

УДК 338.49 : [338.45 : 629.33/.36]

СУПЕРСИСТЕМА «АВТОТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА»: СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ БУДОВИ*Шевчук Я. В*

Розглянуто суть та особливості розвитку автотранспортної інфраструктури. Аналізується місце і склад основної автотранспортної інфраструктури в транспортній інфраструктурі. Визначено її підсистеми та функції які вона виконує.

Ключові слова: транспорт, інфраструктура, транспортна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура, автомобільний транспорт, автомобілебудування, транспорт, автошляхи.

Проблемність дослідження автотранспортної інфраструктури полягає в тому, що науковці і фахівці ототожнюють її економічний зміст із суттю автотранспортної сфери як виду економічної діяльності. Сучасних економістів хвилює ряд наступних важливих питань, а саме: як слід розвивати автотранспортну інфраструктуру країни, щоб вона забезпечувала розвиток самого автомобільного транспорту, соціально-економічне зростання територіальних суспільних систем різного ієрархічного рівня, сприяла збільшенню валютних надходжень до бюджету країни, забезпечувала ефективність виробництва товарів і послуг та належні обсяги пасажирських і вантажних перевезень тощо.

Тому метою статті є поширення наукового дослідження ролі та сутності автотранспортної інфраструктури та визначення основних підсистем, які забезпечують її функціонування.

З розвитком автомобілебудування відбулося ототожнення таких понять як сфера автотранспорту, вид економічної діяльності «автомобільний транспорт» та автомобільна інфраструктура. Власне на цьому акцентує увагу Л.Т. Шевчук, пояснюючи таке ототожнення наступним чином: якщо спочатку під інфраструктурою розуміли поєднання діючих споруд, будівель, мереж, що прямо не беруть участі у виробництві матеріальних благ, але необхідні для самого процесу виробництва і які можна об'єднати у певні однорідні-групи галузі, виділяючи виробничу, інженерну, соціальну, транспортну, екологічну інфраструктуру, то тепер в поняття «інфраструктура» вкладається майже такий самий зміст, як і в поняття «галузь» [7, с. 49.].

З практики господарювання таке ототожнення перейшло в сферу наукових досліджень. Одні дослідники акцентували свою увагу на автотранспортній інфраструктурі, а інші – на виді економічної діяльності «автомобільний транспорт» чи на автотранспортних комплексах.

Як зазначає І.В. Бутирська від появи терміна інфраструктура, серед дослідників не припиняються дискусії та пошуки адекватного тлумачення і висвітлення цього економічного феномена [2, с. 17.]. Якщо справді інфраструктура ототожнюється з галуззю то економічний зміст понять «інфраструктура» і «галузь» буде також тотожним. І.В.Бутирська вбачає специфіку в економічному змісті поняття «інфраструктура». Здійснений нею аналіз найважливіших теоретичних та методологічних підходів з різних точок зору і причин виокремлення інфраструктури в самостійний комплекс дозволили І.В. Бутирській виразити її економічну сутність через дефініцію, що відображає визначену систему економічних відносин у зв'язку з відповідним блоком продуктивних сил [2, с. 17.].

І.В. Бутирська вважає, що призначення інфраструктури та її роль у забезпеченні стійкого розвитку економіки регіону краще відображає наступне визначення: інфраструктура регіону - це невід'ємна структурна одиниця господарського комплексу регіону, яка забезпечує створення загальних умов для ефективного управління регіональним розвитком та функціонуванням усіх його сфер і видів діяльності [2, с.17.].

В той же час в довідковій літературі інфраструктура в найширшому розумінні слова тлумачиться як сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять в ці галузі, видів їх діяльності, покликаних забезпечувати, створювати умови для нормального функціонування виробництва і обігу товарів, а також життєдіяльності людей. При цьому розрізняють виробничу і соціальну інфраструктуру. Зазвичай в інфраструктуру включають дороги, зв'язок, транспорт, складське господарство,

зовнішнє електропостачання, водопостачання, спортивні споруди, озеленення, підприємства по обслуговуванню населення. Інколи до інфраструктури відносять науку, освіту, охорону здоров'я [5, с. 157 – 158.].

