

---

## ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

---

УДК 656.078(045)

Кириленко О.М.

### ЕКОНОМІКО-ІСТОРИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

В статті розглянуто економіко-історичні засади формування транспортної інфраструктури в Україні, джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті, що дозволяє впевнено визначити причини формування малодіяльних дільниць на залізничному транспорті України.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, малодіяльні дільниці, ефективність роботи транспорту.

В статье рассмотрены экономико-исторические основы формирования транспортной инфраструктуры в Украине, источники формирования грузовых потоков на железнодорожном транспорте, что позволяет уверенно определить причины формирования малодейственных участков на железнодорожном транспорте Украины.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, малодейственные участки, эффективность работы транспорта

**Постановка проблеми.** Сфера залізничних перевезень, особливо на слабко завантажених дільницях, як складне динамічне та на даний час розбалансоване утворення, вимагає обов'язкової катетеризації й виділення специфічних сукупностей понять і підлягає предметно-змістовному агрегуванню із встановленням логічних зв'язків між окремими характеристиками. Опис предметно-змістовної структури й формулювання комплексного визначення поняття «перевезення на малодіяльних лініях», побудованого на основі синтезу філософського, соціального, економічного й техніко-технологічного сприйняття, є фундаментальним моментом формування цільової моделі транспортного ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** У сучасній системі галузевих економічних знань, в дослідженнях Канторовича Л. В. [1], Кулаєва Ю. Ф. [2], іротіна Л. Б. [3], Петренко О. О. [4], Сича Є. М. [5], Ханукова Є. Д. [6] та бага-

тьох інших роботах, ідентифіковано результат діяльності підприємств залізничного транспорту в межах задоволення потреб споживача транспортної продукції, як головного системо-утворюючого компонента, та у науковому аспекті, виходячи із загальноприйнятих визначень має переважно технологічні властивості, споживчу природу та пояснює процес переміщення як механічне пересування з використанням специфічних технічних засобів.

**Мета статті.** Мета статті полягає у дослідженні економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України, що дозволить розкрити фактори, які мали рішучий вплив на ініціалізацію процесу будівництва залізничних шляхів сполучення на певних територіях, за певними напрямками, розкрити джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті та виявити можливі причини формування малодіяльних дільниць.

**Викладення основного матеріалу.**

Єдина транспортна інфраструктура України – сукупність різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів і діючих як комплекс, у який входять: залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний і трубопровідний транспорт з усіма комунікаціями, транспортними вузлами, рухомим складом, вантажно-розвантажувальними засобами, пристроями й спорудами. Економіко-історичний аналіз формування транспортної інфраструктури важливий тому, що воно проходило в суцільно різних соціально-економічних і державно-політичних умовах. Кожний із цих етапів істотно змінював як загальну обстановку й умови, так і завдання, що ставляться перед транспортом і шляхи їх рішення. Можна виділити наступні основні етапи формування транспортної інфраструктури: період спокійного розвитку в умовах царського режиму – друга половина XIX століття – до 1914 р.; роки Першої світової, громадянської війни, що призвели до розрухи й практичного паралічу роботи транспорту – 1914-1922 р., включаючи післяреволюційний період (введений воєнний стан на транспорті, діяльність інституту надзвичайних військових комісарів (1918-1922 р.), «трійок» по боротьбі з розрухою, хабарництвом на транспорті й розкраданнями вантажів і навіть припинення руху пасажирських поїздів); відбудовний період (1923-1928 р.); роки індустріалізації, колективізації й передвоєнного розвитку економіки: період першої, другої й третьої п'ятирічок (1929-1941 р.); Велика Вітчизняна війна (1941-1945 р.); роки післявоєнного відновлення: період четвертої й п'ятої п'ятирічок (1946-1955 р.); період корінної реконструкції транспортного комплексу, роки творення й технічного процесу (1956-1985 р.); роки «прискорення й перебудови» (1986-1990 р.), що перейшли в роки «застою», а потім і руйнування Радянського Союзу, розвалу економіки країн СНД (1991-2000 р.),

що потягнули за собою різкий спад і в роботі транспорту. І, нарешті, поточний період – ринкова адаптація, необхідність реалізації заходів щодо реформування транспортного комплексу національної економіки, гармонізації його з передовим світовим досвідом і законодавством.

