

Юрченко Євгеній Олександрович,  
к. держ. упр., перший заступник директора Департаменту будівель та споруд  
АТ “Укрзалізниця”, м. Київ  
ORCID 0000-0002-6809-6729

УДК 351.330.1

doi: 10.34213/ap.21.01.09

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕКОНОМІКИ: ІДЕНТИФІКАЦІЯ ПОНЯТІЙНОГО АПАРАТУ

Проведено ідентифікацію понятійного апарату державного регулювання транспортної інфраструктури економіки шляхом аналізу основних категорій понятійного апарату, вивчено історичні аспекти їх виникнення, уточнено категорії та запропоновано авторське визначення терміна “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”.

**Ключові слова:** інфраструктура, транспортна інфраструктура, транспортна інфраструктура економіки, державне регулювання транспортної інфраструктури економіки.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Дослідження проблематики та пошук шляхів розвитку державного регулювання транспортної інфраструктури економіки потребує насамперед аналізу та доповнення основних складових терміна та дослідження його історичних, теоретичних та практичних аспектів. Саме тому виникає необхідність в ідентифікації понятійного апарату державного регулювання транспортної інфраструктури економіки, дослідження та аналізу основних категорій понятійного апарату, його історичних аспектів, уточнення основних термінів у досліджуваній сфері.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням термінології інфраструктури та транспортної інфраструктури економіки приділяли увагу такі дослідники і науковці, як Б. Брунець, О. Васильєва, В. Жамін, С. Мочерний, М. Хорунжий, В. Шевчук, О. Шестак, Н. Ткаченко, О. Пікулик та ін. Проблематику державного регулювання економіки вивчали О. Амосов, В. Воротін, А. Дегтяр, І. Дунаєв, Т. Корнієнко, М. Латинін, С. Майстро, М. Миколайчук, В. Развадовський, В. Степанов, Ю. Ульянченко та ін., втім питання державного регулювання транспортної інфраструктури економіки у сфері науки державного управління потребують комплексного дослідження.

**Мета статті** полягає у формулюванні авторського визначення терміна “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки” завдяки стислому семантичному аналізу опорного понятійного апарату, що формує цей термін.

**Виклад основного матеріалу.** Осмислення змістовних і методологічних засад державного регулювання транспортної інфраструктури економіки можливе лише шляхом ідентифікації понятійного апарату ключових дефініцій, понять і теоретичних конструкцій, зокрема таких категорій: “економіка”, “інфраструктура”, “транспортна інфраструктура”, “транспортна інфраструктура економіки”, “державне регулювання”, “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”.

Стародавній грецький філософ Ксенофонт вперше ввів в обіг поняття “економіка” (грецькою – *oikono-mike*, буквально – “мистецтво ведення домашнього господарства”), маючи на меті визначення філософсько-наукових знань про ведення домового (сімейного) господарства. На його думку, “економіка” – це наука за допомогою якої можливо збагачувати власне господарство. За

© Юрченко Є. О., 2021

твердженням Ксенофонта, цією діяльністю займаються всі відповідно до законів обміну (торгівлі) та збагачення. У найбільш широкому сенсі поняття “економіка” притаманні такі риси, як загальності та необхідності [15]. Дещо пізніше Аристотель поділив науку про багатство на дві складові: “економіка” – виробництво благ для задоволення потреб людей та “хремастика”, яку він пропонував розуміти як діяльність, спрямовану на накопичення багатства, в сучасному розумінні – це бізнес [2]. Сутність економіки полягає в умінні господарювати, а показники ефективності господарювання полягають в отриманні прибутку від нього. Відповідно погляди Аристотеля дали поштовх до еволюції економіки в наукове русло, а пізнання цього процесу знаходить розвиток у виокремленні “хремастики”, з часом і зміною економічного устрою з’являються нові потреби в економічному розвитку, термін розширюється, з’являються нові думки науковців і філософів з цього приводу. Втім Аристотель розглядав економіку та хремастику у досить вузькому сенсі, спираючись на стані розвитку стародавнього суспільства, на той час вказане тлумачення було достатнім.

Згодом французький економіст А. де Монкрет’єн увів у науковий обіг термін “політична економія”, в якому розумілося мистецтво державного управління господарством [36]. Класичний термін “економіка” був змістовно розширений поєднанням цілеспрямованого управлінського впливу з боку держави на процеси господарювання й поширений на весь суспільний лад, а економічні процеси розглядалися комплексно [Там само]. Застосування ж комплексного підходу до розуміння економіки як об’єкта державного управління стало передумовою появи економіки як науки, втім сам термін, на нашу думку, міг би мати назву “державне регулювання економіки”, проте автор терміна “політична економія” дав визначення, яке можна ототожнити з публічним (державним) регулюванням економіки.