Однією з праць, де розкривається аналіз різноманітних підходів до визначення термінологічної суті інфраструктури як економічної категорії, є монографія кримських вчених «Автотранспортний комплекс як об'єкт регіонального управління» [1] (2009). Але серед підходів виділяються наукові школи, які тлумачать інфраструктуру в традиційному сенсі слова, тобто як сукупність матеріально-технічних систем чи об'єктів які забезпечують виконання основних функцій в різних сферах і галузях діяльності. Серед представників таких поглядів називаються вчені: Комаров М.П., Власов В.В., Черняєвський І.Ф. [1, с.11.].

Ми поділяємо точку зору кримських вчених [1, с.12.], які вважають, що найбільш точно відобразили призначення і суть інфраструктури Павлов Ю.М. і Аблаєв Е.Б. в роботі «Регіональні дослідження за кордоном» (1973) [6, с.115.], відзначаючи наступні особливості інфраструктури: по-перше, всі складові інфраструктури не створюють матеріальних цінностей і затрати на її створення окупуються при умові ефективного функціонування виробничих галузей; по-друге, сучасне виробництво не може розвиватися без попередньо створеної інфраструктури; по-третє, рівень розвитку інфраструктури визначає можливості всестороннього розвитку регіону.

Ми не будемо вдаватися в деталі визначення інфраструктури в дослідженнях інших вчених (про це вже сказано багато в різних працях), а на основі здійсненого нами дискурсивного історичного екскурсу, тобто логічних міркувань, викладених здійснених відповідно до хронологічних особливостей, дамо власне тлумачення поняття автотранспортна інфраструктура. Але спочатку зазначимо, що таке тлумачення пов'язане з розкриттям змісту автотранспортної системи, як виду економічної діяльності. Остання стала об'єктом детального вивчення такими вченими як Муромець Н.С., Чорноус О.І. в роботі «Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону» (2010), де наголошується, що основним завданням такого виду економічної діяльності є забезпечення ефективного функціонування ринку автотранспортних послуг [4, с.15.]. При цьому вони вважають, що «ринок автотранспортних послуг» варто розглядати як сукупність організаційно-економічних відносин між зареєстрованими на території України юридичними особами, індивідуальними підприємцями, які здійснюють перевезення і транспортно-експедиційну діяльність на автомобільному транспорті і споживачами цих послуг.

На нашу думку, виробництво автотранспортних послуг, яке лежить в основі виду економічної діяльності автотранспортної системи, слід розглядати відокремлено від ринку автотранспортних послуг: перед тим як щось продавати чи купувати, це щось треба виробити. А, тому вважаємо, що види економічної діяльності транспорту слід розглядати як сукупності дій результатом яких має бути виробництво однотипних чи подібних послуг. Це означає, що наша думка в цьому випадку збігається з позицією викладеній в КВЕДі [4, с.15.].

З'ясувавши це можемо перейти до викладу власних поглядів на автотранспортну інфраструктуру регіону. Вважаємо, що автотранспортна інфраструктура поділяється на основну і допоміжну. В найширшому сенсі, основна автотранспортна інфраструктура – це сукупність об'єктів рухомого складу (легкові, вантажні автомобілі, автобуси, тролейбуси трамваї, тощо) та нерухомого – точкових матеріальних автотранспортних об'єктів (автозаправочні станції - АЗС, станції технічного обслуговування - СТО, автотранспортні підприємства – АТП, паркінги) та лінійних (автодороги, естакади, мости, тунелі), які безпосередньо не приймають участі у виробництві автотранспортних послуг, але без них таке виробництво відбуватися неможливе. Наше бачення місця автотранспортної інфраструктури в системі транспортної інфраструктури представлено на рис. 1.

Очевидно, що ми розглядаємо автотранспортну інфраструктуру як відносно самостійну ланку транспортної інфраструктури. При цьому, згідно з рис. 1. в складі транспортної інфраструктури розрізняють такі інфраструктурні підсистеми як автотранспортна, повітряна, морська, залізнична та трубопровідна. До складу допоміжної автотранспортної інфраструктури слід віднести на нашу думку навчальні заклади, які готують спеціалістів для її обслуговування; проектні інститути; науково-дослідні інститути та інші установи, які необхідні для ефективної експлуатації автотранспортної інфраструктури загалом.

