

УДК 656.2.003

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный экономический университет

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА И ЕЕ МЕСТО В СТРУКТУРЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Рассматриваются основные этапы формирования понятия «инфраструктура», его экономическая сущность, классификация. Определено значение понятий «инфраструктура», «инфраструктура транспорта» и их роль в экономике страны.

Развитие транспорта в Республике Беларусь приобретает все более актуальное значение. Транспортный комплекс Республики Беларусь имеет огромное значение не только для внутривнутриреспубликанских перевозок, перевозок в государствах – членах Единого экономического пространства, но также является своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

В рамках формирования Единого экономического пространства России, Казахстана и Беларуси Президентом Республики Беларусь было ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, согласно которому с 1 января 2015 года должен быть обеспечен доступ перевозчиков государств Единого экономического пространства к услугам инфраструктуры. Реализация такого проекта требует определения состава затрат за пользование услугами инфраструктуры и разработки методики их учета, что в свою очередь, вызывает необходимость изучения и решения ряда вопросов, связанных с определением экономической сущности понятия «инфраструктура» и определения его роли в экономике страны.

Непосредственно понятие "инфраструктура" как экономическая категория давно вошло в научный и хозяйственный оборот. Тем не менее, долгое время роль инфраструктуры в национальной системе хозяйствования полностью была не осмыслена. В связи с этим важно определить научно обоснованный подход к выяснению сущности и содержания понятия «инфраструктура».

Процесс формирования понятия «инфраструктура» прошел ряд этапов, определяемых крупными вехами в экономической жизни общества. Так, отделение ремесла от земледелия, или второе крупное общественное разделение труда, вызвав появление городов, объективно способствовало усилению продуктообмена между городом и деревней, что вело к развитию объектов инфраструктуры: транспорта и связи. Третье крупное разделение труда в обществе – отделение торговли от земледелия и промышленности – привело к дальнейшему росту продуктообмена за счет вовлечения в хозяйственный оборот новых территорий, что в свою очередь, с необходимостью потребовало расширения инфраструктурной сферы.

На начальном этапе изучения произошло выделение инфраструктуры, как отдельной отрасли, еще до появления самого термина «инфраструктура». Глубокое исследование развития понятия «инфраструктура» было осуществлено профессором Солюсом Г. П. В своей работе «Критика современных буржуазных теорий финансов, денег и кредита» он отмечает: «Возросшая роль инфраструктуры не могла не привлечь внимания западных экономистов. Еще в начале XX в. проводились исследования в этой области. Одним из первых проблемами социальных издержек заинтересовался Дж. М. Кларк. В 1905 г. в своем исследовании социальных издержек он показал, что общественные издержки на производство товаров значительно выше издержек отдельных капиталистов».

А. Маршалл в работе «Принципы экономики» (1910 г.) вопрос об инфраструктуре рассматривал в связи с внешней экономией, которая достигается в результате безвозмездного присвоения полезного эффекта предприятий и отраслей инфраструктуры. Однако подавляющая часть исследований появилась в середине 60-х годов: инфраструктура стала одним из важнейших объектов экономического анализа [7].

Первоначально термин «инфраструктура» употреблялся в военном лексиконе, где он обозначал комплекс тыловых сооружений, обеспечивающих действие передовых ударных частей (склады боеприпасов, вооружений, обмундирования, продуктов питания; радарные установки; аэродромы и т. д.).

В экономическую литературу это понятие ввел в середине 50-х годов американский экономист П. Розенштейн-Родан, занимавшийся проблемами развивающихся стран, что дало толчок второму этапу исследований. Термин становится вскоре распространенным и часто употребляемым, но, по выражению западногерманского экономиста У. Симониса, ему приписывают в зависимости от ситуации и от потребности различное содержание. П. Розенштейн-Родан относит к инфраструктуре, которую он рассматривает как фактор экономического развития молодых независимых государств, такие условия, как шоссейные дороги, плотины, железнодорожные пути с одной стороны и предприятия коммунального обслуживания – с другой.