У мінливих умовах здійснювалися структурні й штатні перетворення, уточнювалася кадрова політика, устанавлювалися більш відповідні новим обставинам взаємини із суміжними відомствами й органами місцевої влади, впроваджувалися більш досконалі організаційні й технологічні рішення тощо. Крім цього, раціоналізація логістичних зв'язків транспортної інфраструктури як усередині економічних районів, так і міжрайонних забезпечує зниження транспортних витрат і прискорення оборотності матеріальних цінностей у всій системі національної економіки. Ритмічна робота транспорту дає можливість організувати стійке постачання підприємств і не створювати на них більших запасів палива, сировини й матеріалів. Дозволяє повною мірою реалізувати логістичні принципи управління діяльністю підприємств. Підвищення ефективності роботи транспорту досягається з урахуванням координації й взаємодії його розвитку задля кращого використання перевізних засобів, прискорення доставки вантажів і скорочення транспортних витрат, більш повного задоволення національної економіки й населення в перевезеннях.

Значення ефективного функціонування транспортної інфраструктури для країни, що географічно розташована в центрі Європи (географічний центр Європи – поблизу міста Рахова Закарпатської області), винятково велике. Україна має вихід до Чорного, Азовського моря, що підвищує значимість та роль транспортної інфраструктури, з'єднуючи країну із країнами середземноморського басейну.

Територією України проходять найважливіші транспортні магістралі,

що зв'язують Західну Європу із країнами азіатсько-кавказького регіону. З'єднання кореспондуючих господарюючих суб'єктів транспортною мережею є найважливішою умовою їх економічної взаємодії. Являючи собою частину продуктивних сил, вона служить невідмінною умовою раціонального розміщення виробництва й високої продуктивності суспільної праці. У період інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури України вона виступала фактично як єдина можливість формування територіально-виробничих комплексів, розосереджених на території країни, загальною площею 603,7 тис. кв. км, на різному видаленні. Транспортна інфраструктура – вирішальний фактор в економічній інтеграції й гармонізації економіко-правових основ між країнами, забезпечуючи, таким чином, міжнародні господарські зв'язки. Спільні кордони Україна має з Білорусією, Росією, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією й Молдавією. Водна частина транспортної інфраструктури дозволяє з'єднати країну економічними зв'язками з Республікою Болгарія, Грузією, Туреччиною. Разом з тим, транспортна інфраструктура України сама по собі представляє найбільшу галузь національної економіки. Питома вага основних фондів транспортної інфраструктури, що перебуває в підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України – близько 14,5% у загальній її сукупності національної економіки.

Транспортній інфраструктурі належить сегмент ринку послуг з ринковою часткою в 75%. Переходячи до макро-економічних термінів – частка транспортної інфраструктури в загальному обсязі валового внутрішнього продукту України – п'ятнадцять відсотків. Також транспортна інфраструктура є найважливішим донором державного бюджету України – більше 30% загального обсягу платежів.

Але, не тільки транспортна інфраструктура своєю діяльністю забезпечує ефективний розвиток різних галузей

в ринковій економіці, а й більшість підприємств різних галузей, так чи інакше, функціонують для забезпечення потреб транспортної інфраструктури.

На сьогоднішній момент, у період розвитку багатьох інтеграційних процесів між країнами, галузями – простежується тенденція розвитку процесів взаємодії й налагодження господарсько-економічних зв'язків між підприємствами транспортної інфраструктури України. Найбільш перспективний напрямок співробітництва – розвиток інтермодальних сполучень. Але проблеми тут обумовлені технологічними й особливо організаційними непогодженостями в основному між транспортними відомствами. У цілому, на підставі виконаного дослідження економіко-історичних основ формування транспортної інфраструктури України, можна виділити сформовані до неї основні вимоги, які пред'являються підприємствами вантажоутворюючих галузей національної економіки: повне й своєчасне задоволення потреби національної економіки та населення в перевезеннях; скорочення термінів доставки вантажів з метою прискорення оборотності оборотних коштів і зниження вартості вантажної маси на колесах; забезпечення зниження собівартості перевезень; своєчасність, точність відправлення й доставки вантажів і пасажирів; гарантування повної скоронності перевезених вантажів, як по обсягу, так і по якості; підвищення рівня комфорту для пасажирів у пунктах відправлення, призначення й у процесі переміщення; забезпечення екологічної, технічної безпеки руху транспортних засобів.