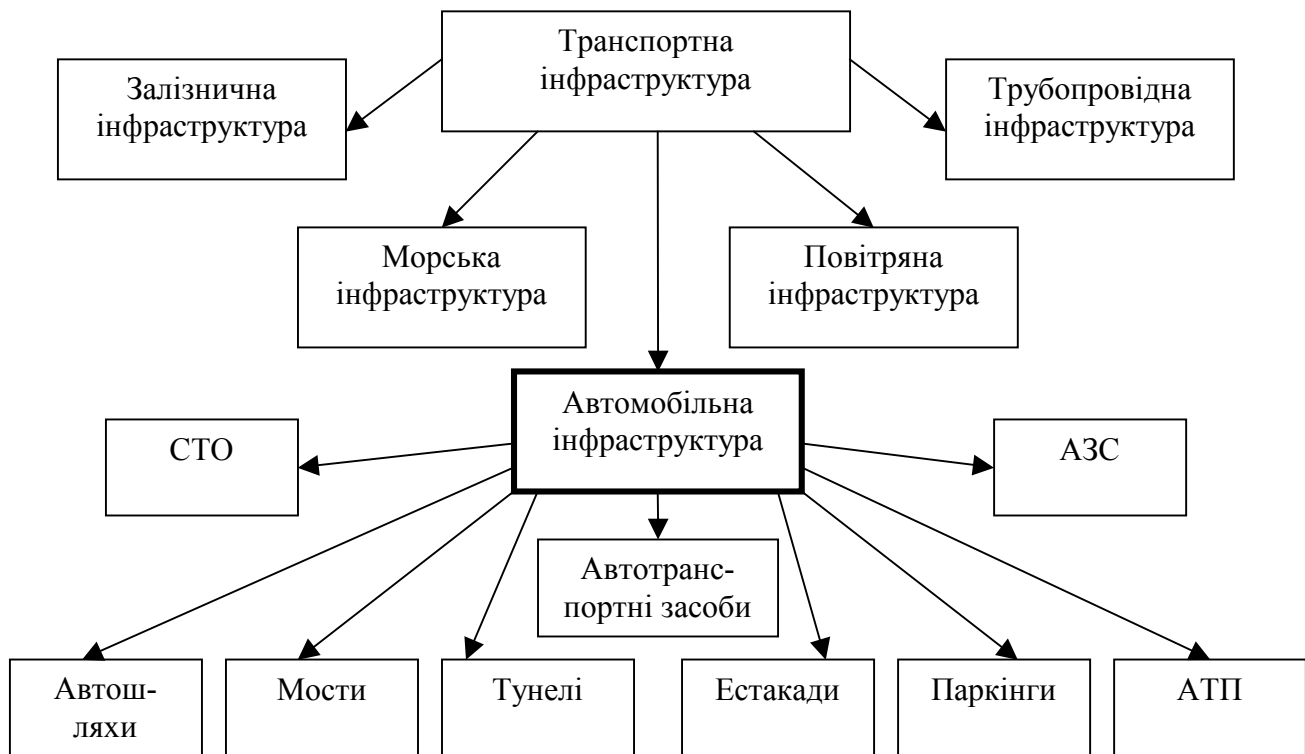


Рис. 1. Місце і склад основної автотранспортної інфраструктури в транспортній інфраструктурі

В результаті ототожнення автотранспортної інфраструктури в економіці утвердилось поняття «автомобільний транспорт». При цьому сформулювалася загальновизнана думка, що автомобільний транспорт є в наш час найпоширенішим видом транспорту. Як уже згадувалося вище, автомобільний транспорт як вид економічної діяльності в наш час ототожнюється з поняттям «автотранспортна інфраструктура».

Детальний аналіз використання основної і допоміжної автотранспортної інфраструктури на різних територіальних ієрархічних рівнях дозволив зрозуміти причини і особливості такого ототожнення. Так використання окремих елементів автотранспортної інфраструктури таких як точкові та лінійні об'єкти на локальному рівні дозволяє задовольняти окремі потреби населення чи виробництва. Наприклад автозаправка недалеко від житлового мікрорайону може бути орієнтована на обслуговування його мешканців. Таке локальне територіальне утворення автотранспортної інфраструктури ми назвали елементарно-функціональною автотранспортною інфраструктурою рис.2.



Рис.2. Елементарно-функціональна автотранспортна інфраструктура

Якщо основні і допоміжні елементи автотранспортної інфраструктури обслуговують автомобільний транспорт то ми маємо справу з уніфікованою автотранспортною інфраструктурою. Оскільки всі елементи автотранспортної інфраструктури забезпечують функціонування однотипних видів економічної діяльності під загальною назвою автомобільний транспорт, які виробляють подібні

(транспортні послуги). При цьому якщо уніфіковано-функціональна інфраструктура обслуговує інші види економічної діяльності (крім автомобільного транспорту) то ми маємо справу з компонентно-функціональною автотранспортною інфраструктурою (рис. 3.).

