

УДК 656.01

ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ АСПЕКТ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Потапова Наталія Миколаївна, к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки підприємств, Приазовський державний технічний університет, м. Маріуполь

Potapova Nataly, Associate Professor of business economics, Ph.D., Associate Professor, State Higher Educational Establishment «PRIAZOVSKYI STATE TECHNICAL UNIVERSITY», Mariupol.

Potapova N. Development of transport system by territories

One of the most important features of technological progress and civilization level of the state is the transport system advancements. The effective functioning of transport is a prerequisite for stabilization, structural changes in the economics, development of external economic activity, improving the living standards of the population, and providing national security of the country. Transport has an important economic, socio-political, cultural, and defense function in the development of the regions. Transport system is a spatial combination of lines of communication, transport facilities and the related transport services. It determines territorial specialization and the development of economic complex of the region. The transport factor is of key importance in the distribution of productive forces. The transport system of the region has a distinct territorial specificity. Hence, each region is understood as an individual set of economic, organizational and social factors that determine the ability of the region to provide export and import needs of its economic system. Transport potential is a factor of economic security and sustainable development of the region. Formation of the transport network, its specific structure, the density of the lines of communication, transport capacity of the main highways are determined by sectoral structure of economic system, its product range, territorial organization, density of population, features of historic development, natural conditions, as well as by economic and geographical location of the country and its regions. The main types of transport network configuration are: radial, orthogonal, tree-structured network. The components of transport system include railway stations and junctions, bus stations, sea and river ports, wharves, airports. The interaction of various modes of transport at the regional level is carried out in the transport junctions of mixed types, multimodal transportation of goods by rail and road being most common.

Потапова Н.М. Територіальний аспект формування транспортного комплексу.

Однією з найважливіших ознак технологічного прогресу і цивілізованості держави є рівень розвитку транспортної системи. Ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни. У розвитку регіонів транспорт виконує важливу економічну, соціально-політичну, культурну та оборонну функції. Транспортний комплекс являє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і відповідних служб перевезень. Він стає необхідною умовою територіальної спеціалізації і розвитку господарського комплексу регіону. Транспортний фактор має ключове значення при розміщенні продуктивних сил. Транспортний комплекс регіону має чітко виражену територіальну специфіку, внаслідок чого кожен регіон характеризується власним транспортним потенціалом. Під транспортним потенціалом регіону слід розуміти індивідуальний комплекс економічних, організаційних і соціальних факторів, що визначають здатність регіону забезпечувати експортні та імпорتنі потреби його господарського комплексу. Транспортний потенціал виступає фактором економічної безпеки і стійкості розвитку регіону. Формування транспортної мережі, її видова структура, щільність шляхів сполучення, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарського комплексу, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, щільністю населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів. Основними типами конфігурації транспортної мережі є: радіальна, ортогональна, деревоподібна. Формами територіальної організації транспорту є залізничні станції, вузли, автостанції, морські та річкові порти, пристані, аеродроми. Взаємодія різних видів транспорту на регіональному рівні здійснюється в транспортних вузлах змішаного типу. Найбільш характерні змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Перспективи подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей. Даний фактор є суттєвою особливістю формування транспортного потенціалу регіону. Завантаженість вантажної транспортної системи безпосередньо визначається обсягами виробництва продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі. Обсяги пасажирських перевезень значною мірою визначаються міграційними, туристичними та

курортно-рекреаційними потоками, які, в свою чергу, залежать від найважливіших соціальних показників - рівня і якості життя населення, а також від рівня і динаміки розвитку галузей соціальної інфраструктури.