Американський економіст А. Маршалл запровадив увів у сучасну економічну науку термін “economics”, метою якої визначено дослідження нормальної життєдіяльності суспільства [33]. “Економікс”, за А. Маршаллом, вміщував індивідуальні й суспільні дії, які дуже тісно пов’язані зі створенням і використанням матеріального підґрунтя добробуту. Функція економічної науки, на його думку, полягає у зборі, систематизації, аналізі економічних фактів та застосуванні отриманих на підставі спостереження і практичного досвіду знань для визначення того, якими можуть виявитися найближчі та кінцеві результати дії різних груп причинщо цілком обґрунтовує існування економіки як окремої науки [Там само]. Проте можемо дозволити собі не погодитись з думкою А. Маршалла, оскільки наведені ним для обґрунтування терміна “економіка” доводи як науки не охоплюють комплексно всі категорії функцій, притаманних економіці. Сучасні ж економісти, звичайно, розуміють термін “економіка” набагато ширше.

Оскільки термін економіка є дуже широким, то ним визначають і конкретну діяльність, і цілу науку, яка поділяється на безліч напрямів. Безпосередньо уточнюючим для мети нашого дослідження має бути поняття “економіка транспорту”, яка в поєднанні з категорією “інфраструктура” має утворити поняття “транспортна інфраструктура економіки”.

Звичайно під “економікою транспорту” розглядають сукупність суспільних, технічних і економіко-організаційних факторів, які обумовлюють ефективність функціонування та використання засобів виробництва на транспорті. Економіка транспорту досліджує закономірності та особливості організації транспортних послуг будь-яких видів транспорту з перевезення

різних типів вантажу, а також методи і правила раціонального використання експлуатаційних ресурсів задля скорочення витрат на їхнє придбання [34]. Це визначення досить широко охоплює складові економіки транспорту, втім, на наш погляд, його необхідно було б доповнити сукупністю факторів: політичними факторами, а словосполучення “засобів виробництва на транспорті” замінити словосполученням “транспортної системи”.

Як відомо, “інфраструктура” (від лат. *infra* – “нижче” і “під” та лат. *structura* – “будівля”, “розташування”) [11]. Вдаючись до історії терміна “інфраструктура”, він став використовуватись армією США після формування НАТО у 1940-х рр. і визначав комплекс тилових (допоміжних) споруд, які забезпечують дії збройних сил (склади боєприпасів та інших військових матеріалів, ракетні бази, полігони, майданчики для запуску ракет, військові аеродроми та ін.) [35]. Відповідно, цей термін швидко набув поширення, втім сьогодні він не охоплює всіх його сутнісних складових. За великим рахунком, військові розуміли під “інфраструктурою” штучні будівлі та споруди, які виконували допоміжні функції і завдання у військовій сфері. А в сучасному розумінні під терміном “інфраструктура” різні автори дають власні трактування (табл. 1).

На наш погляд, визначення, надане в “Енциклопедичному словнику” [26], дуже поширене, а за обсягом термін є ширшим, ніж запропонований вперше в розумінні цього терміна. Окрім того, цей термін, на нашу думку, вже морально застарів і не охоплює інфраструктуру в її сучасному складі та різновидах (наприклад, “інформаційну інфраструктуру”, і зокрема – для потреб транспорту), оскільки стрімкий науково-технічний прогрес дозволяє розширювати вказаний термін і доповнювати його як мінімум словом “мережі”, оскільки ж, на наш погляд, інженерні мережі та мережі зв’язку також відносяться до інфраструктури.

Важливим доповненням до терміна “інфраструктура” мало б бути віднесення до неї не лише штучних, а і природних об’єктів, які слугують для досягнення мети існування інфраструктури, яка може полягати у забезпеченні потреб людства в широкому сенсі. Визначення, надане у “Тлумачному словнику української мови”, не має достатнього охоплення і може розумітися лише як економічна категорія інфраструктури, тому краще застосовувати для цього термін “інфраструктура економіки”. Широко цитоване визначення з “Економічної енциклопедії”, на нашу погляд, є доволі ґрунтовним і більш широким за своїм складом, тому заслуговує на увагу та прийняття за основу при формуванні авторських визначень.

Водночас визначення О. Васильєва, на наш погляд, охоплює сутнісні риси і характеристики складових інфраструктури, але з нього зрозуміло, що ці системи мають забезпечувати споживача лише товарами і послугами, вказані категорії більш притаманні розумінню інфраструктури економіки. У свою чергу дефініція В. Жаміна притаманна “інфраструктурі економіки”, оскільки має таку ключову ознаку, як “процес господарювання”. Відповідно визначення С. Мочерного, на наш погляд, є не повним і розглядає інфраструктуру в доволі вузькому сенсі. Тлумачення М. Хорунжого є більш охоплюючим, ніж пропонують інші науковці, й у разі його доповнення та уточнення в частині сутнісних характеристик “первинної” інфраструктури, більш предметно й широко висвітлювало б термін “інфраструктура”. Доволі обґрунтованим і доречним є застосування терміна “економічна інфраструктура”, наданого В. Шевчуком. Підходи Є. Русскової певною мірою є незвичними у класичному розумінні терміна “інфраструктура” і можуть мати подальший розвиток в науковому пізнанні інфраструктури.