Одно из наиболее ранних определений инфраструктуры было дано аме-

риканским ученым А. Хиршманом, который под инфраструктурой понимает так называемый общественный накладной капитал (social overhead capital). В широком смысле он включает в это понятие суд, охрану общественного порядка, воспитание и здравоохранение, транспорт, связь, сооружения для осушения и орошения; в узком смысле ограничивает его транспортом и энергоснабжением [7].

Следует отметить, что исследование западными учеными понятия «инфраструктура» сопровождалось поисками критерия отнесения той или иной сферы экономики к данному понятию, что привело к попыткам обобщить характерные для нее черты и выявить основной признак.

Так, П. Розенштейн-Родан, Е. Тухтфельд и другие экономисты считают, что инфраструктурные объекты характеризуются неделимостью, внешним эффектом, недостаточной рентабельностью, неподчинением рыночному механизму. Хиршман, кроме неделимости инвестиций, больших величин капитала, широкого государственного вмешательства, приводит такую черту, как стимулирование хозяйственной активности и невозможность импорта инфраструктурных сооружений. Штолер говорит о трех видах признаков инфраструктуры: технических, экономических и институциональных. Технические признаки – неделимость сооружений, долгий срок жизни. Экономические – инвестиционный характер, внешний эффект, высокая доля в издержках постоянного капитала, высокий риск инвестиций. Институциональные признаки – дефицитность инфраструктурных объектов, отсутствие рыночных цен, централизованный контроль и руководство [7].

На следующем этапе развития понятие «инфраструктура» проникло в отечественную экономику из западной экономической науки и стало обозначать комплекс отраслей хозяйств, обслуживающих нормальное функционирование материального производства.

В отечественной экономической литературе эта проблема активно рассматривалась в 70-е годы. Советская экономическая наука делит инфраструктуру на две группы: производственную и непроизводственную (социальную). В первую группу включаются отрасли инфраструктуры, непосредственно обслуживающие материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация и пр. Во вторую группу включаются отрасли, опосредованно связанные с процессом производства: подготовка кадров, школьное и высшее образование, здравоохранение и т. д. а непосредственно под инфраструктурой понимался «термин, появившийся в экономической литературе в конце 40-х гг. 20 века для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельское хозяйство» [2].

На современном этапе развития инфраструктура имеет большое значение

для функционирования национальной экономики, представляя собой неотъемлемую ее часть. В связи с тем, что роль инфраструктуры в экономике постоянно увеличивается, продолжается процесс ее совершенствования.

Термин «инфраструктура» произошел от лат. «infra» – ниже, под; «structura» – строение, расположение. Несмотря на широкое использование термина «инфраструктура» существуют различные трактовки понятия.

Инфраструктура – совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества [5].

Инфраструктура – совокупность отраслей народного хозяйства, обеспечивающих общие условия функционирования экономики и жизнедеятельности людей [3].

Инфраструктура – совокупность материальных и организационно-правовых условий, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие. К материальным условиям относится наличие развитой сети путей сообщения, средств связи, сетей электро- и водоснабжения и т. д., а к организационно-правовым – наличие развитых государственных и частных институтов, а также устойчивой законодательной базы [6].

Комаров М. П. рассматривает инфраструктуру как совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основной функции в различных сферах и отраслях деятельности [4].

Более емкое определение дано в Большой Российской энциклопедии: «Инфраструктура – совокупность специфических форм, методов и процессов, а также сооружений, зданий, всевозможных коммуникаций, обеспечивающих общие условия и нормальное функционирование экономической, социальной, экологической и других областей жизнедеятельности общества, его воспроизводства и развития. Эти условия создаются комплексом отраслей и сфер экономики, системой технико-технологических, организационно-экономических, социальных, коммуникационных взаимосвязей всех элементов инфраструктуры» [1].

Следовательно, под понятием «инфраструктура» следует подразумевать совокупность условий, обеспечивающих нормальные условия развития экономики и общества.

