

**ДОСЛІДЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СУТНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ
ТА ЇЇ ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНУ**

Потапова Наталія Миколаївна, доцент кафедри економіки підприємств, к.е.н., доцент, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет м. Маріуполь.

Онщенко Владислав Вікторович, аспірант каф. Менеджменту та підприємництва на морському транспорті, Азовський морський інститут м. Маріуполь.

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

Onishchenko Vladyslav, Post-graduate Student of the Department of Management and business on a sea transport, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol.

Potapova N., Onishchenko V. Economic essence of the transportation service and its influence on economic development of region.

In the article the importance of a transport infrastructure for state economy is reasonable. It is underlined that efficiency of functioning of economy of the state in many respects depends on a transport level of development. It is allocated five directions on which there can be an influence of an infrastructure on long economic growth. It is noticed that the infrastructure as addition to other of production factors can be shown in two forms. On the one hand, infrastructure modernisation is capable to cut production costs. On the other hand, the good condition of an infrastructure increases productivity of other factors of production, including the capital, a labour and cumulative factorial productivity. The theoretical and practical analysis have allowed to draw a conclusion on ambiguous positive influence of a transport infrastructure on economic growth. In certain cases the best availability from the point of view of time and costs had even negative displays. The conducted researches show that an infrastructure - the important determinant of roughness in incomes and economic growth. Exact influence can depend, from infrastructure type. Consideration of the literature concerning growth models has allowed to receive the information on how on microeconomic level, the transport infrastructure could mention economic growth and productivity growth. Namely, the transport infrastructure could reduce shipping charges which expenses of a private sector allow to cut down and to increase specialisation and degree of a division of labour. Specificity of a transportation service stipulates necessity of quantitative reflexion for system of indicators of display of three levels of interpretation of a category "transportation service" depending on a type of transport and group of interests of consumers: a blessing version, an activity version, a kind of economic relations.

Потапова Н.М., Онщенко В.В. Дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону.

У статті обґрунтована значимість транспортної інфраструктури для економіки держави. Підкреслюється, що ефективність функціонування економіки держави багато в чому залежить від рівня розвитку транспорту. Виділено п'ять напрямків за якими може відбуватися вплив інфраструктури на довготривале економічне зростання. Помічено, що інфраструктура як доповнення до інших факторів виробництва може проявлятися у двох формах. З одного боку, модернізація інфраструктури здатна знижувати витрати виробництва. З іншого боку, гарний стан інфраструктури підвищує продуктивність інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу й сукупну факторну продуктивність. Теоретичний та практичний аналіз дозволили зробити висновок про

неоднозначний позитивний вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання. У деяких випадках у кращій доступності з погляду часу й витрат були навіть негативні. Проведені дослідження показують, що інфраструктура - важливий детермінант нерівності доходів й економічного зростання. Точний вплив може залежати, від типу інфраструктури. Розгляд літератури щодо моделей зростання дозволив одержати інформацію про те, як на мікроекономічному рівні, транспортна інфраструктура могла б торкнутися економічного зростання й зростанню продуктивності. А саме, транспортна інфраструктура могла б зменшити витрати по перевезенню, що дозволяють скорочувати витрати приватного сектору й збільшувати спеціалізацію й ступінь поділу праці. Специфіка транспортної послуги обумовлює необхідність кількісного відбиття в системі показників прояву трьох-рівневого тлумачення категорії «транспортна послуга» залежно від виду транспорту й групи інтересів споживачів: різновид блага, різновид діяльності, вид економічних відносин.

Потапова Н.Н., Онищенко В. Исследование экономической сущности транспортной услуги и ее влияния на экономическое развитие региона.