Потапова Н.Н. Территориальный аспект формирования транспортного комплекса

Одним из важнейших признаков технологического прогресса и цивилизованности государства является уровень развития транспортной системы. Эффективное функционирование транспорта является необходимым условием стабилизации, структурных преобразований экономики, развития внешнеэкономических сфер деятельности, повышения жизненного уровня населения, обеспечения национальной безопасности страны. В развитии регионов транспорт выполняет важную экономическую, социально-политическую, культурную и оборонную функции. Транспортный комплекс представляет собой территориальное сочетание путей сообщения, технических средств транспорта и соответствующих служб перевозок. Он становится необходимым условием территориальной специализации и развития хозяйственного комплекса региона. Транспортный фактор имеет ключевое значение при размещении производительных сил. Транспортный комплекс региона имеет четко выраженную территориальную специфику, вследствие чего каждый регион характеризуется собственным транспортным потенциалом. Под транспортным потенциалом региона следует понимать индивидуальный комплекс экономических, организационных и социальных факторов, определяющих способность региона обеспечивать экспортные и импортные потребности его хозяйственного комплекса. Транспортный потенциал выступает фактором экономической безопасности и устойчивости развития региона. Формирование транспортной сети, ее видовой структура, плотность путей сообщения, прохождение основных магистралей определяются отраслевой структурой хозяйственного комплекса, его производственной специализацией, территориальной организацией, плотностью населенных пунктов, особенностями исторического развития, природными условиями, а также экономико-географическим положением территории страны или ее регионов. Основными типами конфигурации транспортной сети являются: радиальная, ортогональная, древовидная. Формами территориальной организации транспорта являются железнодорожные станции, узлы, автостанции, морские и речные порты, пристани, аэродромы. Взаимодействие различных видов транспорта на региональном уровне осуществляется в транспортных узлах смешанного типа. Наиболее характерны смешанные перевозки грузов железнодорожным и автомобильным транспортом. Перспективы дальнейшего развития транспортного комплекса связаны с реформированием других отраслей. Данный фактор является существенной особенностью формирования транспортного потенциала региона. Загруженность грузовой транспортной системы непосредственно определяется объемами производства продукции промышленности, сельского хозяйства, строительства и торговли. Объемы пассажирских перевозок в значительной степени определяются миграционными, туристическими и курортно-рекреационными потоками, которые, в свою очередь, зависят от важнейших социальных показателей - уровня и качества жизни населения, а также от уровня и динамики развития отраслей социальной инфраструктуры.

Постановка проблеми. Одним із найважливіших ознак технологічного прогресу й цивілізованості держави є рівень розвитку транспортної системи. Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у задоволенні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство.

Швидкі темпи економічного розвитку країн в сукупності з інтеграційним процесом у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі, і, як наслідок, до зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Чільне місце в процесі реалізації торгових угод відводиться транспортному забезпеченню.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам розвитку транспортного забезпечення присвячені дослідження багатьох українських вчених [1-5 та ін.]. У сучасній літературі досить детально досліджено особливості транспорту як галузі матеріального виробництва, інтеграційну та торгову роль транспортної системи країни.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. При цьому недостатньо уваги приділяється територіальним формам організації транспортного забезпечення. Однак за нових умов господарювання розвиток транспортного забезпечення значною мірою визначається саме територіальними формами організації виробництва.

Мета статті. Метою даної роботи є дослідження ролі транспортного комплексу у розвитку господарського комплексу регіону, а також територіальних форм його організації.

Результати дослідження. Транспорт є найважливішою ланкою у сфері економічних відносин, однією із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у територіальному поділі праці. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і саме виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

Транспорт виступає однією з найважливіших складових виробничої та соціальної інфраструктури, конфігурація якої має чітко виражену регіональну специфіку формування. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва, виступаючи його четвертою галуззю (після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства). Він продовжує виробничий процес, доставляючи продукти від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу. Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу [5, с. 38-43].

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. При цьому транспортні витрати включаються до собівартості продукції, а транспортний процес за своєю природою об'єктивно носить неперервний характер. Транспорт також є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, оскільки створює умови для формування загальнодержавного й регіональних ринків.

Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. У розвитку регіонів він відіграє важливі економічну, соціально-політичну, культурну та оборонну функції [4, с. 62-68].

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, виконує неперервну і масову постановку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства. Транспорт є важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями і цим сприяє їх об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує можливість комунікації та спілкування між континентами, країнами, містами й людьми, а також сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалась завжди. У всі часи він розглядався як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його

функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

Повне і якісне задоволення потреб країни в перевезенні може бути досягнуте тільки в тому випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати і розвиватись у взаємозв'язку, як єдиний органічний елемент усього господарського комплексу.

Необхідно відзначити, що окремі види транспорту не функціонують відокремлено, а утворюють між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього формується транспортний комплекс, який є територіальним поєднанням шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і відповідних служб перевезень [2].

