави виражається в зростанні національного доходу. Надаючи послуги, виробнича інфраструктура забезпечує безперервність обороту всіх форм і частин сукупного суспільного продукту, сприяючи тим самим нормальному функціонуванню і поступальному розвитку базисних галузей народного господарства, а також самого інфраструктурного комплексу.

Соціальна інфраструктура включає такі галузі як торгівля, охорона

здоров'я, освіта і культура, пасажирський транспорт і зв'язок, що обслуговують населення, а також комунікаційні споруди, готельне господарство, громадське харчування, систему установ відпочинку і туризму та інші підрозділи невиробничої сфери. Вона створює умови відтворення та життєдіяльності населення за допомогою задоволення його потреб в різних послугах невиробничого характеру з метою підвищення рівня життя і всебічного розвитку.

З позиції суспільного виробництва особливістю соціальних послуг є те, що вони зникають разом з їх споживанням, що обумовлює зниження, а не збільшення національного доходу і валового суспільного продукту на величину фонду споживання.

Функціональне призначення інституціональної інфраструктури полягає в наданні громадсько-корисних невиробничих послуг наукового, управлінського, правоохоронного і захисного характеру, на рівні всього суспільства в цілому. В її організаційно-галузевий склад включаються громадські організації, органи загальнодержавного управління, служби безпеки і внутрішніх справ, митні і антимонопольні органи, наукові організації загальнотеоретичного напрямку досліджень, установи системи кредитування і страхування та інші.

Перехід до ринкової економіки спричинив формування різних ринків, поява нових господарюючих суб'єктів і ринкових функцій, поглиблення спеціалізації в сфері обігу.

У зв'язку з цим виникла потреба в наданні широкого спектра як загальноринкових, так і специфічних послуг (торговельно-посередницьких, зовнішньоекономічних, інформаційних, фінансово-кредитних та ін.) і створенні спеціалізованих підприємств і організацій, що надають ці послуги. Почала складатися нова модель інфраструктури – ринкова. Оскільки ринкова інфраструктура є відносно новою категорією, то стосовно до її структурних елементів і їх систематизації в економічній літературі до останнього часу не склалось єдиної точки зору. В самому загальному змісті до неї відносять: банки, біржі, ярмарки, страхові компанії, консультаційні і

маркетингові служби та ін. Однак у різних джерелах має місце тенденція трансформації окремих елементів виробничої і інституціональної інфраструктури в ринкову.

Крім класифікації інфраструктури за функціональною ознакою її класифікують і за рядом інших ознак: територіальному, галузевому, формі власності та ін. За територіальною ознакою інфраструктура може бути локальною, регіональною, національною, міждержавною. З розвитком світової торгівлі стала формуватися міждержавна інфраструктура (транспортна, інформаційна, торговельна та ін.).

Національна інфраструктура має, як правило, міжгалузевий і міжрегіональний характер, тобто вона містить в собі галузі і служби, що обслуговують функціонування народного господарства в цілому. Це єдина транспортна система, єдина енергетична система, зв'язок та ін.

До регіональної інфраструктури прийнято відносити об'єкти, розташовані на деякій обмеженій території і які забезпечують підприємства матеріального виробництва, організації та установи невиробничої сфери, а також населення цієї території, послугами з транспортування і зберігання продукції, передачі інформації, переміщенню людей, постачанню матеріальних ресурсів, в тому числі водою, теплом, газом, електроенергією. Регіональна інфраструктура залишається елементом у системі міжрегіональних господарських зв'язків і в той же час є важливим районоутворюючим фактором. Ця подвійність багато в чому визначає характер функцій і обсяги робіт, що виконуються інфраструктурними об'єктами, розташованими на даній території, міру участі в її розвитку, економічні відносини зі споживачами інфраструктурних послуг.

Розвиток інфраструктури регіону, як і розвиток інфраструктури всієї економіки, вносить істотний вклад в розвиток продуктивних сил суспільства за допомогою підвищення ефективності процесів виробництва і надання комплексу послуг господарюючим суб'єктам, що створюють сприятливі умови для його розвитку. Недостатньо високий рівень розвитку інфраструктури в

багатьох регіонах країни в цей час є причиною низької інвестиційної привабливості регіону і слабкої ділової активності регіональних ринків.

Національна і регіональна інфраструктура крім міжгалузевого характеру може мати і вузькоспеціалізований характер, обслуговуючи яку-небудь окрему галузь або сферу економіки – енергетику, промисловість, агропромисловий комплекс, транспорт та ін. В останньому випадку інфраструктуру транспорту слід розглядати з одного боку, як частину народногосподарської інфраструктури, з іншого, як частину великого багатогалузевого утворення – транспортного комплексу.

Транспортна інфраструктура, яка забезпечує перевезення вантажів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, експлуатовані Укрзалізницею і промисловими підприємствами, автомобільні дороги, у тому числі дороги загального користування, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу.

Інфраструктура транспорту – це транспортна мережа, яка складає основу виробничо-технічної бази транспортної системи. Вона пов'язує господарських суб'єктів усієї транспортної системи, забезпечуючи міжгалузеву взаємодію в її межах.