В статье обоснована значимость транспортной инфраструктуры для экономики государства. Подчеркивается, что эффективность функционирования экономики государства во многом зависит от уровня развития транспорта. Выделено пять направлений по которым может происходить влияние инфраструктуры на продолжительный экономический рост. Отмечено, что инфраструктура как дополнение к другим факторам производства может проявляться в двух формах. С одной стороны, модернизация инфраструктуры способна снижать расходы производства. С другой стороны, хорошее состояние инфраструктуры повышает производительность других факторов производства, включая капитал, рабочую силу и совокупную факторную производительность. Теоретический и практический анализ позволили сделать вывод о неоднозначном положительном влиянии транспортной инфраструктуры на экономический рост. В некоторых случаях у лучшей доступности с точки зрения времени и расходов были даже негативные проявления. Проведенные исследования показывают, что инфраструктура - важный детерминант неравенности в доходах и экономическом росте. Точное влияние может зависеть, от типа инфраструктуры. Рассмотрение литературы относительно моделей роста позволило получить информацию о том, как на микроэкономическом уровне, транспортная инфраструктура могла бы затронуть экономический рост и рост производительности. А именно, транспортная инфраструктура могла бы уменьшить расходы по перевозке, которые позволяют сокращать расходы частного сектора и увеличивать специализацию и степень разделения труда. Специфика транспортной услуги обуславливает необходимость количественного отражения в системе показателей проявления трех уровневого толкования категории «транспортная услуга» в зависимости от вида транспорта и группы интересов потребителей: разновидность блага, разновидность деятельности, вид экономических отношений.

Постановка проблеми. Ефективність функціонування економіки держави багато в чому залежить від рівня розвитку транспорту. Виконуючи функцію просторового переміщення вантажів і людей, транспорт зв'язує виробництво й споживання, поєднує різні підприємства, галузі й регіони в єдиний комплекс, забезпечуючи безперервний процес розвитку продуктивних сил. Він виступає як матеріальна основа, для економічної інтеграції регіонів. І, нарешті, транспорт – гігантська сфера уложення людської праці. Транспорт був і залишається потужним засобом для вирішення соціально-економічних проблем, і насамперед для вирівнювання рівня життя населення регіонів. Полегшує фізичну працю, котра витрачається у виробництві (при переміщенні предметів і засобів праці) і в побуті.

Транспорт здобуває все більше соціально-культурне значення, сприяє збереженню здоров'я, надає великим масам людей можливість вільно користуватися оздоровчими

зонами та природними цінностями не тільки найближчих, але й далеких регіонів країни для відпочинку й спорту.

Транспорт є одним з вирішальних факторів розвитку регіональної економіки, однак розвиток і розміщення транспорту обумовлене розміщенням виробництва [1]. Виконуючи функцію просторового переміщення продукції, транспорт зв'язує виробництво й споживання, є матеріальною основою міжгалузевих зв'язків і міжрайонної взаємодії, створює умови для економічної самостійності регіонів і єдності економіки країни, забезпечує безперервний процес розвитку продуктивних сил. Виходячи з вищевикладеного, можна сказати, що основним завданням транспорту є своєчасне й повне задоволення попиту народного господарства й населення в перевезеннях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону присвятили свої праці багато вчених: Ковшов Г., Морозова Т., Євсєєв С., Новосолов А., Майер Дж., Лахманан Т., Андерсон В., Барро Р. та ін. При характеристиці конкурентоспроможності регіону дослідниками велике значення надається наявності потенціалу й ефективності його використання. До такого потенціалу відносять наявність матеріально-технічної бази регіону. Основним фактором, який її формує, є транспортна інфраструктура. Вона ж створює умови для реалізації конкурентних переваг регіону. Причому, кожний регіон має свій особливий набір конкурентних переваг, найчастіше важко повторюваний. Розгляд економічної важливості транспорту, почався дивлячись на прямий внесок різних транспортних секторів в економіку. Хоча транспорт представляє похідний попит, у нього є власна роль, яку він відіграє в економіці. Багато авторів останнє продемонструвати завдяки двом основним секторам транспорту: виробництва транспортного встаткування (тобто автомобілі, вантажівки, автобуси, літаки, судна, поїзди, велосипеди) і забезпечення транспортних послуг (тобто залізничний, автодорожній, водний, повітряний й допоміжне транспортні послуги). Отже, питання розгляду економічної сутності транспорту за рівнем свого значення потребує подальших досліджень.