## Трактування терміна “інфраструктура”

Автор (джерело) терміна “Інфраструктура”	Трактування
Енциклопедичний словник [26]	Сукупність споруд, будівель, систем і служб, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності суспільства
Словник української мови [25]	Сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують як виробничу, так і невиробничу сфери економіки (транспорт, зв'язок, комунальне господарство, загальна і професійна освіта, охорона здоров'я тощо)
Популярна економічна енциклопедія [21]	Сукупність 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
О. Васильєв [4]	Фізичні компоненти взаємопов'язаних систем, що забезпечують товари та послуги, необхідні для забезпечення, підтримання або посилення соціальних умов життя
В. Жамін [7]	Інтегральний елемент виробничих сил, що охоплює допоміжні та додаткові галузі, види виробництв або діяльності, які обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також галузі та підгалузі невиробничої сфери, що непрямо пов'язані з процесом виробництва і виконують чисельні функції обслуговування всього процесу господарювання
С. Мочерний [18]	Комплекс галузей народного господарства (сфери матеріального і нематеріального виробництва), які обслуговують промисловість і сільське господарство
М. Хорунжий [30]	Сукупність елементів продуктивних сил у вигляді галузей, виробництв і видів діяльності, які надають цілісного характеру як усій національній економіці, так і окремим сферам та комплексам, функціональне призначення яких полягають у створенні загальних умов, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва, а також у забезпеченні відтворення робочої сили
В. Шевчук [31]	Частина народного господарства, що створює суспільні блага або товари суспільного використання, відповідно (у вузькому розумінні) – за твердженням автора, це частина народного господарства, що виробляє товари та послуги, які забезпечують нормальне функціонування всіх галузей народного господарства та в певній мірі підтримують життєзабезпечення всього суспільства
Є. Русскова [9]	Горизонтальна – укрупнене групування галузей інфраструктури за сферами діяльності, де розкривається їх функціональне призначення (виробнича, соціальна, інституціональна та екологічна); Вертикальна – економічний зміст інфраструктури в середині певної сфери економіки на різних рівнях її функціонування (інфраструктура сфери матеріального виробництва, галузі виробництва, підприємства тощо) [8]
Н. Іванова [10]	Мережі, в яких здійснюються поставки продукції між видаленими один від одного економічними агентами, а також галузі економіки, що експлуатуються як мережі

Визначення Н. Іванової, на наш погляд, все ж таки притаманне інфраструктурі економіки як складовій терміна з більшим її охопленням. Деякі авторів надають визначення “інфраструктура економіки”, тоді як, на нашу думку, термін “інфраструктура” є більш ширшим. Відтак сформулюємо власне визначення терміна “інфраструктура”, під яким пропонуємо розуміти ком-

плекс взаємопов'язаних природних просторових мереж і штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують життєдіяльність суспільства.

Розглянемо й уточнимо термін “транспортна інфраструктура”. Звичайно існує багато визначень цього поняття (табл. 2).

Таблиця 2

## Трактування терміну “транспортна інфраструктура”

Автор (джерело) терміна “транспортна інфраструктура”	Трактування
Закон України “Про регулювання містобудівної діяльності” [23]	Комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій
Вікіпедія [29]	Сукупність об'єктів (підприємств, закладів), які займаються ремонтом, будівництвом та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів
В. Корж [13]	Економічно-збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, що забезпечує роботу всіх видів транспорту
О. Бордун [3]	Сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів
О. Шестак [32]	Сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв, здатних забезпечити їхнє функціонування
М. Потєєва [22]	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
Н. Ткаченко [28]	Сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів
О. Пікулик [20]	Транспортна інфраструктура є елементом інфраструктури ринку, об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу і споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у регіональній економіці

Термін, запропонований Законом України “Про регулювання містобудівної діяльності”, на наш погляд, є не повним і потребує уточнення, адже споруди та комунікації не включають в себе будівлі та мережі, які також входять до складу інженерно-транспортної інфраструктури. Визначення, наведене у Вільній енциклопедії (Вікіпедія), не повною мірою охоплює масштаб транспортної інфраструктури й лише частково доповнює інші поширені визначення. В. Корж надав доволі вдале визначення, втім ми не можемо цілком погодитися з його думкою, оскільки існуюча транспортна інфраструктура не завжди може бути “економічно збалансованою” через низку додаткових факторів (політичних, природних, правових та соціальних).

Дефініція, сформована О. Бордуном, найбільше нам імponує, оскільки охоплює основне сутнісне розуміння терміну, втім потребує низки доповнень, зокрема відносно переліку об'єктів і суб'єктів. До складу транспортної інфраструктури належить низка об'єктів: залізниці, залізничні вузли та станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти,

річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали.

Деякі дослідники [13; 33] відносять до складу транспортної інфраструктури також рухомий склад транспорту. Це пояснюється тим, що часто рухомий склад є невід'ємною частиною транспортних й обслуговуючих підприємств, які входять до складу транспортної інфраструктури. Проте з цим висновком можна не погодитись через те, що безпосередньо транспортні засоби та інфраструктура транспорту різні за своєю суттю й створені для відносно відмінного призначення, адже інфраструктура виконує допоміжну функцію для транспортного засобу, а транспортний засіб є безпосередньо об'єктом, що переміщується в просторі, як у природному, так і штучному.