Із просторової точки зору підприємства і організації інфраструктури транспорту утворюють господарське оточення транспортних підприємств і населення, формують матеріальні і фінансові потоки, мережеві системи. Вузлами цих мереж є підприємства і організації різних видів транспорту. «Відносини між елементами цієї мережі носять конкретний вузькоспрямований характер, так що випадання з мережі одного або декількох вузлів викликає «конвульсивну» реакцію, усунення наслідків якої вимагає перебудови значної частини мережі». Цей висновок, зроблений німецьким економістом Г.Б.Клейнером, говорить про комплексний характер інфраструктури і про її важливу роль у забезпеченні стійкого функціонування не тільки транспортної системи країни, але і її економіки в цілому.

Щодо форми власності, інфраструктурні об'єкти можуть належати державі, області, місту. Вони можуть бути приватними, приватно-державними, кооперативними. Розвиток державного, обласного та міського секторів базується на коштах бюджетів всіх рівнів, приватні – на приватних коштах юридичних і фізичних осіб. Приватний сектор переважає в тих сферах, де висока обіговість коштів (торговельні, фінансові, страхові, побутові і інші послуги); державний і комунальний – у сферах, доступність послуг яких повинна гарантуватись і забезпечуватись за рахунок суспільних коштів (охорона здоров'я, освіта, культура).

У всіх розвинених країнах інфраструктура є об'єктом підвищеної державної уваги і участі. Це визначається двома групами факторів, до яких слід віднести: суспільний характер користування послугами і більш низькі значення практично всіх основних показників інвестиційної привабливості: тривалий строк окупності; висока вартість (розмір капітальних вкладень); більші технічні, економічні і політичні ризики; тривалий період амортизації основних фондів. Ці фактори в умовах високої ролі інфраструктури у розвитку країни ведуть до того, що як писав П. Самуельсон [1], «державна свідомість йде на інвестиції в інфраструктуру, тому що збільшення загального допоміжного капіталу створює невідчутні вигоди, від яких не можна очікувати грошових прибутків приватним інвесторам, тому що масштаби деяких з них занадто великі для обмежених ринків приватного капіталу, а інші будуть окупатись протягом тривалого періоду».

Оскільки транспорт є загальною умовою матеріального виробництва, він має інфраструктурний характер. Важливою особливістю транспортної системи є її тісний взаємозв'язок з виробництвом. В еволюції їх взаємин виділяють три стадії.

На першій стадії виробництво і транспорт перебували в безпосередній єдності, між ними не можна було провести розмежувальну рису.

На другій стадії вони сформували самостійні системи, які функціонують, і розвиваються досить автономно. При цьому транспорт виділився в самостійну народногосподарську галузь зі стійкою внутрішньою структурою, власними

критеріями (максимізація пропускної здатності транспортних магістралей) і показниками роботи (облік транспортних витрат і показниками роботи в тонно-кілометрах). Саме на цій стадії розвитку у цей час перебуває транспортна система України.

На третій стадії виробництво і транспорт повинні об'єднатися в таку виробничо-транспортну систему, в межах якої вони взаємодіють як окремі підсистеми. При цьому змінюються не тільки цільові функції обох підсистем, але і критерії, і показники їх роботи. На перший план виступає завдання мінімізації витрат при їх взаємодії.

Однак подальший розвиток транспорту, на відміну від попереднього етапу, коли важливим фактором у процесі розвитку географічного поділу праці було зниження транспортних витрат, у майбутньому для України на провідне місце висуваються такі параметри транспортної системи, як здатність швидко і надійно пропускати вантажопотоки великої потужності, з одного боку, і поглинати «сплески» вантажо- і пасажиропотоків – з іншої.

Висновки. Таким чином, в міру розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватись відповідно до динаміки попиту на транспортні послуги. Гнучкість, еластичність транспорту, можливість працювати в різних, в тому числі ймовірнісних, режимах, реалізовувати «пікові» потреби в перевезеннях – ось ті вимоги, які висуваються сучасним транспортним системам.

Глобалізація економіки і розвиток міжнародної торгівлі в другій половині ХХ століття, зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни і її транспортної складової найважливішим фактором її конкурентних переваг. В економічній літературі [1-3] виділяють 3 етапи досягнення конкурентних переваг країн. На першому етапі вони забезпечуються за рахунок великих запасів базових ресурсів – природних, трудових (некваліфікована дешева робоча сила), на другому – за рахунок великого інвестування, на третьому (сучасний період) – за рахунок інновацій і змін. Тобто, в теперішній час успіх у міжнародній конкуренції визначають не стільки самі фактори, скільки їх ефективне використання.

Світова практика показує, що конкурентні переваги створюються і знаходяться в тісному взаємозв'язку з місцевими умовами, тобто з відповідною інфраструктурною облаштуваністю. Таким чином, створюючи найбільш сприятливі інфраструктурні умови, розбудовуючи міжнародні транспортні коридори, країна забезпечує собі лідерство в міжнародній конкуренції і економічному зростанні в цілому.

Список літератури

1. Самуэльсон Пол Э., Нордхаус Вильям Д. Экономика: Пер. с англ.. — 16.изд. — М.; СПб.; К. : Издательский дом "Вильямс", 2003. — 680с.
2. Макконнелл Кэмпбелл Р., Брю Стэнли Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Пер.с англ. 11-го изд. / Е.С. Иванова (пер.). — Репр. изд. — К. : ХаГар, 2000. — 785с.
3. Paul N. Rosenstein-Rodan The New International Economic Order, 1981. — P.121
4. Jochimsen R. Theorie der infrastructur – Tubingem, 1996. – P. 57.