Мета статті. Метою статті є дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону.

Результати дослідження. Економічний розвиток регіону, що забезпечує його конкурентоспроможність може складатися з декількох взаємозалежних, взаємопроникаючих, взаємообумовлених і взаємодоповнюючих категорій: конкурентоспроможності конкретних товарів (послуг); конкурентоспроможності окремих фірм (компаній), того або іншого корпоративного бізнесу (часто багатопрофільного, міжгалузевого); конкурентоспроможності галузей (кластерів); конкурентоспроможності муніципальних установ і регіонального уряду; конкурентоспроможності людини (населення).

Матеріальною основою успішності функціонування цих складових є інфраструктура, яка додає свій внесок у їхню продуктивність і ефективність.

Американські дослідники, такі як Лахманан Т., Андерсон В. і Лі Д. [2] вказують на складність рішення питання щодо визначення впливу інфраструктури регіону на конкурентоспроможність країни або окремого регіону. Так, вони підкресливали, що «фізична й нефізична інфраструктура американських транспортних систем - ключові компоненти конкурентоспроможності американських фірм на міжнародній арені». Намір авторів, полягав у тому, щоб представити причинно-наслідковий ланцюг, як транспорт підвищує американську конкурентоспроможність, аналізуючи торговельні дані, транспортний розвиток, дані щодо транспортних видатках і т.д.

Висока якість транспортної послуги призводить до економії за рахунок зростання масштабів виробництва, скорочення часу й вартості, підвищення локальної гнучкості компаній і національної економіки за рахунок зростання масштабів виробництва, створюючи економічну цілісність для транспортних користувачів і, отже, поліпшують конкурентоспроможність цілої країни.

Вплив інфраструктури на довготривале економічне зростання та конкурентоспроможність може здійснюватися за п'ятьма напрямками: у якості прямого фактору виробництва, у якості взаємозамінного елементу інших факторів виробництва, у якості стимулу акумуляції факторів виробництва. У якості фактору виробництва інфраструктура розглядається як прямий внесок у виробничий процес.

Практика показує, що збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП. Конкретним прикладом може служити енергетична інфраструктура. Споживання електроенергії необхідно як у виробництві товарів, так і в сфері послуг; ненадійне енергопостачання робить ці процеси або занадто витратними, або повністю неможливими.

Інфраструктура як доповнення до інших факторів виробництва може проявлятися у двох формах. З одного боку, модернізація інфраструктури здатна знижувати витрати виробництва. Неадекватний стан інфраструктури лягає важким тягарем на витрати компаній, які змушені закладати відсутність інфраструктури у вартість своєї продукції або навіть будувати необхідну їм інфраструктуру за свій рахунок. Неадекватна транспортна інфраструктура, наприклад, значно підвищує витрати транспортних компаній, змушених шукати альтернативні шляхи доставки товарів.

З іншого боку, гарний стан інфраструктури підвищує продуктивність інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу й сукупну факторну продуктивність [3].

Продуктивність капіталу й таких його елементів, як машини й електронне встаткування, різко зростає при надійнім постачанні енергії, а продуктивність праці стає набагато вище, якщо інфраструктура охорони здоров'я й освіти випускають високоосвічену й здоровішу робочу силу. Сукупна дія факторів, підкріплена ефективною інфраструктурою, розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей і стимулює приплив інвестицій.

Буває, що неадекватна інфраструктура робить практично неможливими деякі виробничі процеси. Міжнародна торгівля, наприклад, у значній мірі залежить від щільності транспортної й комунікаційної інфраструктури. Інфраструктура лежить в основі процесу промислової агломерації, при якому нові галузі концентруються навколо індустріальних кластерів, що вже склалися [4, 5].

