

Objective. *The objective of article is to establish the evolution of approaches to managing global food security and defining the key elements of modern mechanisms.*

Method. *In the research methods of theoretical generalization and comparison, induction and deduction (to clarify the meaning of the concept), abstraction (to determine the evolution of management mechanisms), methods of system structural analysis (to determine levels of Food Safety Management) were used.*

Results. *Based on the research the causes and consequences of change of approaches to food security management at international level were determined, the evolution of management mechanisms of global food security was established, the elements of modern management mechanisms were justified.*

Key words: *mechanism, management, food security, agriculture / agricultural sector, UN, FAO.*

Цель. *Целью статьи является определение эволюции подходов к управлению глобальной продовольственной безопасностью и выделение основных элементов современного механизма.*

Методика. *В процессе исследования использованы: методы теоретического обобщения и сравнения, индукции и дедукции (для уточнения смысла понятий), научной абстракции (для определения эволюции механизмов управления), методы системно-структурного анализа (для определения уровней управления продовольственной безопасностью).*

Результаты. *На основе проведенного исследования определены причины и последствия изменения подходов к управлению продовольственной безопасностью на международном уровне, установлена эволюция механизмов управления глобальной продовольственной безопасностью, обоснованы элементы, которые присущи современному механизму.*

Ключевые слова: *механизм, управление, продовольственная безопасность, сельскохозяйственный/аграрный сектор, ООН, ФАО.*

УДК 332.145

Дорофеева Х.М.,
канд.ekon.наук, старш. викл.

Донецкий национальный университет экономики и
торговли имени Михайла Туган-Барановського,
м. Кривий Ріг, Україна,
e-mail: kristina_d92@mail.ru

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ

Dorofeyeva Ch.,
Candidate of Economics,
senior lecturer

Donetsk National University of Economics and
Trade named after Mykhailo Tugan-Baranovsky,
Kryvyi Rih, Ukraine,
e-mail: kristina_d92@mail.ru

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF STATE ECONOMIC DEVELOPMENT

Мета. *Метою дослідження є визначення сутності транспортної інфраструктури, позитивних та негативних факторів, що впливають на її розвиток.*

Методика. *Теоретико-методологічною основою дослідження є фундаментальні положення економічної теорії, міжнародної економіки, праці вітчизняних і за-*

рубіжних учених щодо дослідження формування та розвитку транспортної інфраструктури. Дослідження ґрунтується на діалектичному методі пізнання та системному підході. Основні наукові результати одержано з використанням комплексу загальнонаукових методів дослідження, а саме: теоретичного узагальнення, індукції та дедукції.

Результати. Розглянуто сучасні підходи до визначення сутності поняття «транспортна інфраструктура», систематизовано основні положення запропонованих теорій та представлено загальне поняття. Визначено деякі критерії оцінки ефективності розвитку транспортної інфраструктури, зокрема з використанням мінімального транспортного стандарту. Встановлено фактори, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури, згруповано дані фактори на дві групи – рушійні сили та гальмуючі фактори.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, мінімальний транспортний стандарт, транспортна система, інтегральна транспортна доступність, транспортні мережі.

Постановка проблеми. На початку XXI століття загально визнаним стало прагнення більшості держав світу до забезпечення сталості економічного зростання, покращення рівня і якості життя населення. Активізація інтеграційних процесів як наслідок впливу глобалізації у всіх сферах життєдіяльності людства тісно пов'язана з ефективністю функціонування світової комунікаційної системи, особливе місце в якій займає транспортна галузь. Транспорт є однією з найважливіших галузей економіки, які сприяють поглибленню інтеграційних процесів. У цьому контексті актуальності набуває дослідження розвитку транспорту та відповідної інфраструктури, як елементів виробничої сили суспільства, за показниками розвитку яких здійснюється оцінка адекватності вирішення проблем та виконання завдань, що стоять перед економічними суб'єктами [1, с. 29; 2].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню різних аспектів соціально-економічного розвитку держави, у тому числі за рахунок розвитку транспортної інфраструктури, присвячені роботи таких вчених, як О. Чернега, А. Шафер, Д. Падалкіна, О. Бойко та З. Дзуліт, П. Фоуракр та інші. Однак, більшість досліджень присвячено проблемам розвитку транспорту з позиції екологічності та впливу його на довкілля. Недостатньо уваги приділяється розвитку транспортної галузі з позиції соціального та економічного аспектів сталого зростання.

Мета статті. Метою даного дослідження є визначення сутності транспортної інфраструктури, позитивних та негативних факторів, що впливають на її розвиток.