Дослідивши наукові джерела та оглянувши низку запропонованих до розуміння складових елементів терміна “транспортна інфраструктура”, можемо дійти таких попередніх висновків:

1) у низці визначень перелічуються складові транспортної інфраструктури, що, на наш погляд, є більш доречним для надання визначення системи транспортної інфраструктури. Однак чимало визначень і “інфраструктури”, і “транспортної інфраструктури” подаються у “вузькому сенсі” з точки зору економічної науки, а не комплексно, з точки зору комплексного філософського осмислення всіх складових елементів, що можуть бути вкладені нього;

2) недостатньо відображені у визначенні цих понятійних категорій природні інфраструктурні елементи та новітні, створені людством не так давно, новітні штучні елементи, що застосовуються для транспортування не лише людей і товарів але й інформації та зв'язку тощо.

Таким чином, дослідивши термін “транспортна інфраструктура”, переходимо до формування власного визначення: “транспортна інфраструктура” – це комплекс взаємопов'язаних природних просторових мереж і штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують потреби фізичних і юридичних осіб у переміщенні інформації, людей і вантажів у просторі. Відповідно “транспортна інфраструктура економіки”, на наш погляд, – це комплекс взаємопов'язаних природних просторових мереж і штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують потреби фізичних і юридичних осіб у переміщенні інформації, людей і вантажів у просторі з метою ефективної господарської діяльності.

Надавши авторські визначення таким поняттям, як “інфраструктура”, “транспортна інфраструктура”, “транспортна інфраструктура економіки”, розглянемо поняття “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки” (табл. 3).

З юридичної точки зору, трактування “Юридичної енциклопедії” не повною мірою характеризує сутність державного регулювання, оскільки держава регулює відносини в суспільстві не тільки з метою встановлення поведінкових норм і правил, а комплекс заходів, що застосовуються державою при регулюванні, містить набагато ширший перелік заходів регулювання. Формулювання мети цього визначення, на наш погляд, є незавершеним і потребує доповнення. Визначення наведене у “Вільній енциклопедії” (Вікіпедії) за змістом дає розуміння державного регулювання втім є більш бюрократичним та нелегальним. Д. Зухба і Е. Зухба надали коріння поняття як комплекс заходів державного впливу, що є в цілому логічним і закономірним, у той же час метою державного регулювання дослідники визначили запобігання анти-

кризовим ситуаціям, що на наш погляд не є основним завданням державного регулювання, в той же час визначення надане І. Михасюк є більш предметним та доцільним втім, мета регулювання все ж таки має охоплювати побудову системи ефективного управління сферами життєдіяльності суспільства.

Таблиця 3

Трактування терміна “державне регулювання”

<i>Автор (джерело) терміна “Державне регулювання”</i>	<i>Трактування</i>
“Юридична енциклопедія” [19]	Здійснення державою комплексних заходів (організаційних, правових, економічних тощо) у сфері соціальних, економічних, політичних, духовних та інших суспільних процесів з метою їх упорядкування, встановлення загальних правил і норм суспільної поведінки, а також запобігання негативним явищам у суспільстві
Вікіпедія [5]	Сукупність інструментів, за допомогою яких держава встановлює вимоги до підприємств і громадян; воно включає закони, формальні і неформальні розпорядження і допоміжні правила, що встановлюються державою, а також недержавними організаціями або організаціями саморегулювання, яким держава делегувала регуляторні повноваження. Це набір здійснюваних державними структурами заходів, направленими на контроль за поведінкою індивідів або груп, які потрапляють під контроль цих структур
Д. Зухба, Е. Зухба [8]	Комплекс економічних і політичних заходів, які здійснюють державні органи з метою координації економічних процесів, спрямованих на підтримку оптимальних пропорцій суспільного виробництва і запобігання в ньому кризовим ситуаціям
І. Михасюк [17]	Комплекс заходів держави, спрямованих на скерування суб’єктів економічної діяльності в напрямі, необхідному для досягнення поставлених органами державної влади й управління цілей
Т. Корнієнко [12]	Економічні, організаційні та правові дії і заходи держави (органів державної влади) направлені на оточуюче середовище окремих суб’єктів чи певних груп цих суб’єктів з метою впорядкування, систематизації їх діяльності та забезпечення реалізації інтересів і прав як громадян так і держави
В. Степанов [27]	Створення правомочними зовнішніми і внутрішніми структурами комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, що має високу соціальну значимість

Визначення, надане Т. Корнієнком, є досить вдалим для того, щоб його взяти за основу для визначення “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”. В. Степанов також надає доволі цікаве визначення, варто зауважити, що автором визначено місію держави у сфері функціонування та розвитку транспортної системи як сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних і якісних транспортних послуг. Відповідно, думка цього автора заслуговує на увагу і також варта до врахування в подальших дослідженнях.

В. Развадовський визначив низку властивостей, притаманних державному управлінню транспортною системою [24], зокрема вказано державний вплив: здійснюється на основі закону; має активний, цілеспрямований

характер; має загальносистемний характер, тобто управлінський вплив здійснюється на усі складові транспортної системи; має організуючий характер; виражається у правових і організаційних формах; захищає право власності; для управління структурними змінами у сфері діяльності транспорту використовує як прямі адміністративні так і непрямі економічні методи; суб'єкти державного управління у межах компетенції контролюють діяльність суб'єктів господарювання недержавної форми власності у транспортній сфері; забезпечує безпеку переміщень у сфері діяльності транспортної системи. Можна погодитися з цим баченням В. Развадовського і врахувати його для формування власних визначень.