Інфраструктура стимулює акумуляцію інших факторів виробництва. Наприклад, нагромадження людського капіталу є функцією таких факторів, як шкільні будинки, кваліфікація персоналу, наявність під'їзних колій до школи й т.п. Таким чином, непрямий вплив інфраструктури на економічний ріст полягає або в стимулюванні нагромадження інших факторів виробництва, або в підвищенні їх продуктивності.

Однак має місце й інший погляд на роль інфраструктури в конкурентоспроможності регіонів. З'являються сумніви щодо того, чи завжди максимізування інфраструктури й зменшення транспортних витрат є кращими засобами для розвитку регіону й зміцнення його конкурентоспроможності.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру дозволяють зробити наступні припущення: краща інфраструктура приносить економічний розвиток, більш низькі транспортні видатки сприяють економічному розвитку, більш високі транспортні видатки збільшують незручності для периферійних областей, поліпшення міжрегіональних зв'язків є найважливішим для периферійних європейських областей.

Однак практика й теоретичний аналіз дозволили сумніватися у вірності зазначених істин. У деяких випадках у кращій доступності з погляду часу й витрат були навіть негативні впливи на місцевий розвиток. Критики головним чином піднімають три пункти стурбованості: мета зростання і єдності не можуть завжди досягатися цими підходами, диференційований підхід до певних регіональних умов необхідний; інші цілі можуть відчувати від цієї політики необхідність більш широкої структурної оцінки; структурні

зміни можуть вимагати інших пріоритетів, диференційований аналіз впливів змін неминучий.

У цій ситуації більш диференційовані методології оцінки, здається, необхідні для того, щоб розглянути певні регіональні впливи стратегій транспортної політики. Однак, дотепер відповідне дослідження із цих проблем практично не велось. Кращі й більш дешеві зв'язки можуть працювати в обох напрямках: вони можуть привести до збагачення регіону, якщо він економічно сильний і досить привабливий, щоб конкурувати, однак, раптове вдосконалення зв'язків може також привести до виснаження, якщо регіон слабкий, і відсутні додаткові стратегії.

Вплив інфраструктури на функціонування економіки важко визначити. Зокрема важко з'ясувати, чи є якісна інфраструктура причиною або скоріше ефектом місцевого економічного розвитку.

Крім того, прямі розрахунки ефективності інфраструктури не беруть явно до уваги роль агломераційної економії. Те, що в цей час доступно, представляє широку безліч емпіричних результатів, які представляють тільки часткову інформацію.

Емпірично підтверджена значимість інфраструктури для глобального й місцевого економічного розвитку може бути ледь завищена. Роль інфраструктури була обґрунтована двома показниками: ефектом від економічного зростання й ефектом від нерівності доходів. Щодо ефекту від зростання, більшість досліджень зосереджується на впливі інфраструктури на сукупний продукт і знаходить, що цей вплив позитивний. Зокрема вони ідентифікують позитивний і істотний вплив на продукцію трьох типів інфраструктури (телекомунікацій, транспорту, і електромереж) і показують, що такі впливи значно вище чим такі від капіталу інфраструктури.

У цілому дослідження, що існують, показують, що інфраструктура - важливий детермінант нерівності доходів й економічного зростання. Точний вплив може залежати, від типу інфраструктури. Існує загальновідоме визначення: "Інфраструктура - необхідний, але не достатній компонент економічного зростання, і ефективна поставка правильного виду інфраструктури у правильному місці більш важлива чим сума грошей, яку витрачають або створені чисті кількісні потужності інфраструктури".

Таким чином, поліпшена місцева інфраструктура торкається економічної ситуації в межах регіону, що може побічно змінити внутрішню ситуацію в інших місцях розташування. Розгляд літератури щодо моделей зростання дозволило одержати інформацію про те, як на мікроекономічному рівні, транспортна інфраструктура могла б торкнутися економічного зростання й зростанню продуктивності. А саме, транспортна інфраструктура могла б зменшити витрати по перевезенню, що дозволяють скорочувати витрати приватного сектору й збільшувати спеціалізацію й ступінь поділу праці. Крім того, транспортна інфраструктура може викликати зміни на ринках факторів і в рішеннях щодо місця розташування фірм, які дозволяють розбудовувати просторові кластери секторів економіки, що зачіпають у свою чергу інновації, що й приводять до подальшого скорочення витрат.