Виклад основного матеріалу дослідження. Побудова ефективно функціонуючої економіки, яка відповідає вимогам сучасного розвитку, – завдання будь-якої держави, незалежно від рівня її розвитку. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед, заміщенні матеріало- та енергомістких галузей наукомісткими, формуються новітні транспортні мережі, які забезпечують здійснення зв'язку між об'єктами та суб'єктами транспортної системи з дотриманням вимог безпечності, екологічності та надійності. Ефективне функціонування транспортної системи залежить від наявності та якості відповідної інфраструктури. Лінгвістична сутність терміну «інфраструктура» в перекладі з латині означає «основу», «фундамент». На початку XX ст. інфраструктура була синонімом поняття «забезпечення» і застосовувалася здебільшого у військовій термінології [1, с. 499]. Спроби економістів узагальнити уявлення про економічний сенс даної категорії з'явилися в XIX ст. Так, А. Сміт у роботі «Дослідження про природу та причини багатства народів» зазначав необхідність створення «загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але не вигідних для приватного капіталу» [2]. Пізніше К. Маркс підкреслив наявність матеріальних умов праці як

невід’ємної складової процесу праці: «Прямо вони не входять в нього (процес праці – авт.), але без них він (процес праці – авт.) або абсолютно неможливий, або може відбуватися лише у недосконалому вигляді. Прикладом можуть слугувати <...> робочі будівлі, канали, дороги тощо» [3]. Економічна енциклопедія дає тлумачення інфраструктури як сукупності організаційно-економічних, соціальних та юридичних умов, а також споруд, будівель, систем і служб, необхідних для функціонування будь-якого типу економіки, процесу матеріального виробництва й забезпечення повсякденної життєдіяльності населення [4, с. 106–107]. Іншою точкою зору щодо розуміння поняття «інфраструктура» є трактування поняття, як сукупності мереж, в яких здійснюються поставки продукції між віддаленими один від одного економічними агентами, а також галузі економіки, що експлуатуються як мережі [5, с. 256–257]. До таких мереж відноситься транспорт. О. Фастовець під транспортною інфраструктурою розуміє «сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв’язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв здатних забезпечити їх функціонування» [6]. М. Потєєва визначає дану категорію, як «сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і доставки вантажів в усіх сферах суспільного відтворювального процесу» [7]. Г. Жовтяк під транспортною інфраструктурою розуміє транспортну систему всіх видів транспорту з усіма складовими їх частинами та ланками, а також іншими обслуговуючими частинами інфраструктури народного господарства, що працюють у сфері переміщення вантажів і людей [8]. Таким чином, можна зробити висновок, що транспортна інфраструктура являє собою сукупність шляхів сполучення, а також нормативно-правових, організаційних та фінансово економічних умов, що забезпечують потребу суб’єктів господарювання різних рівнів у переміщенні ресурсів та перевезеннях населення.

Надійність функціонування транспортної інфраструктури, з позиції інтересів споживачів та держави, вимірюється в середньозважених витратах часу, необхідних для переміщення з однієї точки до будь-якої іншої з певною швидкістю за наданими технічними параметрами. У науковій літературі даний показник визначають як інтегральну транспортну доступність, що вимірюється окремо для вантажних та пасажирських перевезень. Нормативною у цьому контексті є транспортна інфраструктура, для якої інтегральна доступність не перевищує 1,75 години при перевезеннях пасажирів і 2,4 години – при перевезеннях вантажів у адміністративному районі. [9]

Ще одними показником виміру ефективності транспортної інфраструктури є мінімальний транспортний стандарт (МТС) – сукупність показників кінцевого споживання транспортних послуг, від яких суттєво залежать умови життєдіяльності і господарювання в державі. Перелік показників МТС та їх значення визначаються залежно від стратегічних параметрів розвитку держави [10]. Нормативні показники МТС представлені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Показники мінімального транспортного стандарту

Показник	Одиниця виміру	Рекомендоване значення	Кращі світові показники
Частка транспорту у забрудненні навколишнього середовища	%	< 10	8
Вклад автотранспорту у сукупне транспортне забруднення	%	60-80	65
Рухливість населення з соціально-культурними цілями	% від нормативу	90	100

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
Транспортна дискримінація населення	%	< 2	0
Рівень ДТП з вини автодоріг	од./на 100 тис. поїз-док	< 0.01	0.05
Вантажоемність економіки	т.км/1 дол. ВРП	< 1	0.2
Співвідношення затрат на інфраструктуру та рухомий склад	%	70/30	70/30

Джерело: складено автором за даними [9]

Транспортна дискримінація населення відображає частку населення, що проживає в транспортних умовах гірше нормативних, і розраховується на основі інтегральної транспортної доступності. [11]

Вантажоемність показує обтяженість економіки роботою транспорту. Менше значення вантажоемності свідчить про ефективне використання транспорту для потреб держави (створення доданої вартості). У більшості країн з ринковою економікою цей показник монотонно знижується протягом останніх десятиліть, що відображає відносно здешевлення транспорту. Відповідно до сучасних уявлень розвиток транспортної мережі має вести до додаткових перевезень вантажів тільки в абсолютних значеннях, в той час як приріст перевезень щодо приросту ВВП повинен бути нижчим [10].