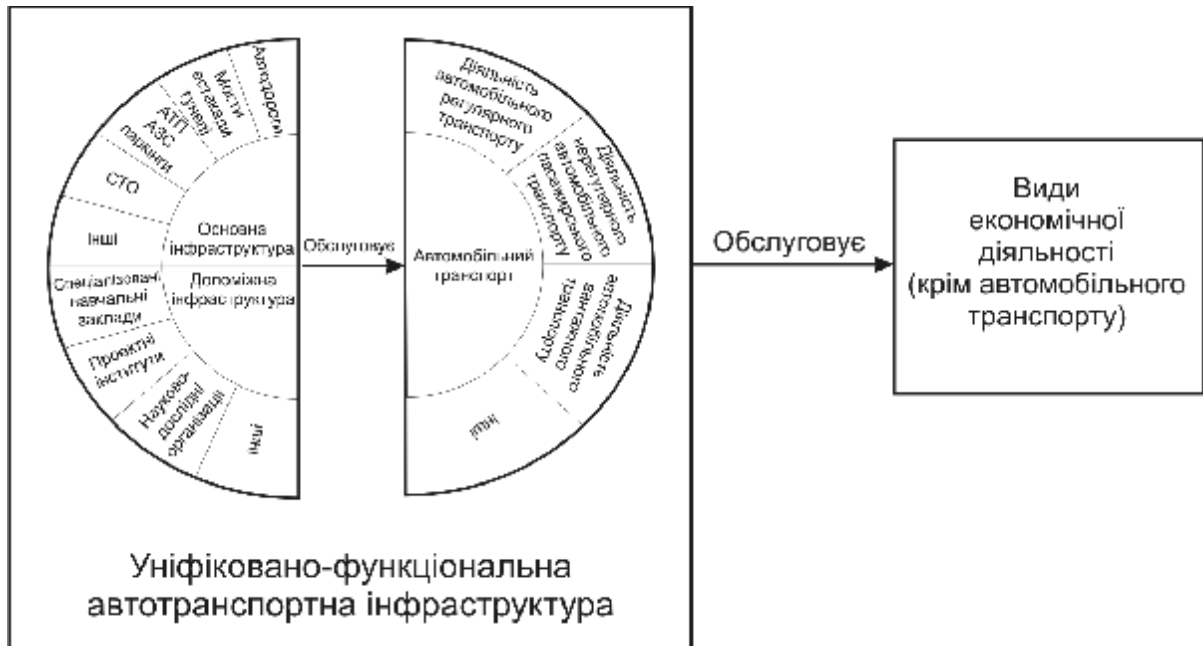


Рис. 3. Компонентно-функціональна автотранспортна інфраструктура

Частина уніфіковано-функціональної автотранспортної інфраструктури, що обслуговує територіальні суспільні системи різного ієрархічного рівня, то - це системно-функціональна автотранспортна інфраструктура (рис. 4.).



Рис. 4. Системно-функціональна автотранспортна інфраструктура

Частину уніфіковано-функціональної автотранспортної інфраструктури, яка обслуговує населення, можна назвати демографічно-функціональною автотранспортною інфраструктурою (рис. 5.).

Всі підсистеми автотранспортної інфраструктури є тісно взаємопов'язаними між собою оскільки мають спільні елементи і їм притаманні однотипні функції (обслуговування). Вони всі взаємодіють між собою, в результаті чого чітко окреслюється суперсистема «автомобільна інфраструктура», експлуатація якої дає можливість отримати синергетичний ефект. Наше бачення взаємодії підсистем автотранспортної інфраструктури наведено на рис.6.