Дотримання вищезгаданих вимог, є показником якості продукції транспортної інфраструктури, що в ринкових умовах господарювання є першорядним чинником підвищення конкурентоспроможності даного сектора національної економіки, що є каталізатором розвитку сприятливих економічних процесів в інших галузях. Докладний аналіз еко-

номіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України, що виконано автором, дозволив розкрити фактори, які мали рішучий вплив на ініціалізацію процесу будівництва залізничних шляхів сполучення на певних територіях, за певними напрямками. Розкрито джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті та виявлені можливі причини формування малодіяльних ділянок.

Процес активного будівництва залізниць на землях України починається в період другої половини дев'ятнадцятого століття. Імпульс до розвитку залізничної мережі дав процес формування капіталістичного устрою в економіці України. В результаті почали з'являтися елементи урбанізації та індустріалізації: після відміни кріпосного права збільшувалося населення міст, почали діяти промислові підприємства, запрацювали шахти. Але найяскравішим показником цих змін була поява нового виду сполучення – залізниць, що з'явилися на цих землях як втілення економічних, соціальних та культурних перетворень. У результаті з'ясування місця транспортної інфраструктури в національній економіці України, основних особливостей технічного озброєння й технологічному процесі експлуатаційної діяльності, взаємозалежності між окремими елементами й галузями транспортного господарства, було визначено, що підприємства транспортної інфраструктури дозволили перетворити колись відсталу й аграрну країну в індустріальну державу. Відбулося збільшення промислової й сільськогосподарської продукції. Успіхи, досягнуті в розвитку промисловості й сільського господарства, були б неможливі без потужної транспортної інфраструктури. До заводів і фабрик нових і таких, що раніше існували, необхідно підвозити кам'яне вугілля, нафту й інше паливо, без якого вони не можуть працювати; машинобудівні заводи мають потребу в одержанні металу з металургійних

заводів; у сільській місцевості необхідно доставляти посівні матеріали, трактори, товари широкого вжитку; сільське господарство у свою чергу пред'являє до перевезення хлібу, худоби й різні сільськогосподарські продукти, без які не може існувати населення наших міст. Всі ці вантажі повинні безвідмовно й у величезній кількості перевозитися транспортом підприємств інфраструктури, щоб забезпечити безперебійну роботу кожної галузі виробництва й всієї національної економіки, забезпечити задоволення потреб населення в продуктах харчування й промислових товарів. Виробництво окремих продуктів і видобуток сировини не є повсюдними й зосереджено в певних районах України. Кам'яне вугілля, нафта, залізна руда добуваються в тих місцевостях, де копалини перебувають у надрах землі; сільське господарство особливо розвинене в районах, що володіють родючим ґрунтом і сприятливими кліматичними умовами; значна частина підприємств обробної промисловості перебуває у великих містах. Окремі місцевості нашої країни, таким чином, володіють відомою виробничою спеціалізацією, перевагою тих галузей виробництва, умови розвитку яких у даному районі найбільш сприятливі. На долю транспортної інфраструктури випадає завдання зв'язувати всі ці райони, що взаємно доповнюють один одного. При значній території нашої країни доводиться здійснювати перевезення на значні відстані з тих районів України, де виробляється дана продукція, в усі інші. У сучасних умовах всі ці види транспорту складають єдину транспортно-інфраструктурну мережу, взаємно зв'язані і є продовженням і доповненням один іншого. Однак кожному виду транспорту найбільш властива певна сфера роботи.