Оскільки необхідно ще уточнити категорію “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”, то вважаємо за потрібне оглянути загальновідомі визначення терміна “державне регулювання економіки” (табл. 4).

Таблиця 4

Трактування терміна “державне регулювання економіки”

Автор (джерело) терміна “Державне регулювання”	Трактування
О. Курок [14]	Цілеспрямований та активний вплив державних та наддержавних органів управління на функціонування на розвиток цілісної економічної системи (а отже, на її розширене відтворення) шляхом використання економічних законів і вирішення економічних суперечностей за допомогою певної сукупності форм та методів
О. Грициняк [6]	Сфера діяльності органів державної влади щодо цілеспрямованого впливу на поведінку суб'єктів господарювання шляхом застосування різноманітних методів і засобів
В. Адамівська [1]	Сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу держави на розвиток суспільного способу виробництва (в т.ч. продуктивних сил, техніко-економічних, організаційно-економічних та соціально-економічних відносин) для його стабілізації та пристосування до умов, що змінюються
Н. Малиш [16]	Діяльність органів влади щодо впливу їх на процес суспільного відтворення з метою досягнення суспільно корисних результатів

На наш погляд, більш вдалим є визначення, надані О. Курок і Н. Малиш. Так, О. Курок акцентує на “впливі на економічну систему” і “наддержавному управлінні” з точки зору теоретичних аспектів пізнання, що є більш доречним з огляду на сучасну глобалізацію та наддержавні політичні інститути. Визначення ж, надані іншими авторами [1; 6; 16], більш притаманні державному регулюванню економіки на національному рівні. Так, Н. Малиш надала визначення, яке є містким і лаконічним і достатньою мірою розкриває термін “державне управління національною економікою”. Отже, враховуючи вищевикладене, можна запропонувати власне визначення терміна “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”: це цілеспрямований та активний вплив системи державного управління на функціонування і розвиток відносин у системі транспортної інфраструктури економіки шляхом застосування різноманітних механізмів державного управління (підходів, методів, засобів, інструментів і заходів).

**Висновки.** При подальших дослідженнях наукової проблематики державного регулювання транспортної економіки України доцільно застосувати уточнений нами категорійний апарат. Зокрема, під терміном “інфраструктура” пропонуємо розуміти комплекс взаємопов'язаних при-

родних просторових мереж і штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують життєдіяльність суспільства. Під терміном “транспортна інфраструктура” – комплекс взаємопов'язаних природних просторових мереж і штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують потреби фізичних і юридичних осіб у переміщенні інформації, людей і вантажів у просторі. Поняття “транспортна інфраструктура економіки” розуміється нами як комплекс взаємопов'язаних природних просторових мереж та штучних інженерних комунікацій, будівель та споруд, мереж і ліній зв'язку, що забезпечують потреби фізичних і юридичних осіб у переміщенні інформації, людей і вантажів у просторі з метою ефективної господарської діяльності. Відповідно “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки” – це цілеспрямований та активний вплив системи державного управління на функціонування та розвиток відносин у системі транспортної інфраструктури економіки шляхом застосування різноманітних механізмів державного управління (підходів, методів, засобів, інструментів і заходів).

Розглядаючи сутнісні аспекти запропонованого визначення поняття “державне регулювання транспортної інфраструктури економіки”, відзначаємо взаємодію двох систем, які, у свою чергу, є суб'єктом та об'єктом процесів державного і публічного управління. Оскільки кожна із систем включає в себе значну кількість елементів і взаємозв'язків, то їх треба розглядати системно й знаходити приховані взаємозв'язки між елементами, особливо у нинішній час, коли у світі змінюються підходи і майже філософія до розуміння матеріальних і нематеріальних активів у бік поширення віртуальних, цифрових активів, що, до речі, викликає все більший інтерес у сучасних держав і урядів (наприклад, Японії, Канади, Німеччини, України, Катару та ін.).