Мінімальний транспортний стандарт виступає як реальний механізм регламентування використання різних видів ресурсів при реалізації стратегії транспортного обслуговування та розвитку всього транспортного комплексу, включаючи транспортну інфраструктуру. Одночасно для вирішення завдань оптимізації транспортних потоків необхідно забезпечити координацію і контроль всіх ланок, складових, цілісну систему переміщення вантажів від первинних виробників до кінцевого споживача готової продукції [12].

Характер розвитку транспортної інфраструктури та її функціональні особливості визначаються виходячи зі специфічних особливостей держави та її регіонів, ступеня взаємодії і взаємозв'язку з іншими інфраструктурними елементами, загальних соціально-економічних інтересів під впливом безлічі різних факторів. Залежно від наукових поглядів, обґрунтовують різний набір факторів розвитку транспортної інфраструктури, які доцільно систематизувати відповідно до способу дії на гальмуючі фактори та рушійні сили (рис. 1). Така систематизація факторів дозволяє підвищити якість стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури держави.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури визначається впливом стимулюючих її зростання факторів і створених в економіці умов формування, і при цьому є одним з визначальних чинників соціально-економічного розвитку держави. Варто зазначити, що вплив транспортної інфраструктури на розвиток держави може як посилюватися, так і слабшати під дією цих факторів. І тому вивчення факторів розвитку дозволяє не тільки визначити їх роль, специфіку і спрямованість впливу на транспортну інфраструктуру, а й оцінити економічні наслідки розвитку транспортного інфраструктурного комплексу для соціально-економічного розвитку держави.

Висновки. Розглядаючи представлене вище, необхідно зазначити, що транспортна інфраструктура є складним комплексом шляхів сполучення та організаційно-правових умов, що забезпечують їх ефективне функціонування. Функціонування транспортної інфраструктури неможливо розглядати лише з позиції розгляду роботи

окремих елементів, бо головною характеристикою її розвитку є взаємозалежність елементів. Транспортна інфраструктура об'єднує всі інші галузі економіки, являє собою надійну основу для забезпечення економічних, соціальних та політичних зв'язків не лише на рівні держави, а й на світовій арені. Саме транспортна інфраструктура пов'язує між собою суб'єкти різних рівнів економічної діяльності, стаючи при цьому матеріальною базою для інтеграції у глобальний простір.



Рисунок 1 – Фактори, що впливають на розвиток транспортної інфраструктури

Джерело: розроблено автором

Список літератури / References

1. Советский энциклопедический словарь / [Гл. ред. А.М. Прохоров]. – М. : «Советская энциклопедия», 1983. – 1600 с.
Prohorov, A.M. (1983) *Sovetskiy entsiklopedicheskiy slovar* [Soviet Encyclopedic Dictionary], Moscow, Sovetskaya entsiklopediya publ., 1600 p.
2. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М.: Эксмо, 2007. – 960 с.
Smit, A. (2007) *Issledovanie o prirode i prichinah bogatstva narodov* [The Wealth of Nations], Moscow, Eksmo Publ., 960 p.
3. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. – Т.1. – Кн.1: Процесс про-