Все определения понятия «инфраструктура» состоят из двух частей. Причем первая часть представляет собой совокупность различных условий, предметов, отраслей, факторов и прочего, то есть некоторое множество, которое непременно обеспечивает второй части, как правило, экономике и обществу, нормальные условия развития. Следовательно, по существу отличается лишь первая часть определения, меняя свою наполняемость. На наш взгляд, это вызвано тем, что с развитием экономики употребление понятия

«инфраструктура» без соотнесения с дополнением носит абстрактный характер, так как нельзя вложить в одно понятие определение различных видов инфраструктур. А их существует большое множество. Более детальные и глубокие определения должны получить конкретные виды инфраструктуры.

Выделение различных видов инфраструктуры происходило постепенно, путем обособления отдельных функций основных производств. Так еще в 70-е годы были выделены производственная и непроизводственная (социальная) инфраструктура [2]. Позже, такая классификация продолжала сохраняться [4], а также некоторыми авторами в этом разрезе рассматривалась и институциональная инфраструктура [1, 5]. Комаров М. П. классифицирует инфраструктуру также по отраслям (функциям) деятельности, по масштабам развития и по средам пространства [4]. В свою очередь производственная инфраструктура также подлежит классификации по следующим признакам (рисунок 1): пространственно-производственному основанию, отраслевому принципу построения производства, выполняемым функциям.

Классификация инфраструктуры, представленная на рисунке 1, не является исчерпывающей, статичной моделью, а отражает подходы к классификации в динамике и может быть дополнена признаками и видами инфраструктуры в соответствии с требованиями экономики.

В целом под производственной инфраструктурой понимается комплекс отраслей, обеспечивающий условия реализации процессов производства. Одной из составляющих данного комплекса и является транспорт.

При отнесении того или иного объекта к инфраструктуре необходимо определить основные критерии, по которым можно включить отрасль или объект в данную совокупность. Основными критериями отнесения транспорта к производственной инфраструктуре являются:

1 транспорт не производит новой вещественной продукции, а является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Он не создает новую продукцию, а лишь перемещает уже созданную другими отраслями хозяйства, увеличивая тем самым ее стоимость на величину транспортных издержек.

2 Продукция транспорта – перевозка грузов и пассажиров – неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать ее запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности.

3 Продукция транспорта не содержит сырья. В отличие от отраслей промышленности транспорт вовсе не потребляет сырья, зато использует огромное количество топлива, электроэнергии, смазочных масел и других материалов.