Транспортний комплекс є необхідною умовою територіальної спеціалізації і розвитку господарських комплексів регіонів, формування територіально-виробничих комплексів. Він сприяє суспільному розподілу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами, а також забезпечує комунікації всередині них. Таким чином, транспортний фактор має ключове значення при розміщенні продуктивних сил економічної системи [1, 3].

Слід виділити, що транспортний комплекс регіону має чітко виражену територіальну специфіку, унаслідок чого кожен регіон характеризується власним транспортним потенціалом. На думку автора, транспортним потенціалом регіону є індивідуальний комплекс економічних, організаційних і соціальних факторів, що визначають здатність регіону забезпечувати експортні і імпортні потреби його господарського комплексу. Транспортний потенціал виступає чинником економічної безпеки і стійкості розвитку регіону [4, с. 156-168].

Мережа шляхів сполучення транспортного комплексу є сукупністю усіх шляхів, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарського комплексу, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Розрізняють кілька основних типів транспортної мережі за її конфігурацією: радіальна, в якій основні магістралі розходяться променевоподібно від одного або кількох головних вузлів; мережі з переважанням більш-менш паралельних магістралей, широтних, меридіальних, або тих і других – ортогональна; деревоподібної конфігурації, що нагадує рисунок річкової мережі.

За видами сполучень і характером обслуговування розрізняють міжнародні та внутрішньодержавні сполучення. Внутрішньодержавні бувають міжрайонні, внутрішньорайонні, місцеві, міжміські та внутрішньо міські.

Для транспортної системи України характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства. Виділення транспорту в окрему галузь виробництва відбулось з розвитком капіталізації економіки, із зростанням обміну, поглибленням суспільного поділу праці, переходом до фабричної системи виробництва. Розвиток транспорту в Україні обумовлений її географічним положенням, зокрема, розміщенням у центрі Європи. У зв'язку з цим зараз Україна представлена всіма видами транспорту: залізничним, морським, річковим, автомобільним, трубопровідним, повітряним та міським пасажирським.

Формами територіальної організації транспорту є залізничні станції, вузли, автостанції, морські і річкові порти, пристані, аеродроми. Взаємодія різних видів транспорту на регіональному рівні здійснюється в транспортних вузлах змішаного типу.

Найбільш характерними є змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Технологічна взаємодія залізничного і автомобільного транспорту проходить при змішаному залізнично-автомобільному взаємозв'язку, коли перевезення вантажів розпочато одним видом транспорту, а продовжується воно в пункті перевантаження – іншими. Автомобільний транспорт забезпечує функціонування виробництва тих регіонів, де відсутні залізниці. Він здійснює перевезення вантажів із залізничних станцій або ж, навпаки, розпочинає перевезення і доставку вантажів у пункти перевантаження на залізничний транспорт, а також при доставці автомобільним транспортом вантажів із складів відправників на залізничні станції вивіз вантажів із станцій на склади отримувача.

Для територіальної організації транспортної системи характерним є поєднання лінійних і пунктових елементів. До лінійних елементів належить мережа шляхів сполучення. Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура господарського комплексу та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

При цьому територіальне положення істотно вплинуло на проходження транзитних магістралей, трубопроводів, формування транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення. Вихід до узбережжя Чорного і Азовського морів, наявність зручних бухт на їх узбережжі вплинули на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок (Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін.) сприяла розвитку річкового транспорту. В цілому в Україні розвинуті всі види транспорту.

Висновки і пропозиції. Таким чином, транспортний комплекс є необхідною умовою територіального поділу праці, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Транспортний потенціал має регіональний рівень формування та виступає чинником економічної безпеки і стійкості розвитку регіону. Найважливішим напрямком розвитку транспортного комплексу виступає удосконалення територіальної форми його організації.

Перспективи подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей. Даний фактор є суттєвою особливістю формування транспортного потенціалу регіону. Завантаженість вантажної транспортної системи безпосередньо визначається обсягами виробництва продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі. Обсяги пасажирських перевезень значною мірою визначаються міграційними, туристичними та курортно-рекреаційними потоками, які, в свою чергу, залежать від найважливіших соціальних показників – рівня і якості життя населення, а також від рівня і динаміки розвитку галузей соціальної інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Потапова Н.М. Проблеми та особливості розвитку регіонального транспортного потенціалу / Н.М. Потапова // Механізми підвищення ефективності управління функціонуванням регіональної економіки. Серія «Економіка»: Зб. наук. праць Донецького державного університету управління. Том XIV. Вип. 260.- Донецьк: ДонДУУ, 2013. – С.166-173.
2. Потапова Н.М. Напрямки розвитку транзитного потенціалу України за рахунок логістичної інфраструктури її регіонів / Н.М. Потапова, В.В. Онищенко // Promising problems of economics and management: Collection of scientific articles. - Publishing house «BREEZE», Montreal, Canada, 2015. - p. 155-158.
3. Потапова Н.М. Дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону / Н.М. Потапова, В.В. Онищенко // Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки: Збірник наукових праць. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2015. – Вип. 30. – С. 345-349.