Література також має на увазі, що нелінійність у впливах транспортної інфраструктури на економічне зростання може бути важливою: наприклад, доповнення до слабозрозумених транспортних мереж, або нові законні інвестиції в якісні акції, або цільові інвестиції за рішенням питань перевантажень транспорту, усунення вузьких місць. Однак, література поки ще не в змозі запропонувати обґрунтоване пояснення зв'язків між транспортними інвестиціями, транспортною інфраструктурною мережею й економічним зростанням і конкурентоспроможністю.

Емпірична література, розвивалася незалежно від теоретичних досліджень. У той час як теоретична література прагнула застосувати мікроекономічний підхід, щоб змодельовати взаємовідношення транспортної інфраструктури й економічного зростання, емпіричні дослідження - особливо, дослідження, які використовували підхід функції

виробництва - головним чином додержувалися підходу «макроекономічного чорного ящика», який не докладно й докладно пояснює механізми, які ведуть до ефекту впливу транспортної інфраструктури на зростання продуктивності. Це досить невдало, оскільки, часто, сукупний вплив суспільної інфраструктури має слабку довіру для впливу, який певні транспортні проекти могли б виявити на сукупне зростання.

Таким чином, транспорт впливає на економіку регіону, забезпечуючи баланс інтересів виробників і споживачів. Пропорційний розвиток виробничого й транспортного комплексів, тобто відповідність пропускних і провізних спроможностей транспортної системи території і її потреб у перевезеннях, дозволяє досягти максимального ефекту народногосподарського розвитку регіону.

Особливістю виробництва транспортної послуги є те, що всі стадії відтворення здійснюються одночасно. Така специфіка транспортної послуги обумовлює необхідність кількісного відбиття в системі показників прояву трьох-рівневого тлумачення категорії «транспортна послуга» залежно від виду транспорту й групи інтересів споживачів: різновид блага, різновид діяльності, вид економічних відносин (табл. 1).

Таблиця 1.

Економічна сутність транспортної послуги й форма її прояву як основа системи показників діяльності транспортного комплексу

Рівні категорії «транспортна послуга»	Прояв категоріальної сутності	Аспекти кількісного вираження в системі показників
Форма блага	Наявність споживчої вартості	Попит на транспортні послуги Пропозиція транспортних послуг на ринку Співвідношення попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг Конкуренція на ринку транспортних послуг Задоволення потреби в транспортних послугах
Форма діяльності	Комплексна діяльність: - переміщення вантажів (пасажирів) - навантаження, розвантаження - керування рухом	Процес надання транспортної послуги Результати транспортної діяльності (натуральні, грошові) Результати транспортної діяльності (матеріальні, трудові) Ефективність транспортної діяльності: ресурсна, витратна
Форма економічних відносин	Економічні відносини суб'єктної взаємодії	Число транспортних організацій і їх склад у розрізі організаційно-правових форм, форм власності

Транспортний комплекс на території регіону включає два складових елемента:

- Транспорт як сукупність елементів двох груп: матеріально-речовинних об'єктів транспортної інфраструктури, інших елементів основних і обігових фондів транспортних організацій та зайнятих на транспорті.

- Транспортна діяльність щодо переміщення вантажів і пасажирів, навантаженню-розвантаженню, щодо управління рухом на транспорті й охоплює внутрішньо-регіональний рух й рух між країнами, ознакою віднесення якої до території регіону є момент відправлення вантажів з його території і момент придбання квитків пасажирями на території регіону [6].