#### Список використаних джерел

1. Адамовська В. С. Механізм державного регулювання економіки та вибір напрямку економічної політики в сучасних умовах господарювання. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2017. № 4. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur\\_2017\\_4\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2017_4_11) (дата звернення: 17.03.2021).
2. Арістотель. Політика / пер. з давньогр. та передм. О. Кислюка. Київ : Основи, 2000. 239 с.
3. Бордун О. Забарилло А. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*. 2004. Вип. 30. С. 28. URL: [old.geography.lnu.edu.ua/Publik/Period/visn/30/Bordoon-m.pdf](http://old.geography.lnu.edu.ua/Publik/Period/visn/30/Bordoon-m.pdf) (дата звернення: 17.03.2021).
4. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України : монографія. Харків : ХНАМГ, 2007. 341 с.
5. Державне регулювання. *Вікіпедія*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Державне\\_регулювання](https://uk.wikipedia.org/wiki/Державне_регулювання) (дата звернення: 17.03.2021).
6. Грициняк О. Державне регулювання відтворення робочої сили в Україні. *Економічний аналіз*. 2012. Вип. 11 (3). С. 216–218.
7. Жамин В. А. Інфраструктура при соціалізмі. *Вопросы экономики*. 1977. № 2. С. 16.
8. Зухба Д. С., Зухба Е. Н. Принципы и проблемы государственного регулирования экономики. Донецк : ИПЦ “Донецк”, 2002. 25 с.
9. Иншаков О. В. Русскова Е. Г. Инфраструктура рыночного хозяйства: системность исследования. *Вестник Санкт-Петербургского государственного университета*. 2005. № 5 (2). С. 28–37.
10. Іванова Н. В. Генезис економічної категорії “інфраструктура” та її роль у суспільному поділі праці. *Ефективна економіка*. 2010. № 10. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2010\\_11\\_18](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_11_18) (дата звернення: 17.03.2021).
11. Інфраструктура. *Вікіпедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Інфраструктура> (дата звернення: 17.03.2021).
12. Корнієнко Т. О. Державне регулювання у сфері телекомунікацій: деякі термінологічні аспекти. *Університетські наукові записки*. 2014. № 1. С. 270–277.
13. Корж В. Т. Транспортна інфраструктура. *Географічна енциклопедія України*. Київ : Укр. енцикл. ім. М. П. Бажана, 1993. Т. 3: “П–Я”. С. 303.

14. Курок О. О. Державне регулювання економіки в ринкових умовах. *Економічний вісник університету*. 2016. Вип. 31 (1). С. 164–170. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/escvu\\_2016\\_31%281%29\\_\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/escvu_2016_31%281%29__26) (дата звернення: 17.03.2021).
15. Ксенофонт Афинский. Сократические сочинения. Воспоминания о Сократе. Защита Сократа на суде. Пир. Домострой / пер., статья и коммент. С. И. Соболевского. Москва : Академия, 1935. 417 с.
16. Малиш Н. А. Макроекономічні засади державного регулювання економіки. *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 1. С. 165–173. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ardp\\_2011\\_1\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ardp_2011_1_20) (дата звернення: 17.03.2021).
17. Михасюк І. Р., Швайка Л. А. Державне регулювання економіки : підручник. Львів : Магнолія плюс, 2006. 220 с.
18. Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Фомішин С. В. Світове господарство в умовах глобалізації : монографія. Київ : Ніка-Центр, 2006. 200 с.
19. Нагребельний В. П., Оніщук М. В. Державне регулювання. *Юридична енциклопедія* : в 6 т. / Ю. С. Шемшученко та ін. Київ : Укр. енцикл., 1998. Т. 2: Д-Й, 1999. С. 118.
20. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. Серія "Економічні науки"*. 2008. № 7. С. 284–291.
21. Популярная экономическая энциклопедия / гл. ред. А. Д. Некипелов. Москва : Большая российская энциклопедия, 2001. 367 с.
22. Потеева М. А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. *Культура народов Причерноморья*. 2004. № 56. Т. 2. С. 123–131.
23. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. № 038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>.
24. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків : ХНУВС, 2004. 38 с.
25. Словник української мови : в 11 т. Т. 11. Київ, 1980. С. 686.
26. Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. Москва : Сов. энциклопедия, 1983. 1600 с.
27. Степанов В. Ю. Державне регулювання транспортною сферою. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія "Державне управління"*. 2016. № 1. С. 97–103.
28. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Серія "Економічні науки"*. 2006. № 4 (32). С. 56–61.
29. Транспортна Інфраструктура. *Вікіпедія*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспортна\\_інфраструктура](https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспортна_інфраструктура) (дата звернення: 17.03.2021).
30. Хорунжий М. Й. Організація агропромислового комплексу : підручник. Київ : Вид-во КНЕУ, 2001. 382 с.
31. Шевчук В. А. Международные финансовые институты: политика в секторе экономической инфраструктуры. Москва : Анкил, 1999. 104 с.
32. Шестак О. І. Виробнича інфраструктура: суть, класифікація, специфічні риси у нових умовах господарювання. *Продуктивні сили і регіональна економіка*. Київ : РВПС України НАН України, 2003. С. 190–196.
33. Шумпетер Й. Глава 4. Альфред Маршалл (1842–1924) / Десять великих економістів от Маркса до Кейнса. Москва : Ин-т Гайдара, 2011. С. 138–161.
34. Экономическая энциклопедия / Науч.-ред. совет изд-ва "Экономика"; Ин-т экономики РАН; Гл. ред. Л. И. Абалкин. Москва : Экономика, 1999. 1055 с.
35. Юрченко С. А. Инфраструктура мира. Харьков : ХНУ, 2006. 328 с.
36. Montchrestien (Antoine). *Traité de l'économie politique* / Éd. critique par François Billacois. Genève:Droz, 1999. 452 p.