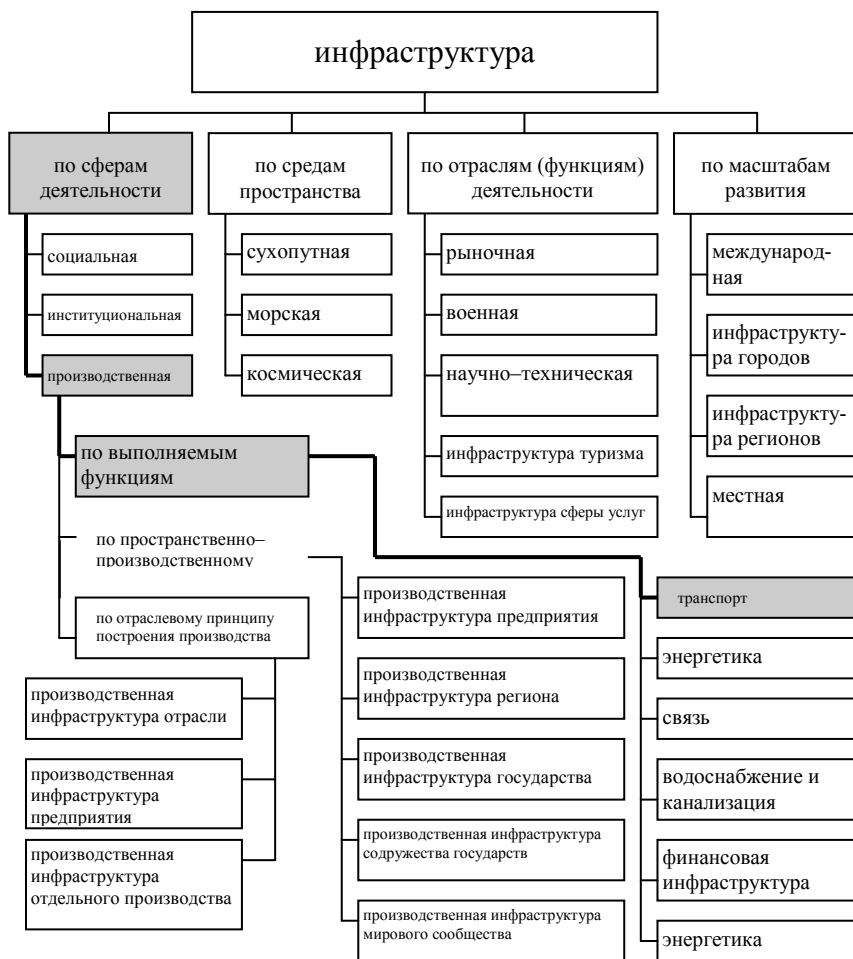


Рисунок 1 – Место транспорта среди других видов инфраструктуры

4 Схема кругооборота капитала на транспорте отличается от кругооборота в промышленности и сельском хозяйстве: приращенный капитал выступает в ней не в товарной форме, а только в денежной.

5. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс транспортного комплекса. Следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к его рыночной продукции, конечному результату транспортной

деятельности, но и непосредственно к транспортному производственному процессу.

В настоящее время в Республике Беларусь транспорт как инфраструктура экономики, представляет собой специфическую отрасль народного хозяйства, участвующую в едином производственно-технологическом процессе производства продукции различных отраслей хозяйства, влияющую на уровень транспортных издержек в стране и на общую эффективность производства. И поскольку транспортная сфера всегда увязывается с общим развитием производительных сил, то она рассматривается как одна из важнейших составных частей инфраструктуры экономики в целом.

Транспорт в нашей стране представлен следующими видами: железнодорожный, автомобильный, речной, авиатранспорт и трубопроводный. Все его виды, выполняя главную функцию – обеспечение хозяйственного комплекса страны в грузовых и пассажирских перевозках, вступают между собой и большинством сфер производства во взаимодействие. Это даёт основание рассматривать транспорт как систему, а весь механизм формирования и развития её – в неразрывном единстве со всей экономикой страны.

Таким образом, *транспортная система* – это отрасль экономики, в состав которой входят транспортная сеть всех видов транспорта, подвижные транспортные средства, обслуживающие устройства, оборудование и сооружения, а также система управления всеми видами транспорта на всех уровнях. В этом смысле понятия «транспортная система» и «транспорт» тождественны. Очень часто в экономико-географической и особенно экономической литературе под транспортной системой понимают лишь сеть путей сообщения. Безусловно, пути сообщения – одна из главнейших составляющих транспортной системы, но сводить транспортную систему только к путям сообщения нельзя.

Являясь одной из основных составляющих производственной инфраструктуры экономики, транспорт, в свою очередь, имеет «собственную» инфраструктуру. Инфраструктура транспорта и совокупность транспортных средств являются основой транспортной системы страны (рисунок 2).

К *транспортным средствам* относятся воздушные суда, железнодорожный подвижной состав, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, для перевозки пассажиров, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта и т. д.

Инфраструктура транспорта представляет собой реальную транспортную сеть, которая используется для перевозок грузов и пассажиров, а также управленческую структуру, обеспечивающую эффективное использование транспортных средств и постоянных обслуживающих устройств.