Інфраструктура регіону, і, відповідно його транспортний комплекс має особливості, які визначаються специфікою розвитку продуктивних сил, різними суспільно-політичними структурами суспільства, а також характером заселення й розміщення населення, ступенем урбанізації, розміщенням міст, особливістю історичного розвитку транспортної системи й розташування території регіону. Тому при здійсненні регіонального управління розвитком інфраструктури регіону необхідно обов'язково враховувати багато факторів, тому що вона

створює умови, котрі дозволяють території бути конкурентоспроможною. Ті регіони, які швидше створюють виробничу, у тому числі, транспортну інфраструктуру, одержують стійкі конкурентні переваги, що реалізується в припливі інвестицій, більш продуктивних факторів і умов виробництва й забезпечують регіональне економічне зростання.

Висновок. Основою впливу транспортного комплексу на соціально-економічний розвиток регіону може бути розуміння регіональної економіки як сукупності відтворювальних циклів (відтворення виробничих послуг, а в їхньому складі відтворення вантажного транспорту й відтворення соціально-побутових послуг, що включають відтворення послуг пасажирського транспорту). Відтворювальні цикли становлять єдину систему й перебувають у постійній взаємодії. Вони являють собою основу соціально-економічного розвитку регіону, забезпечуючи умови для взаємодії всіх суб'єктів регіональної економіки. Отже, вплив транспортного комплексу на соціально-економічний розвиток регіону реалізується в процесі відтворення транспортних послуг на регіональному рівні, здійснюваних на території регіону й прямо або побічно пов'язаних з економікою й соціальною сферою. Високий транзитний потенціал регіону – його найважливіша конкурентна перевага, потужний фактор економічного й соціального розвитку.

Список використаних джерел:

1. Ковшов Г.Н. Моделювання основних напрямків розвитку транспорту в системі народногосподарського планування / Г.Н. Ковшов. - М. : Наука, 1985. - 198 с.
2. Lakshmanan TR, Anderson WP, Li D (2005): «Growth of U.S. Trade and Industrial Competitiveness: The Role of Transportation». Report prepared for the US-DOT, Boston.
3. Barro R. «Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth». Journal of Political Economy, Vol. 98, No 5, pp. 102-125.
4. Mayer J. “Export Dynamism and market Access.” World Institute for development Economics Research Discussion Paper 2003, No 2003/42.
5. Redding S. and Venables A. “Economic Geography and International Inequality.” Journal of International Economics, 2004, Vol. 62, No 1, pp. 53-82.
6. Євсєєв С.В. Ефективність транспортних послуг у сучасних умовах // Економічні науки, 2006. - № 3. - С. 121-136.

References (BSI)

1. Kovshov, G.N. (1985). Modeluvannya osnovnix naprymkiv rozvitku transportu v sistemі narodnogospodarskogo planuvannya [Modelling of development of the basic directions of development of transport in system of economic planning]. Moscow: Nauka [in Russian].
2. Lakshmanan TR, Anderson WP, Li D (2005): "Growth of U.S. Trade and Industrial Competitiveness: The Role of Transportation". Report prepared for the US-DOT, Boston.
3. R. Barro. “Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth.” Journal of Political Economy, Vol. 98, No 5, pp. 102-125.
4. Mayer J. “Export Dynamism and market Access.” World Institute for development Economics Research Discussion Paper 2003, No 2003/42;
5. Redding S. and Venables A. “Economic Geography and International Inequality.” Journal of International Economics, 2004, Vol. 62, No 1, pp. 53-82.
6. Evseev, S.V. (2006). Efektivnist transportnix poslug v suchasnix umovax [Efficiency of transportation services in modern conditions]. Ekonomichni nauki - Economic sciences, 3, 121-136 [in Ukrainian].

Ключові слова: транспортна інфраструктура, економічне зростання, розвиток регіону, транспортна послуга, економічна сутність

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, экономический рост, развитие региона, транспортная услуга, экономическая сущность

Key words: a transport infrastructure, economic growth, region development, a transportation service, economic essence.