- изводства капитала // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. – Т.23. – М. : Госполитиздат, 1960. – С. 43–784.
- Marks, K. (1960). *Kapital. Kritika politicheskoy ekonomii* [Capital. Critique of Political Economy] Vol.1., Book.1, Moscow, Gospolitizdat Publ., pp. 43-784.
4. Популярная экономическая энциклопедия / [Гл. ред. А.Д. Некипелов]. – М. : Большая российская энциклопедия, 2001. – 367 с.
- Nekipelov, A.D. (2001) *Populyarnaya ekonomicheskaya entsiklopediya* [Popular economic encyclopedia], Moscow, Bolshaya rossiyskaya entsiklopediya Publ., 367 p.
5. Экономическая энциклопедия / Науч.-ред. совет изд-ва «Экономика»; Ин-т экономики РАН; / Гл. ред. Л.И. Абалкин. – М. : Экономика, 1999. – 1055 с.
- Abalkin, L.I. (1999) *Ekonomicheskaya entsiklopediya* [Economic Encyclopedia], Moscow, Ekonomika Publ., 1055 p.
6. Фастовець О.О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі / О.О. Фастовець // Туристично-краєзнав. дослідж. – Вип. 4 – К. : Держ. п-во «Нац. турист. організація», 2002. – С. 418–443.
- Fastovets, O.O. (2002) *Rozvytok transportnoi systemy z naidavnishykh chasiv do pochatku XX st. yak chynnyk vynyknennia turystychnoi haluzi* [The development of transport systems from ancient times to the early twentieth century as factors of tourism industry], *Turystichno-krayeznav. doslidzh.*, issue 4, Kyiv, Derzh. p-vo “Nats. turyst. Organizatsiya” Publ., pp. 418-443.
7. Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма / М.А. Потеева // Культура народов Причерноморья. Научный журнал. – 2004. – № 56. – Т.2. – С. 123–131.
- Poteeva, M.A. (2004) *Rol transportnoy sistemy v ustoychivom razvitii ekonomiki Kryima* [The role of the transport system in the sustainable development of the economy of Crimea], *Kultura narodov Prichernomor'ya. Nauchnyy zhurnal*, no 56, vol. 2, pp. 123–131.
8. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» [Електронний ресурс] / Г.А. Жовтяк // Ефективна економіка, Електронне наукове фахове видання. – № 11. – 2011. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>.
- Zhovtiak, H.A. (2011) *Teoretyko-metodychni pidkhody do vyznachennia poniattia "transportna infrastruktura rehionu"* [Theoretical methodological approaches to the determination of the notion of "transport infrastructure of the region"], *Efektivna ekonomika*, no 11. Available at : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>.
9. Зандер Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона / Е.В. Зандер, Е.А. Корякова // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М.Ф. Решетнева. – №6. – 2011. – С. 173–178.
- Zander, E.V. (2011) *Razvitie transportnoy infrastruktury kak neobhodimoe uslovie sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya regiona* [The development of transport infrastructure as a prerequisite for socio-economic region], *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo aerokosmicheskogo universiteta imeni akademika M. F. Reshetneva*, no 6, pp. 173–178.
10. Бугроменко В.Н. Увидеть будущее / В.Н. Бугроменко // Вестник географа : приложение к газете «Транспорт России». – № 26. – 2008. – С. 21–26.
- Bugromenko V.N. (2008) *Uvidet' budushee* [To see the future], *Vestnik geografa : prilozhenie k gazete «Transport Rossii»*, no 26, pp. 21–26.
11. Бугроменко В.Н. Транспортная дискриминация населения : пути решения проблемы / В.Н. Бугроменко // Бюллетень транспортной информации. – №11. – 2002. – С. 34–38.

Bugromenko, V.N. (2002) *Transportnaya diskriminatsiya naseleniya: puti resheniya problemy* [Transport discrimination of the population: response], *Byulleten transportnoy informatsii*, no 11, pp. 34-38.

12. Задворный Ю.В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона/ Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – Вып. 1 (175). – 2011. – С. 168.
Zadvorniyu, Yu. (2011) V. *Kriterii otsenki razvitiya transportnoy infrastrukturyi regiona* [Criteria for assessing the development of transport infrastructure in the region], *Rossiyskoe predprinimatelstvo*, issue 1 (175), pp. 168.

Дата надходження рукопису 20.04.2016 р.

Objective. *The objective of this study is to determine the nature of the transport infrastructure, the positive and negative factors influencing its development.*

Methods. *Theoretical and methodological basis of the research are the fundamental provisions of the economic theory of international economics, works of national and foreign scientists to study the formation and development of transport infrastructure. The study is based on the dialectical method of knowledge and a systematic approach. Basic scientific results are obtained applying complex scientific methods of research, namely, theoretical generalization, induction and deduction.*

Results. *Modern approaches to defining the essence of the concept of 'transport infrastructure' are distinguished, the basic provisions of the proposed theories are codified and the general concept is presented. Some criteria for evaluating the efficiency of transport infrastructure development, including the use of minimum transport standard are defined. The factors affecting the development of transport infrastructure are determined, these factors are grouped into two categories - driving forces and inhibiting factors.*

Key words: *transport infrastructure, the minimum standard for the transport, the transport system, integrated transport accessibility, transport network.*

Цель. *Целью данного исследования является определение сущности транспортной инфраструктуры, положительных и отрицательных факторов, влияющих на ее развитие.*

Методика. *Теоретико-методологической основой исследования являются фундаментальные положения экономической теории, международной экономики, труды отечественных и зарубежных ученых по исследованию формирования и развития транспортной инфраструктуры. Исследование основывается на диалектическом методе познания и системном подходе. Основные научные результаты получены с использованием комплекса общенаучных методов исследования, а именно: теоретического обобщения, индукции и дедукции.*

Результаты. *Рассмотрено современные подходы к определению сущности понятия «транспортная инфраструктура», систематизированы основные положения предложенных теорий и представлено общее понятие. Определены некоторые критерии оценки эффективности развития транспортной инфраструктуры, в том числе с использованием минимального транспортного стандарта. Установлено факторы, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры, сгруппировано данные факторы в две группы – движущие силы и тормозящие факторы.*

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура, минимальный транспортный стандарт, транспортная система, интегральная транспортная доступность, транспортные сети.*