4. Винников В.В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов [Текст] / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.
5. Розміщення продуктивних сил України [Текст] / С.І. Дорогунцов, Ю.І. Пітюренко, Я.Б. Олійник та ін. – К.: КНЕУ, 2000. – 364 с.
6. Соціально-економічні системи продуктивних сил регіонів [Текст] / С.І. Дорогунцов, Л.Г. Чернюк, П.П. Борщевський, Б.М. Данилишин, М.І. Фащевський. – К.: Нічлава, 2002. – 690 с.
7. Потапова Н.Н. Транспортный потенциал региона как фактор размещения производительных сил // Матеріали міжнародної науково-технічної конференції «Проблеми економіко-математичного моделювання морських транспортних технологій». – Маріуполь, АМІ ОНМА, 2007. – С. 234-241.

References (BSI)

1. Potapova N.M. (2013), "The problems and peculiarities of regional transport potential", [Problemy ta osoblyvosti rozvytku regional'nogo transportnogo potencialu], N.M. Potapova, Mechanisms improve management operation of the regional economy. Series "Economy", Coll. Science. works of Donetsk State University of Management, Part XIV, Issue. 260, Donetsk, DonDUU pp.166-173.
2. Potapova N.M. (2015), "Areas of transit potential of Ukraine by its regional logistics infrastructure", ["Napryamky rozvytku tranzynogo potencialu Ukrainy za rahunok logistychnoi' infrastruktury i'i' regioniv"], N.M. Potapova, V.V. Onishchenko, Promising problems of economics and management, Collection of scientific articles, Publishing house «BREEZE», Montreal, Canada, pp. 155-158.
3. Potapova N.M. (2015), "Study the economic substance of transport services and its impact on the economic development of the region", [Doslidzhennja ekonomichnoi' sutnosti transportnoi' posludy ta i'i' vplyvu na ekonomichnyj rozvytok regionu] N.M. Potapova, V.V. Onishchenko, Bulletin Pryazovskiy State Technical University, Series Economics, Collected Works, Mariupol, SHEE "PSTU", Vol. 30, pp. 345-349.
4. Vinnikov V.V. (2004), "Formation of sea transport capacity in the integration processes in the system", [Formirovanie morskogo transportnogo potenciala v sisteme integracionnyh processov], Text, V.V. Vinnikov, Odessa, Phoenix, 222 p.
5. "Productive Forces of Ukraine", [Rozmishhennja produktyvnyh syl Ukrainy], Text, S.I. Doroguntsov, Y. Pityurenko, Y.B. Oliynyk and others, K., KNEU, 2000, 364 p.
6. "Social and economic system of the productive forces of Regions", [Social'no-ekonomichni systemy produktyvnyh syl regioniv], Text, S.I. Doroguntsov, L.G. Chernjuk, P.P. Borschevsky, B.M. Danylyshyn, M.I. Fashevskyy, K., Nichlava, 2002, 690 p.
7. Potapova N.N. (2007), "The transport capacity of the region as a factor in the distribution of productive forces", [Transportnyj potencial regiona kak faktor razmeshhenija proizvoditel'nyh sil], Proceedings of the international scientific conference "Problems of economic and mathematical modeling of sea transport technologies", Mariupol, AMI ONMA, pp. 234-241.

Keywords: transport, transport system, transport potential, region, forms of organization by territories, transport network

Ключові слова: транспорт, транспортний комплекс, транспортний потенціал, регіон, територіальні форми організації, транспортна мережа.

Ключевые слова: транспорт, транспортный комплекс, транспортный потенциал, регион, территориальные формы организации, транспортная сеть.

Рецензент: Макаренко М.В., д.е.н., професор, Азовський морський інститут м. Маріуполь