**Iurchenko Ie. O.**

*PhD in Public Administration, First deputy director of the Department of buildings and constructions at the JSC "Ukrainian railway", Kyiv  
ORCID 0000-0002-6809-6729*

## **GOVERNMENTAL REGULATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE ECONOMY: IDENTIFICATION OF THE CONCEPTUAL APPARATUS**

Identification of proper conceptual apparatus of the governmental regulation of transport infrastructure of the economy through research and analysis main categories of conceptual apparatus

has been provided by studying the historical aspects of their origin. Relying on listed components transport infrastructure in a number of terms provided “infrastructure”, it enables to define the ‘system of transport infrastructure’ as more appropriate to use academically. Numerous definitions of ‘infrastructure’ and ‘transport infrastructure’ were examined in a narrow sense in terms of both economics and philosophical understanding of all constituent elements that can be considered in. Natural and the newest ones were created by mankind infrastructure elements were not sufficiently reflected in defining of ‘transport infrastructure’ term which is used for transportation not only through people’s needs and goods but also information and communication, etc.

Clarification of categories and suggested author’s definition the ‘governmental regulation of transport infrastructure of the economy’ term is provided and is meant as a purposeful and active influence of public administration system on functioning and developing relationships in transport infrastructure of the economy by applying various mechanisms of public administration. Then, considering the essential aspects proposed definition “governmental regulation of transport infrastructure of the economy”, an interaction of the two systems which are in turn is the subject and object of processes state and public administration, has been noted. Due to each of the systems includes significant number of items, they should be considered systematically and find out some hidden relationships between their elements, especially nowadays, to understanding tangible and intangible assets towards the spread of virtual, digital assets and what, by the way, is of increasing interest in modern states and governments (e.g. Japan, Canada, Germany, Ukraine, Qatar etc.).

**Keywords:** infrastructure; transport infrastructure; transport infrastructure of the economy; governmental regulation transport infrastructure of the economy.

### References

1. Adamovska, V.S. (2017). Mekhanizm derzhavnogo rehuliuivannia ekonomiky ta vybir napriam ekonomichnoyi polityky v suchasnykh umovakh hospodariuvannia. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*, 4. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur\\_2017\\_4\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2017_4_11) [in Ukrainian].
2. Aristotel. Polityka [Aristotle. Politics]. (2000). O. Kysliuka (Ed.). Kyiv: Osnovy [in Ukrainian].
3. Bordun, O., Zabarylo, A. (2004). Stanovlennia heohrafii transportnoi infrastruktury iak naukovooho napriamu. *Visnyk L'vivskogo un-tu. Ser. Heohrafichna, issue 30, 28*. URL: [old.geography.lnu.edu.ua/Publik/Period/visn/30/Bordoan-m.pdf](http://old.geography.lnu.edu.ua/Publik/Period/visn/30/Bordoan-m.pdf) [in Ukrainian].
4. Vasyliiev, O.V. (2016). Metodolohiia i praktyka infrastruktornoho zabezpechennia funktsionuvannia i rozvytku rehioniv Ukrainy [Methodology and practice of infrastructural support for the functioning and development of the regions of Ukraine]. Kharkiv: KhNAMH [in Ukrainian].
5. Wikipedia. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Derzhavne\\_rehuliuivannia](https://uk.wikipedia.org/wiki/Derzhavne_rehuliuivannia) [in Ukrainian].
6. Hrytsyniak, O. (2012). Derzhavne rehuliuivannia vidtvorennia robochoi syly v Ukraini. *Ekonomichnyj analiz, issue 11 (3), 216–218* [in Ukrainian].
7. Zhamyn, V.A. (1977). Ynfrastruktura pry sotsyalyzme. *Voprosy ekonomyky, 2, 16* [in Ukrainian].
8. Zukhba, D.S., Zukhba E.N. (2002). Pryntsypy y problemy hosudarstvennoho rehulyrovannia ekonomyky [Principles and problems of state regulation of the economy]. Donetsk: YPTs “Donetsk” [in Russian].
9. Ynshakov, O.V., Russkova, E.H. (2005). Ynfrastruktura rynochnoho khoziaystva: systemnost' yssledovannia. *Vestnyk Sankt-Peterburh. hos. un-ta, 5 (2), 28–37* [in Russian].
10. Ivanova, N.V. (2010). Henezys ekonomichnoi katehorii “infrastruktura” ta ii rol' u suspilnomu podili pratsi. *Efektivna ekonomika, 10*. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2010\\_11\\_18](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_11_18) [in Ukrainian].
11. Wikipedia. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Infrastruktura>.
12. Kornienko, T.O. (2014). Derzhavne rehuliuivannia u sferi telekomunikatsij: deiaki terminolohichni aspekty. *Universytetski naukovy zapysky, 1, 270–277*. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap\\_2014\\_1\\_36](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2014_1_36) [in Ukrainian].
13. Korzh, V.T. (1993). Transportna infrastruktura. Heohrafichna entsyklopediia Ukrainy. (Vol. 1-3); Vol. 3. Kyiv: Ukraïnska Entsyklopediia im. M.P. Bazhana [in Ukrainian].
14. Kurok, O.O. (2016). Derzhavne rehuliuivannia ekonomiky v rynkovykh umovakh. *Ekonomichnyj visnyk universytetu, issue. 31 (1), 164–170*. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu\\_2016\\_31%281%29\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu_2016_31%281%29_26) [in Ukrainian].
15. Ksenofont, Afynskyj. (1935). Sokratycheskye sochyneniia. Vospomynaniia o Sokrate. Zashchita Sokrata na sude. Pyr. Domostroj [Xenophon Athens. Socratic writings. Memoirs of Socrates. The defense of Socrates in court. Feast. Domostroy]. S.Y. Sobolevskoho (Ed.). Moskva: Akademiia [in Russian].