У транспортній інфраструктурі України залізниця є універсальним видом транспорту з найбільш широкими можливостями використання для виконання перевезень. Загальна довжина залізничної мережі України – понад 22 тис. км,

представлена шістьма залізницями, що охоплюють майже всю територію держави. Універсальність пояснюється як деякими особливостями нашої країни, так і властивостями саме залізничного транспорту. При сучасному рівні розвитку технічних засобів залізниці можуть бути побудовані повсюдно й можуть забезпечити найкоротше сполучення між будь-якими пунктами нашої країни. Розміщення залізничної мережі по території України складалося в ході тривалого історичного процесу її розвитку протягом більше ста років і відбиває розподіл промисловості й еколого-економічну ефективність використання сільського господарства. Найбільш густа мережа залізниць розташована в центральних і південних областях України. Основні залізничні магістралі в цій частині мережі з'єднують між собою найважливіші промислові райони.

Хоча на деяких напрямках залізниці будувалися без достатнього техніко-економічного обґрунтування, або без врахування прогностичних показників розвитку підприємств, демографічної ситуації району. У результаті з'явилося багато паралельних малозавантажених ліній, які поступово перетворюються у малодіяльні дільниці, окремі види транспорту конкурують один з одним. Робота залізниць України у багато разів перевершує роботу інших видів транспорту національної транспортної системи.

Залізничний транспорт є складним виробничим організмом, всі частини якого перебувають у тісному взаємному зв'язку один з одним. Цей зв'язок проявляється й між галузями залізничного господарства й між окремими ділянками розосередженої більш ніж на двадцять тисяч кілометрів залізничної мережі. Так, ефективність роботи локомотивів залежить не тільки від їх кількості, потужності й продуктивності праці машиністів, але й від цілого ряду інших факторів – постачання паливом, роботи станцій, своєчасного усунення несправностей вагонів, стану колії. У

свою чергу робота станцій, Дирекцій залежить не тільки від експлуатаційників, але й від локомотивної служби, яка повинна вчасно надавати локомотиви під поїзди, і від вагонників, зобов'язаних утримувати вагони в справності, і від колійників, у завдання яких входить підтримка колії в стані, що забезпечує безперебійне просування поїздів по ділянках. Таким чином, робота всіх галузей залізничного господарства взаємно пов'язана й взаємно обумовлена. З іншого боку, досить тісно пов'язані у своїй роботі й окремі ділянки залізниць. Кожна ділянка не являє собою ізольованої одиниці, його робота впливає на роботу сусідніх ділянок, сусідніх залізниць, всієї мережі. Щодо цього залізнична інфраструктура сильно відрізняється від промисловості.

Якість роботи якого-небудь промислового підприємства може не зробити ніякого впливу на роботу суміжного, приналежного тієї ж галузі. На залізничному транспорті положення зовсім інше. Якщо яка-небудь ділянка залізниці, яка-небудь станція працює погано, це впливає на роботу сусідніх станцій, ділянок всієї залізниці, а нерідко й всієї мережі в цілому. Так, у Результаті поганої роботи якої-небудь станції з'являються ускладнення в прийомі поїздів цією станцією із сусідніх, через що там почнуть збирати вагони, разом з тим сповільниться оборот рухомого складу на ділянці й надзвичайно ускладниться вся його робота, а це неминуче приведе до перебоїв або навіть до затору руху на всій магістралі й може відбитися на роботі ряду залізниць, що примикають, а іноді й більше віддалених.

Взаємна залежність роботи всіх галузей залізничного господарства й всіх частин залізничної мережі, що представляє собою єдине ціле, єдиний виробничий організм, вимагає централізації керівництва всім залізничним транспортом і найсуворішою дисципліною. Тільки за цією умовою можлива безперебійна робота всієї залізничної

системи, забезпечення маневреності й повного використання всіх ресурсів залізничного господарства. Для того щоб централізоване керівництво залізничним транспортом було дійсно оперативним, необхідно чітко й точно виконання наказів і розпоряджень всіх вищестоящих начальників їх підлеглими.