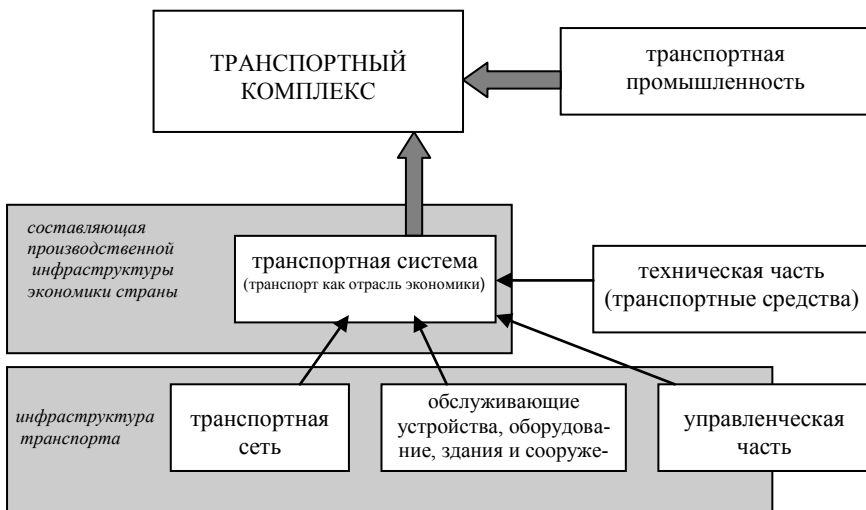


Рисунок 2 – Формирование понятия «инфраструктура транспорта»

Объекты транспортной инфраструктуры включают в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, аэродромы и аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Инфраструктура транспорта играет ключевую роль в развитии транспортной системы страны и подлежит дальнейшему детальному изучению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Большая Российская энциклопедия : в 30 т. / пред-ль науч.-ред. совета Ю. С. Осипов, отв. ред. С. Л. Кравец. – М. : Большая Российская энциклопедия, 2008. – Т. 11. – 767 с.: ил.: карт.

2 Большая советская энциклопедия. – М. : Советская энциклопедия. [Электронный ресурс], 1969–1978. Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/90931> / Инфраструктура. – Дата доступа: 05.10.2011

3 Большая энциклопедия : в 62 т. Т. 19. – М. : ТЕРРА, 2006. – 592 с.

4 **Комаров, М. П.** Инфраструктура регионов мира : учеб. / М. П. Комаров. – СПб. : Изд-во Михайлова В. А., 2000. – 347 с.

5 Республика Беларусь : энциклопедия: в 6 т. Т. 3 / редкол. Г. П. Пашко [и др.]. – Минск : БелЭн, 2006. – 896 с.: ил.

6 Румянцева, Е. Е. Новая экономическая энциклопедия / Е. Е. Румянцева. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 724 с.

7 Солюс, Г. П. Критика современных буржуазных теорий финансов, денег и кредита / под ред. проф. Г. П. Солюса. – М.: "Финансы" [Электронный ресурс], 1978 г. – Режим доступа: <http://www.kredit-moskva.ru/kritika02.html>. – Дата доступа: 05.10.2011.

N. ZDANOVSKAYA

Belarusian State Economy University

ECONOMIC ESSENCE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ITS PLACE IN STRUCTURE OF THE NATIONAL ECONOMY

The basic stages of formation of concept "infrastructure", its economic essence, classification are considered. Value of concepts "infrastructure", «a transport infrastructure» and its role in national economy is defined.

Получено 15.10.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.225.073.235

П. В. КУРЕНКОВ д-р экон. наук, профессор

Московский государственный университет путей сообщения

А. Ф. КОТЛЯРЕНКО канд. техн. наук, профессор

ООО «Делрост»

М. В. КИЗИМИРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассматриваются основные проблемы контрейлиризации грузовых перевозок и основные направления повышения эффективности их развития

По данным Федеральной службы государственной статистики общий парк грузовых автомобилей в Российской Федерации в 2010 г. достиг 5,4 млн единиц. В соответствии со структурой этого парка порядка 850 тыс. грузовиков составляют потенциальную клиентуру для услуг «бегущее шоссе». При этом