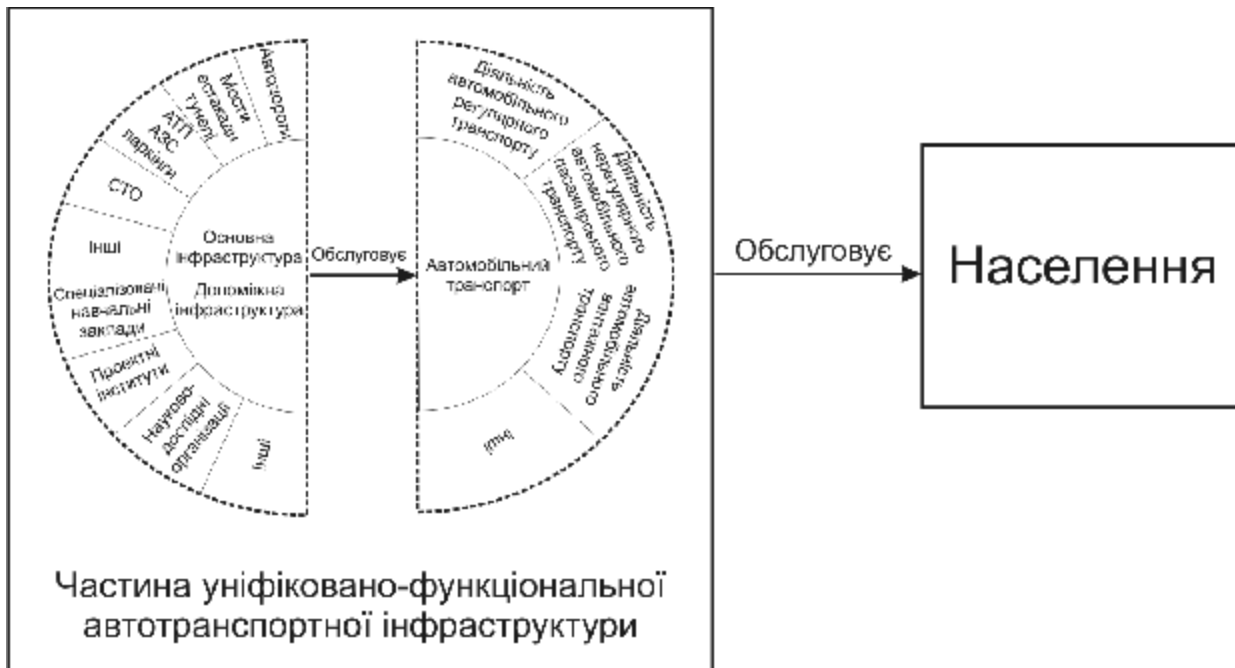


Рис. 5. Демографічно-функціональна автотранспортна інфраструктура



Рис. 6. Взаємозв'язок підсистем в суперсистемі «автотранспортна інфраструктура»

Суперсистема «автотранспортна інфраструктура» виконує таку функцію, яку не виконують її окремі підсистеми. Цією функцією є автотранспортне обслуговування українського суспільства, яке повинно забезпечити суспільно-політичний та соціально-економічний розвиток.

ВИСНОВКИ

Приймаючи до уваги вищенаведене, можливо зробити висновок відносно ролі автотранспортної інфраструктури у розвитку територіальних систем, яка полягає у забезпеченні умов щодо організації транспортних перевезень, а також надання автотранспортних послуг населенню. Наведені теоретичні підходи дозволяють обґрунтувати необхідність поглибленого вивчення характеру функціонування транспортної інфраструктури як компоненти, що створює умови для здійснення процесів життєдіяльності суспільства. Тому вважаємо за доцільне розробку комплексу організаційно-економічних заходів щодо розвитку автотранспортної інфраструктури, спрямованих на формування нової транспортної концепції розвитку країни та її регіонів, яка враховує особливості соціально-

економічного розвитку, рівень антропогенного навантаження на природне середовище, видову структуру територіальної концентрації виробництва, а також конфігурацію та особливості рельєфу території.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бережная И. В. Автотранспортный комплекс как объект регионального управления / И. В. Бережная, Е. А. Михуринская, В. В. Малахова — Симферополь : Национальная академия природоохранного и курортного строительства, 2009. — 176 с.
2. Бутирська І. В. Інфраструктура забезпечення регіонального розвитку: проблеми та шляхи їх вирішення / І. В. Бутирська — Чернівці : Книги-XXI, 2006. — 238 с.
3. Муромець Н. Є. Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону. / Н. Є. Муромець, О. І. Черноус. — Донецьк : ВІК, 2010. — 276 с.
4. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь. / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Стародубцева Е. Б. — 4-е изд., перераб. и доп. — М. : ИНФРА-М, 2005. — 480 с.
5. Региональные исследования за рубежом : [под. ред. Ю. М. Павлова и Э. Б. Аблаева]. — М. : Наука, 1973. — 303 с.
6. Шевчук Л. Т. Регіональна економіка : навч. посіб. / Л. Т. Шевчук — К. : Знання, 2011. — 349 с