На початку перших років незалежності перед Україною постала необхідність формування власної системи управління транспортно-дорожньою інфраструктурою, координації діяльності різних видів транспорту. Основними напрямками транспортної політики з 1992 року до сьогодні є розширення транспортних послуг, підвищення їх якості та ефективності, інтеграція в європейську та світову транспортні мережі, становлення нашої країни як транзитної держави, розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Перетворення у транспортному секторі незалежної України були тісно пов'язані з євроінтеграційним вектором державної політики. У 1994 р. підписана Угода про партнерство та співробітництво з Європейським співтовариством, що визначила принципи свободи транзиту товарів. Виключно вигідне географічне положення України на шляху

основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих морських портів, розвинутої транспортної мережі зумовили ще один важливий напрям державної політики у сфері транспорту, а саме – утвердження нашої країни як транзитної держави.

**Висновки та пропозиції щодо подальшого дослідження проблеми.** У результаті вивчення економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури було з'ясовано її місце в національній економіці України.

Визначено, що основні особливості технічного озброєння й технологічний процес експлуатаційної діяльності, взаємозалежність між окремими елементами й галузями транспортного господарства дозволили перетворити колись відсталу й аграрну країну в індустріальну державу за рахунок формування потужної транспортної інфраструктури.

Дослідження економіко-історичних засад формування транспортної інфраструктури України розкрило стійку позитивну динаміку перевезень, що відповідала основним тенденціям економічного розвитку України. Розкрито джерела формування вантажних потоків на залізничному транспорті, що дозволяє впевнено визначити причини формування малодіяльних ділянок на залізничному транспорті України.

#### Список використаних джерел:

1. Канторович Л. В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л. В. Канторович: Под ред. В. Н. Лившица. Н. В. Паенсона, Е. Ф. Тихонова. – М.: Наука, 1989. – 304 с.
2. Кулаев Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаев: 2-е вид., переробл. і допов. – К.: «Фенікс», 2012. – 240 с.
3. Миротин Л. Б. Логистика: общественный транспорт / Л. Б. Миротин, Н. Э. Ташибаев, В. Д. Геррамин, Вл. Вас. Зырянов, Нас. Вл. Зырянов, А. В. Шабанов. В. М. Курганов. В. А. Гудкова: Под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен». 2003. – 224 с.
4. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта: теория и мировой опыт: Монография / Е. А. Петренко: НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти [и др.]. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 413 с.
5. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: Монографія / С. М. Сич. В. М. Кислий. – Ніжин: ГОВ «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
6. Хануков Е. Д. Транспорт и размещение производства. – М.: Трансжелдориздат. 1956. – 412 с.

Kirilenko O.M.

## ECONOMIC AND HISTORIC BASIS FOR THE FORMATION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Economic-historical analysis of the formation of the transport infrastructure is important because it took place in profoundly different socio-economic and state-political conditions. Each of these stages is substantially changed as the General conditions and requirements for transport and ways of their solution.

A detailed analysis of economic and historical basis for the formation of the transport infrastructure of Ukraine, performed by the author allowed to reveal the factors that had a decisive influence on the initialization process of the construction of Railways in certain areas, in certain areas.

Disclosed sources of formation of cargo flows on rail and identifies possible causes of the formation of low-traffic segments.

The process of active construction of Railways on the territory of Ukraine begins during the second half of the nineteenth century. The impetus for the development of the rail network gave the process of the formation of the capitalist system in the economy of Ukraine.

As a result began to appear the elements of urbanization and industrialization: after the abolition of serfdom increased the population of cities began to operate industrial plants, have earned mine. But the most conspicuous evidence of these changes is the emergence of a new kind of communication – Railways, appeared in these lands as the embodiment of economic, social and cultural change.

A study of economic and historical grounds of formation of transport infrastructure, it was found its place in the national economy of Ukraine.

It is defined that the main features of technical equipment and technological process operational activity, the interdependence between the individual elements and sectors of the transport economy helped to transform the once-backward and agrarian country into an industrial power due to the formation of a strong transport infrastructure.

The study of economic and historical basis for the formation of the transport infrastructure of Ukraine revealed sustainable positive dynamics of transportation, consistent with the main trends of economic development of Ukraine.

Disclosed sources of formation of cargo flows to railway transport, which allows you to identify the causes of the formation of low-traffic segments of railway transport of Ukraine.

**Keywords:** transport infrastructure, melodiands the site, the efficiency of the transport.