16. Malys, N.A. (2011). Makroekonomichni zasady derzhavnogo rehuliuвання ekonomiky. *Aktualni problemy derzhavnogo upravlinnia*, 1, 165–173. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy\\_2011\\_1\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy_2011_1_20) [in Ukrainian].
17. Mykhasiuk, I.R., Shvajka, L.A. (2006). Derzhavne rehuliuвання ekonomiky [Government regulation of the economy]. Lviv: Mahnolia plus [in Ukrainian].
18. Mochernyj, S.V., Larina, Ya.S., Fomishyn, S.V. (2006). Svitove gospodarstvo v umovakh hlobalizatsii [World economy in the context of globalization]. Kyiv: Nika-Tsentr [in Ukrainian].
19. Nahrebelnyy, V.P. Onischuk, M.V. (1998). Derzhavne rehuliuвання. *Yurydychna entsyklopediia*. (Vols. 1–6); Vol. 2. Yu.S. Shemshuchenko (Ed) Kyiv: Ukr. entsykl. [in Ukrainian].
20. Pikulyk, O.B. (2008). Priorityetni napriamy rozvytku transportnoi systemy Zakhidnogo rehionu Ukraïny v umovakh ievropeyskoi intehratsii. *Nauk. visn. Volyn. nats. un-tu im. Lesi Ukraïny, Ser.: Ekonomichni nauky*, 7, 284–291 [in Ukrainian].
21. Populiarnaia ekonomicheskaiia entsyklopediia [Popular economic encyclopedia]. (2001). A.D. Nekypelov (Ed). Moscow: Bolshaiia rossyyskaia entsyklopediia [in Russian].
22. Poteeva, M.A. (2004). Rol transportnoj systemy v ustojchivom rozvytyi ekonomiky Kryma. *Kultura narodov Prychernomorja*, 56, vol. 2, 123–131 [in Russian].
23. Pro rehuliuвання mistobudivnoi diial'nosti: Zakon Ukraïny vid 17.02.2011 r. № 038-VI. Data onovlennia: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/lavs/show/3038-17>.
24. Razvadovskij, V.J. (2004). Derzhavne rehuliuвання transportnoi systemy Ukrainy (administratyvno-pravovi problemy ta shliakhy ikh rozviazannia). *Doctor's thesis*. Kharkiv, KhNUVS [in Ukrainian].
25. Clovnyk ukrainskoi movy. (Vol. 1–11); Vol. 11. (1980). Kyiv [in Ukrainian].
26. Sovetskyi entsyklopedycheskyi slovar [Soviet encyclopedic dictionary]. (1983). A.M. Prokhorov (Ed.). Moscow: Sovetskaia entsyklopediia [in Russian].
27. Stepanov, V.Yu. (2016). Derzhavne rehuliuвання transportnoi sferoiu. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy. Ser: Derzhavne upravlinnia*, 1, 97–103. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU\\_2016\\_1\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU_2016_1_16) [in Ukrainian].
28. Tkachenko, N.Yu. (2006). Transportna infrastruktura: sutnist, funktsii ta rol u zabezpechenni ekonomichnykh protsesiv. *Visnyk DonDUET. Ser. Ekon. nauky*, 4 (32), 56–61 [in Ukrainian].
29. Wikipedia. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Transportna\\_infrastruktura](https://uk.wikipedia.org/wiki/Transportna_infrastruktura) [in Ukrainian].
30. Khorunzhyi, M.Y. (2011). Orhanizatsiia ahropromyslovoho kompleksu [Organization of agriculture]. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].
31. Shevchuk, V.A. (1999). Mezhdunarodnye fynansovye ynstytuty: polytyka v sektore ekonomicheskoi ynfrastruktury [International financial institutions: policies in the economic infrastructure sector]. Moscow: Ankyl [in Russian].
32. Shestak, O.I. (2003). Vyrobnycha infrastruktura: sut, klasyfikatsiia, spetsyfichni rysy u novykh umovakh gospodaruvannia. *Produktyvni syly i rehionalna ekonomika*. Kyiv: RVPS Ukrainy NAN Ukrainy, 190–196 [in Ukrainian].
33. Shumpeter, J. (2011). Desiatvelykykh ekonomystov [Ten great economists]. Moscow: Yn-t Hajdara [in Russian].
34. Ekonomicheskaiia entsyklopediia [Encyclopedia of Economics]. (1999). L.Y. Abalkyn (Ed.). Moscow: Ekonomika [in Russian].
35. Yurchenko, S.A. (2006). Ynfrastruktura myra [World infrastructure]. Kharkov: KhNU [in Russian].
36. Montchrestien (Antoinede). *Traité de l'économie politique*. (1999). François Billacois (Éd.). Genève: Droz.

Надійшла до редколегії 19.03.2021 р.